

CAMERA DEI DEPUTATI N. 4082

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

VISCO, OCCHETTO, REICHLIN, PELLICANI, ZANGHERI, BASSANINI, BORGHINI, TESTA ENRICO, BECCHI, MACCIOTTA, BELLOCCHIO, TIEZZI, ALBORGHETTI, ANGELINI GIORDANO, ANGELONI, AULETA, BONFATTI PAINI, BOSELLI, BRUZZANI, BULLERI, CANNELONGA, CEDERNA, CHELLA, CIAFARDINI, CICERONE, CIOCCI LORENZO, D'AMBROSIO, DI PIETRO, FAGNI, LEVI BALDINI, LAVORATO, LORENZETTI PASQUALE, MANGIAPANE, MENZIETTI, PAOLI, PASCOLAT, PETROCELLI, POLIDORI, RIDI, RONZANI, SAPIO, SERAFINI MASSIMO, SERRA, TRABACCHI, UMIDI SALA

Presentata il 6 luglio 1989

Revisione del sistema di imposizione degli oli minerali al fine di contribuire al risparmio energetico, di tutelare l'ambiente disincentivando il consumo dei prodotti più inquinanti, e di limitare le possibilità di frode fiscale. Riduzione al 16 per cento dell'aliquota ordinaria dell'IVA e fiscalizzazione di alcuni oneri impropri per l'industria manifatturiera

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge configura un'ipotesi di incisiva riforma della imposizione indiretta e del prelievo contributivo attualmente in vigore. La proposta è strutturata in 4 capi e 18 articoli. La proposta, inoltre, va valutata congiuntamente alla precedente n. 1026 del 1987 che prospetta una ipotesi percorribile di integrale fiscalizzazione dei contributi sanitari, e l'abolizione della cosiddetta «tassa sulla salute», con conseguente assunzione del finanziamento della sanità da parte del bilancio pubblico, e senza perdita di gettito per l'erario. Congiuntamente, quindi, la presente proposta e la

n. 1026 tendono a configurare un diverso e più moderno assetto dell'intero settore del prelievo contributivo e sui consumi del nostro ordinamento.

Il capo I contiene una organica ipotesi di riforma dell'attuale sistema di imposizione dei prodotti petroliferi che si pone molteplici obiettivi: a) contribuire al risparmio energetico, contenendo i consumi delle famiglie; b) disincentivare il consumo dei prodotti più inquinanti e quindi fornire un contributo positivo alla tutela dell'ambiente e alla riduzione dell'inquinamento; c) unificare per quanto possibile le molteplici aliquote di imposta oggi esistenti, eliminando al tempo stesso age-

volazioni non giustificate, pur tutelando alcuni consumi essenziali (riscaldamento domestico), o attività — come il trasporto per conto terzi e per conto proprio — che hanno assunto una notevole importanza economica nel nostro paese, e che, pur essendo auspicabile un loro ridimensionamento e riconversione nel medio periodo, non sarebbe né giusto, né utile, né opportuno penalizzare improvvisamente ed in modo consistente; *d*) ottenere un rilevante incremento di gettito sotto forma di un sovrapprezzo da destinare a finalità di tutela dell'ambiente con particolare riferimento al sistema dei trasporti. Qualora le nostre proposte fossero accolte si realizzerebbe altresì una notevole semplificazione delle procedure di controllo per lo Stato e di gestione per le imprese.

In conseguenza si propone: 1) un lieve aumento dell'imposta di fabbricazione sulla benzina (40 lire) il cui prezzo salirebbe a 1.400 lire; 2) un forte incremento della imposta di fabbricazione sul gasolio il cui prezzo verrebbe elevato a 1.200 lire; e, contestualmente: *a*) l'abolizione del « superbollo diesel »; *b*) l'introduzione di un meccanismo di detrazione dall'IVA (per gli autotrasportatori per conto terzi) in grado di compensare il maggior costo del carburante per i trasportatori che fatturano correttamente i ricavi; *c*) una deduzione forfettaria dal reddito imponibile per compensare il maggior costo dei trasporti in conto proprio e per gli agenti di commercio; *d*) l'introduzione di un sistema di recupero del maggior costo per le famiglie che utilizzano gasolio a fini di riscaldamento; *e*) l'introduzione di un incentivo per la trasformazione (o sostituzione) delle caldaie a gasolio attualmente in uso, utilizzabile sia a livello di condominio che individualmente; *f*) una delega al Governo per la revisione della normativa — troppo restrittiva data l'evoluzione tecnologica — in tema di installazione di caldaie a metano; 3) una differenziazione delle imposte tra gli oli combustibili ad alto e basso tenore di zolfo con l'obiettivo di disincentivare l'uso del primo a favore del BTZ e del metano, per il quale è pure previsto un modesto prelievo di 16

lire per metro cubo; 4) l'incentivazione della produzione di gasolio con ridotto contenuto di zolfo (inferiore allo 0,1 per cento) mediante l'esonero dal sovrapprezzo ecologico di 25 lire a litro a beneficio dei produttori che sarebbero così incentivati ad incrementare rapidamente l'offerta del prodotto meno inquinante; 5) l'adeguamento del prelievo a carico del produttore per gli idrocarburi liquidi e gassosi estratti dal sottosuolo nazionale, analogamente a quanto previsto in altri paesi europei. Al tempo stesso è prevista la costituzione presso il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato di un apposito fondo per il finanziamento delle ricerche di nuovi giacimenti; 6) un prelievo sul carbone da vapore al fine di non creare uno squilibrio tra i prezzi di questo e degli altri combustibili; 7) l'eliminazione del superbollo sulle auto alimentate a metano; 8) l'unificazione dell'imposta di fabbricazione sul GPL a lire 18.000 al quintale (eccetto gli usi industriali); 9) un minor prezzo della benzina senza piombo di 100 lire al litro per incentivarne stabilmente l'uso, nonché uno sgravio della tassa di circolazione pari a 500.000 lire per coloro che procedono all'installazione di marmitte catalitiche, e la precisa indicazione delle caratteristiche merceologiche della stessa benzina verde; 10) l'esenzione dall'imposta di fabbricazione dell'etanolo eventualmente utilizzato come additivo per la benzina.

Il capo II modifica il criterio attuale di calcolo della tassa erariale automobilistica. L'attuale sistema di tassazione, infatti, basato sui cosiddetti « cavalli fiscali », ha provocato rilevanti distorsioni nello sviluppo del mercato delle autovetture ed appare ormai superato per cui si è ritenuto opportuno prevederne la sostituzione con un nuovo metodo di determinazione della imposta basato sulla potenza effettiva dei mezzi.

Il consumo del carburante (con il conseguente inquinamento atmosferico dovuto alle emissioni) è infatti direttamente proporzionale alla potenza erogata dai propulsori, e sembra quindi logico che la vecchia tassa di circolazione (ora chiamata tassa erariale automobilistica e di-

venuta un prelievo legato al possesso dell'autoveicolo e non più alla sua circolazione) sia collegata a questo parametro, al fine di disincentivare il possesso di autovetture il cui uso determinerà un maggiore inquinamento a parità di chilometri percorsi.

Il nuovo metodo di calcolo dovrebbe altresì contribuire a ridurre la corsa verso motori sempre più spinti che erogano potenze elevate con cilindrate limitate (per sfruttare la modesta tassa di circolazione del vecchio metodo dei cavalli fiscali) e che, in aggiunta ai problemi di maggior inquinamento, rappresentano anche un grave problema di sicurezza a causa delle alte velocità raggiungibili. Col nuovo sistema non si verificano sostanziali aggravii per l'utente medio che non cerca prestazioni velocistiche, mentre si colpirebbe soprattutto la fascia delle macchine più potenti e soprattutto quelle per cui il rapporto fra potenza effettiva del motore e vecchia « potenza fiscale » ha superato di gran lunga i limiti normali per l'epoca in cui fu concepito il metodo dei cavalli fiscali.

Nella stessa ottica ricade anche la proposta di modifica dell'imposta erariale di trascrizione, in modo da disporre di un unico criterio omogeneo di calcolo.

L'ultimo articolo del titolo secondo introduce una modifica al metodo di calcolo della cosiddetta tassa di stazionamento per le imbarcazioni da diporto. Infatti, se con la recente normativa sulla nautica da diporto si è inteso dare inizio a una razionalizzazione del settore, di fatto i nuovi criteri di calcolo della tassa di stazionamento hanno penalizzato soprattutto i diportisti minori per i quali il costo fiscale è mediamente aumentato dal 200 al 300 per cento. Le grosse imbarcazioni di altura hanno invece beneficiato di aumenti molto più contenuti, circa il 20 per cento, o addirittura di riduzioni nel caso degli *yachts* di grosse dimensioni. Si è quindi ritenuto opportuno riequilibrare la situazione proponendo sensibili aumenti della tassa di stazionamento per queste due categorie di imbarcazioni da diporto, facilmente identificabili dalla

abilitazione a navigare oltre le sei miglia dalla costa (dalla quale sono praticamente escluse le unità minori) e dalla stazza per le più grandi.

L'applicazione delle norme contenute nel capo I porterebbe a livelli di prezzi coerenti con il contenuto energetico dei diversi prodotti, e con le caratteristiche inquinanti proprie di ciascuno.

Il maggior gettito derivante dalle misure proposte nei capi I e II è valutabile in circa 12.200 miliardi di competenza assoluta nel 1989, e in quasi 13.000 miliardi nel 1990.

Il capo III, composto da un solo articolo, propone la riduzione dell'aliquota normale dell'IVA di 3 punti, dal 19 al 16 per cento, in modo da compensare l'effetto sui prezzi degli incrementi di imposta previsti nel capo I, e da avvicinare le incidenze delle aliquote IVA in Italia a quelle prevalenti negli altri paesi europei. Attualmente, ad esempio, la distanza tra l'aliquota normale dell'IVA in Italia e in Germania è di ben 5 punti, mentre è convinzione diffusa che in mercati aperti, qualora si applichi il principio della tassazione nel paese di origine e non sia possibile stabilire aliquote identiche, potrebbe essere tollerabile un differenziale di aliquote tra i diversi paesi non superiore ai due punti; date le aliquote attualmente prevalenti nella Comunità, al 15 per cento, un livello del 16 per cento, come quello proposto, appare adeguato. Va in ogni caso tenuto presente che livelli molto differenziati delle aliquote IVA, tra diversi paesi, creano rilevanti distorsioni economiche a beneficio dei paesi con aliquote più ridotte, sicché una riduzione dell'aliquota del 19 per cento appare comunque un obiettivo strategico in vista del 1992. Ciò è vero anche qualora si mantenga il principio della tassazione nel paese di destinazione eliminando però i controlli alle frontiere, che sono gli unici pienamente affidabili.

Il capo IV, infine, contiene un solo articolo che prevede la soppressione per l'industria manifatturiera del contributo per la TBC (pari al 2,01 per cento) che può essere considerato un « onere improprio ».

L'obiettivo è evidentemente quello di ridurre il costo del lavoro e di fornire un incentivo non trascurabile alle esportazioni italiane.

Il saldo della manovra è complessivamente positivo per circa 4.900 miliardi che rappresentano l'entità del « sovrapprezzo ecologico » previsto.

Per quanto riguarda le norme contenute nel capo I va ricordato che il sistema di tassazione sugli oli minerali, ancora disciplinato dalla legge 28 febbraio 1939, n. 334, è caratterizzato da una molteplicità di aliquote e da numerose agevolazioni settoriali che si manifestano in esenzioni di imposta o in aliquote ridotte per particolari impieghi. Tutto ciò richiede complicate operazioni di controllo, peraltro più formali che sostanziali, e in concreto del tutto insufficienti a garantire l'assenza di evasioni, frodi e contrabbando, come l'esperienza pratica da sempre dimostra.

Gli attuali sistemi di controllo consistono in minuziose formalità burocratiche, che da un lato complicano l'esercizio delle raffinerie, dei depositi e della distribuzione con conseguenti ripercussioni sui costi, e dall'altro non garantiscono affatto una efficace prevenzione contro le evasioni. Ciò è vero soprattutto per i prodotti agevolati, destinati a particolari categorie di utenti e che, il più delle volte proprio a livello di utenza, possono essere utilizzati in impieghi diversi da quelli legalmente ammessi, senza che sia possibile introdurre efficaci meccanismi di controllo che dovrebbero essere talmente capillari da renderne impraticabile l'adozione. Molte di queste agevolazioni sono peraltro di scarsissima rilevanza pratica dati i modesti quantitativi di prodotto coinvolti, altre sono puramente apparenti e rappresentano per lo Stato solamente una partita di giro, come quella in vigore per il *jet fuel JP4* destinato al Ministero della difesa. In questi casi l'eliminazione dell'agevolazione di imposta può essere compensata facilmente con un maggior stanziamento nel bilancio dello stesso Ministero con l'evidente vantaggio di una riduzione dei costi di controllo e delle

possibilità di evasione senza nessun aggravio di spesa effettiva. In altri casi ancora, ad esempio l'agricoltura, i benefici economici alla categoria, rappresentati dalla vendita di carburanti esenti da imposta, possono agevolmente essere sostituiti da un rimborso forfettario dell'imposta di fabbricazione. L'eliminazione delle agevolazioni tronca alla radice ogni possibilità di abuso, e quindi contribuisce alla razionalizzazione dei consumi e al risparmio energetico, elimina la necessità di controlli, e riduce tutti i costi di distribuzione dei prodotti nonché quelli per la distribuzione dei buoni di prelievo.

Esistono poi altri fattori che devono essere presi in attenta considerazione e, in particolare, le distorsioni create da differenziazioni eccessive di imposta tra alcuni prodotti destinati allo stesso uso finale (prima tra tutte quella tra benzina e gasolio) non adeguatamente corrette dalla normativa aggiuntiva (superbollo diesel) che, paradossalmente, provoca effetti contrari a quelli voluti. Infatti, nel caso specifico, l'eccessivo divario di costo tra benzina e gasolio ha causato la proliferazione delle autovetture diesel, con la conseguenza di un aumento del tasso di inquinamento atmosferico nei centri urbani. L'introduzione del correttivo del superbollo si è dimostrata del tutto inefficace in quanto, essendo il superbollo basato su un valore fisso annuale che prescinde dall'effettivo consumo, legato ovviamente al chilometraggio percorso, esso ha scarsissima incidenza sui consumi e sui percorsi annui elevati, e penalizza invece fortemente i bassi consumi connessi a percorrenze annuali limitate, con la conseguenza che una volta pagata la tassa, comunque obbligatoria, il possessore di una autovettura diesel a bassa percorrenza è incentivato ad aumentare i consumi. In sostanza il superbollo può rappresentare un deterrente all'acquisto di vetture diesel nuove per chi le usa poco, ma psicologicamente esso rappresenta un incentivo ad aumentare i consumi per chi già le possiede. Inoltre le case automobilistiche, per incoraggiare l'utente all'acquisto di vetture con motore diesel, tendono a compensare tale effetto

deterrente offrendo agli acquirenti il superbollo gratuito per un anno. Da queste considerazioni deriva la conclusione che occorre abolire il sistema della sovratassa per le autovetture diesel e ridurre il divario di prezzo tra benzina e gasolio aumentando l'imposta di fabbricazione su quest'ultimo in modo da ottenere un differenziale più simile a quello esistente negli altri paesi europei, in cui il prezzo del gasolio per autotrazione è molto vicino a quello della benzina super. Questo incremento, unitamente agli altri che questa proposta di legge propone, ha anche l'effetto di aumentare sensibilmente le entrate dello Stato peraltro senza gravare su alcuni consumi particolari per i quali sono previsti sistemi di compensazione, soluzione ben più razionale ed efficiente rispetto alle differenziazioni delle aliquote, per i motivi precedentemente accennati. È inoltre evidente il contributo che un incremento consistente della imposizione sul gasolio darebbe alla riduzione dell'inquinamento atmosferico soprattutto nelle aree urbane.

Va altresì rilevato che l'impatto della proposta sul sistema dei trasporti e sui consumi delle famiglie sarebbe comunque limitato non solo dalle compensazioni previste per il trasporto in conto proprio e in conto terzi, per gli agenti di commercio e per il riscaldamento domestico, di cui si dirà più avanti, ma anche del fatto che l'abolizione del superbollo equivale per l'utente ad una riduzione del prezzo del gasolio di 222 lire al litro, sicché l'incremento effettivo del prezzo del combustibile sarebbe di sole 200 lire al litro (che scendono a 110, se si tiene conto degli aumenti di prezzo verificatisi nei mesi di settembre e ottobre 1989).

Va anche rilevato che il prezzo proposto e l'abolizione del superbollo comporterebbero un risparmio — rispetto alla situazione attuale — per tutti gli automobilisti che percorrono meno di 30.000 chilometri l'anno (29.800).

Sempre al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico, tenuto conto che il consumo di gasolio non è comunque eliminabile, e che la sua componente più inquinante è rappresentata dallo zolfo, si

è previsto di incentivare la produzione di gasolio con contenuto di zolfo inferiore allo 0,1 per cento, sia per la trazione che per il riscaldamento, non gravandolo del sovrapprezzo ecologico pari a 25 lire al litro ciò a totale beneficio dei produttori, avendo previsto di lasciare inalterato il prezzo di vendita di questo prodotto.

La riduzione, più che sufficiente a coprire i maggiori costi di produzione, dà la possibilità alle aziende di immettere in breve tempo sul mercato elevati quantitativi di gasolio a basso tenore di zolfo in sostituzione di quello attualmente in commercio con un effetto sostanziale sulla riduzione della SO₂ immessa nell'atmosfera.

Le ipotesi e le proposte di un avvicinamento dei prezzi del gasolio a quelli della benzina non hanno avuto finora un esito positivo soprattutto a causa della penalizzazione di alcune attività o consumi che tale operazione comporterebbe. Si tratta essenzialmente delle attività di trasporto su gomma per conto terzi (e per conto proprio) e dell'uso del gasolio a fini di riscaldamento. La presente proposta di legge prospetta una soluzione pratica per ambedue i problemi e quindi consente di evitare tali difficoltà e le tradizionali obiezioni all'aumento del prezzo del gasolio, pur incentivando, anche nei due settori ricordati, un uso più attento e contenuto del prodotto.

In concreto, per il trasporto merci per conto proprio, e per gli agenti di commercio, è prevista una compensazione forfettaria consistente in una deduzione dal reddito imponibile variabile in base alla portata del veicolo, e tale da compensare il maggior costo che, date le dimensioni e le caratteristiche dei mezzi impiegati, in seguito all'aumento proposto per il gasolio subirebbe un incremento medio per chilometro intorno al 4-5 per cento, e quindi assorbibile dalle imprese anche in assenza della compensazione forfettaria, senza gravi ripercussioni sul costo finale dei prodotti. Viceversa sembra opportuno compensare interamente i maggiori costi del trasporto per conto terzi che sarebbero pari al 10 per cento circa, con un rimborso percentuale sul fatturato da

portare in detrazione dall'IVA. Questo metodo presenta anche l'ovvio vantaggio di scoraggiare l'evasione dell'IVA e delle imposte dirette in quanto la mancata fatturazione non consentirebbe il pieno recupero dei maggiori costi determinati dall'elevazione dell'imposta di fabbricazione. Il maggior costo derivante dall'aumento del prezzo del gasolio da portare in detrazione dall'IVA è stato stabilito nell'11 per cento del fatturato. I dettagli dei calcoli che hanno portato a tale valutazione sono riportati in allegato alla relazione.

Analogamente per non gravare con l'aumento dell'imposta i costi di riscaldamento per le famiglie, si ritiene opportuno compensare questi maggiori costi, limitando però l'ammontare del rimborso ai quantitativi strettamente necessari secondo una completa e corretta applicazione della legge n. 373 del 1976 sul risparmio energetico; in tale modo si ottiene il duplice vantaggio di incentivare, da un lato, il risparmio energetico per il maggior costo derivante all'utente dal superamento dei quantitativi ammessi, e dall'altro di incrementare, attraverso le eventuali eccedenze di consumi, le entrate fiscali dello Stato.

Ulteriori entrate sono reperibili attraverso la variazione proposta della imposta erariale di consumo sul gas metano utilizzato come combustibile. Tale aumento è necessario non solo per motivi di politica energetica, ma anche per una giusta perequazione di costi tra i diversi combustibili, e tra i consumatori che non possono usare il metano e sono costretti ad usare il gasolio per mancanza della rete di distribuzione o per l'impossibilità di rispettare la normativa di sicurezza vigente per il gas. Malgrado l'aumento proposto, l'impiego del metano continuerebbe ad essere notevolmente più conveniente rispetto al gasolio e ciò risponde al criterio di favorirne la diffusione in quanto prodotto meno inquinante per l'ambiente. A tale proposito va osservato che sarebbe anche opportuna una revisione della attuale normativa di sicurezza, dal momento che i ritrovati tecnologici esistenti probabilmente potrebbero garantire la stessa sicurezza di esercizio

anche in mancanza del rispetto di alcuni degli elementi attualmente previsti dalla legge. Resterebbe comunque in vigore l'articolo 11 della legge 28 novembre 1980, n. 784, che prevede agevolazioni per la metanizzazione nelle zone dell'Italia meridionale; tali agevolazioni, peraltro, al momento non comportano perdita di gettito, e potranno essere ridotte o eliminate in futuro.

Per il metano per uso industriale è stata prevista una imposta ridotta, pari all'aumento di quella degli oli combustibili densi a basso tenore di zolfo (BTZ) per i quali si propone un'imposta la cui entità è in linea con i suggerimenti della CEE. In questo caso, ovviamente, trattandosi di un prodotto distribuito mediante rete, la differenza di aliquota non comporta difficoltà di controllo, né rischi di evasione. Per gli oli combustibili densi ad alto tenore di zolfo (ATZ) è stata invece prevista una aliquota maggiore, sotto forma di sovrimposta ecologica, allo scopo di scoraggiarne l'impiego a favore del BTZ, preferibile per il minore inquinamento ambientale causato dalla sua combustione.

Si è poi ritenuto necessario rivedere la legislazione relativa agli idrocarburi liquidi e gassosi estratti dal sottosuolo nel territorio nazionale modificando il sistema attualmente previsto consistente nella corresponsione all'erario di una percentuale del prodotto estratto, trasformabile in valore. Si propone quindi un nuovo metodo di calcolo basato sull'applicazione di aliquote pari al 50 per cento del valore del prodotto estratto; l'obiettivo che si vuole raggiungere è quello di equiparare i costi dei prodotti estratti in Italia a quello dei corrispondenti prodotti importati eliminando ingiuste rendite finanziarie per le aziende estrattrici e favorendo quindi una maggiore trasparenza dei loro bilanci, come del resto avviene in tutti i paesi produttori. Nell'ottica di favorire comunque l'incremento delle riserve nazionali e di incentivare la ricerca dei nuovi giacimenti è prevista la costituzione presso il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato di un fondo di 200 mi-

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

liardi per rimborsare alle imprese la totalità dei costi di ricerca coronata da successo e il 50 per cento dei costi di ricerca sterile (articolo 5).

Infine la proposta di legge prevede l'eliminazione del superbollo sulle auto alimentate a metano, come richiesto dalle associazioni di categoria interessate. Lo scopo di questa misura è fondamentalmente quello di eliminare un ostacolo alla diffusione del metano quale carburante alternativo ecologico secondo quanto affermato dalle predette associazioni che collegano il calo riscontrato negli ultimi anni nel numero di veicoli alimentati a metano all'introduzione del superbollo. In realtà molte altre ragioni sono ricollegabili a questo calo, ma poiché l'entità delle entrate tributarie è marginale rispetto alla manovra economica globale ipotizzata dal progetto di legge, si è ritenuto opportuno eliminare le complicazioni connesse al superbollo, fornendo in questo modo una ulteriore incentivazione all'uso del metano per autotrazione, peraltro già favorito dalla completa esenzione da qualsiasi imposta di fabbricazione o consumo.

Al fine di ridurre, per quanto possibile, i casi di esenzione di imposta e le aliquote agevolate vengono sostituite le tabelle A e B allegate rispettivamente al decreto-legge 23 ottobre 1964, n. 989, e alla legge 19 marzo 1973, n. 32, e successive modificazioni, con nuove tabelle ove sono state eliminate, rispetto alle precedenti, le voci che risultano insignificanti per i modesti quantitativi annui in gioco, o perché rappresentano per lo Stato solamente partite di giro, o infine in quanto possono agevolmente essere sostituite da

altre forme di agevolazione, come nel caso dei prodotti per uso agricolo.

Per tale specifica utilizzazione la presente proposta di legge prevede infatti una agevolazione indiretta alle aziende agricole atta a compensare interamente i maggiori oneri derivanti al settore, ma tale da consentire anche una enorme semplificazione per la gestione dei depositi non più costretti a stoccaggi e trasporti separati, che in definitiva implicano costi aggiuntivi inutili, sia per l'utente, che dovrebbe beneficiare di questa possibile riduzione dei costi di distribuzione e che avrebbe la possibilità di rifornirsi ovunque del prodotto, che per lo Stato che vedrebbe ridursi l'evasione, i costi di controllo e così via.

Al fine di incentivare il trasporto merci su acqua, riducendo quindi la congestione autostradale, i consumi energetici e l'inquinamento atmosferico, è stato previsto di estendere al trasporto merci sulle idrovie interne lo stesso trattamento in vigore per il trasporto marittimo e la navigazione lacuale. È noto infatti come, a pari peso trasportato, il trasporto via acqua richieda molto meno energia e quindi minor consumo di carburante rispetto al trasporto su gomma.

In tale contesto l'articolo 1 della legge prevede anche l'unificazione dell'imposta di fabbricazione sui gas di petrolio liquefatti al valore unico di 18.000 lire al quintale. Prima delle modifiche di aliquota sul GPL per autotrazione inopportuna introdotte dal decreto-legge 14 aprile 1989, n. 129, gli introiti per lo Stato relativi al GPL erano quelli risultanti dalla tabella seguente:

| Destinazione | Consumo annuo (tonnellate) | Aliquota (lire) | Introito (miliardi) |
|---|-------------------------------|--------------------|------------------------|
| Autotrazione | 890.000 | 285.000 | 254 |
| Combustione | 1.524.000 | 90.000 | 137 |
| Imbombaramento | 332.000 | 88.200 | 29 |
| Usi esenti | 19.000 | — | — |
| Subtotale | 2.765.000 | | 420 |
| Usi industriali | 79.000 | 9.000 | 1 |
| Totale generale | 2.844.000 | | 421 |
| Aumento introito decreto-legge 14 aprile 1989, n. 129 (A.S. n. 1698) | | | 75 |
| Totale gettito attuale | | | 496 |

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Con l'unificazione dell'imposta gli introiti risultano dalla tabella seguente:

| | Tonnellate/anno | Aliquota | Introito |
|-----------------------|------------------|----------|------------|
| Usi industriali | 79.000 | 18.000 | 1 |
| Altri usi | 2.765.000 | 180.000 | 498 |
| Totale | 2.844.000 | | 499 |

L'unificazione delle aliquote di imposta sul GPL non comporta quindi oneri per l'erario rispetto alle attuali aliquote differenziate, anzi venendo ad eliminare la necessità di operazioni di controllo (con la normativa proposta pagheranno l'intera imposta anche usi precedentemente esenti: accendini, bombolette *spray* e simili, con una incidenza insignificante per i consumatori e con l'eliminazione dei complicati controlli ora indispensabili per mantenere i consumi a livelli effettivamente modesti e giustificabili) diminuisce i costi di gestione ed elimina alla radice la possibilità di frode. Del resto, il ravvicinamento delle aliquote, operato in passato, ha ridotto il fenomeno del travaso clandestino, soprattutto a livello di bombole, ma è a tutti noto che questa possibilità di evasione sussiste ancora per gli utenti che hanno installato piccoli serbatoi, sia per i vantaggi economici che comporta, sia per la facilità e comodità con cui esso può essere attuato. La difficoltà di un controllo capillare presso l'utenza, e la possibilità che, anche a livello di distribuzione possa verificarsi una forma di contrabbando mediante la distrazione di prodotto che ha assolto l'imposta per l'uso combustione verso l'uso autotrazione, dato che l'attuale differenza di aliquota — salita a 375,90 lire per chilogrammo a seguito del decreto-legge 14 aprile 1989, n. 129 — è tale (oltre 6 milioni di lire per un'autobotte) da allettare e incoraggiare alla frode operatori poco scrupolosi, a maggior ragione consigliano

di troncare alla radice ogni possibilità di evasione appunto attraverso l'unificazione delle aliquote. Ciò è quanto si è verificato in passato nel caso del gasolio, prodotto per il quale la diversità di aliquota aveva dato origine agli imponenti fenomeni di contrabbando che tutti ricordano.

Per compensare esattamente il minore introito derivante dalla soppressione della tassa sulle autovetture alimentate a metano, pari a 32 miliardi/anno, è stato previsto di aumentare l'imposta di fabbricazione sugli oli lubrificanti e prodotti affini da lire 49.500 al quintale a lire 54.500 (tonnellate 640.000 × 50.000 lire/tonnellata).

È inoltre prevista una incentivazione all'uso della benzina « verde » il cui prezzo viene stabilito ad un livello inferiore di 100 lire per litro rispetto a quello della « super ». Infatti attualmente la diffusione dell'impiego di benzina senza piombo è fortemente ostacolata dal suo maggior costo rispetto alla super, ed è illusorio sperare che l'utente medio sviluppi in tempi brevi una coscienza ecologica tale da fargli spontaneamente accettare di sobbarcarsi maggiori costi. Va inoltre tenuto presente che l'impiego di benzina senza piombo, per essere efficace in termini di riduzione dell'inquinamento, comporta la necessità della installazione di « marmitte catalitiche » con i relativi costi aggiuntivi. Si è quindi prevista la concessione di uno sgravio di 500.000 lire da portare in deduzione dal bollo di circolazione anche per più anni.

Inoltre la sostanziale differenza di prezzo tra benzina super e benzina senza piombo, vale a dire un incentivo indiretto di maggiore entità di quello finora proposto, comporterebbe sul mercato delle autovetture nuove una immediata richiesta, da parte dell'utente di automezzi in grado di impiegare la benzina senza piombo e di conseguenza una pressione sulle case produttrici molto più efficace.

La proposta di legge prevede quindi una differenziazione di imposta tra i due prodotti in modo che, tenuto conto anche della riduzione dell'attuale differenza del costo industriale del prodotto per effetto sia dell'aumentata richiesta, sia della eliminazione delle difficoltà di distribuzione, il costo finale per l'utente della benzina senza piombo sia inferiore di 100 lire al litro. Una differenza di questa entità è sicuramente tale da provocare gli effetti voluti; inoltre, tenuto conto del fatto che la benzina « verde » attualmente venduta in Italia presenta rischi di inquinamento diversi, ma ugualmente o anche più dannosi rispetto a quelli provocati dalla benzina contenente piombo, soprattutto se utilizzata da autovetture non fornite di marmitta catalitica, si stabilisce il contenuto merceologico della benzina verde prevedendo un contenuto massimo di idrocarburi aromatici del 30 per cento in peso ed un contenuto massimo di benzene pari al 2 per cento in peso, e si limita l'impiego della benzina verde esclusivamente alle autovetture con benzina catalitica, dal momento che anche l'uso della benzina verde con le caratteristiche merceologiche indicate da parte di altre autovetture risulterebbe non meno inquinante di quella con piombo.

La proposta di riduzione del prezzo della benzina senza piombo va inoltre vista nel contesto generale della normativa proposta e soprattutto in rapporto al progettato aumento del costo del gasolio. In sostanza all'attuale utenza delle autovetture diesel verrebbero offerte soluzioni alternative molto più attraenti: da un lato la possibilità di impiego di carburanti alternativi ecologici quali il metano e il propano, dall'altro il ritorno alla benzina (ma del tipo senza piombo) per coloro i quali non

ritengono idoneo alle loro esigenze l'impiego dei predetti carburanti alternativi.

Viene inoltre prevista la possibilità di additivare la benzina senza piombo con bioetanolo, soluzione preferibile dal punto di vista della tutela dell'ambiente. Al fine di rendere economico l'impiego di bioetanolo si propone di sottoporre all'imposta di fabbricazione la sola benzina, con l'esclusione dell'etanolo aggiunto; tuttavia, per evitare costi eccessivi per l'erario e possibili abusi, la quantità di etanolo ammessa come additivo dovrà essere determinata con apposito decreto.

Come si è detto, la proposta di legge si compone di 18 articoli e di due tabelle, rispettivamente la A per i prodotti esenti e la B per i prodotti soggetti a imposte particolari. In sintesi, il contenuto dei diversi articoli è il seguente:

Nell'articolo 1 vengono variate:

a) le imposte di fabbricazione sulle benzine, sugli oli lubrificanti e prodotti similari, e sul gasolio;

b) l'imposta erariale di consumo sul gas metano per uso combustione. Viene fissata l'aliquota ridotta sul metano per gli usi industriali. Viene unificata l'imposta sul GPL e si stabiliscono le norme per la corresponsione degli aumenti di aliquota sui prodotti che hanno già assolto l'imposta nella misura in vigore precedentemente. Inoltre viene fissata una aliquota inferiore per la benzina senza piombo, e vengono indicati i criteri di calcolo della imposta per le benzine senza piombo additate con bioetanolo e viene stabilita una aliquota ridotta per il gasolio a basso contenuto di zolfo.

L'articolo 2 introduce il sovrapprezzo ecologico sui prodotti maggiormente inquinanti: carbone, benzina, oli da gas (gasolio) ed oli combustibili con contenuto di zolfo rispettivamente superiore allo 0,1 e all'1 per cento. L'articolo 3 stabilisce le caratteristiche merceologiche della benzina verde, il divieto di distribuzione della stessa benzina ad auto prive di marmitta catalitica, nonché l'incentivazione alla installazione della stessa marmitta catalitica.

L'articolo 4 stabilisce i criteri per il rimborso (al 90 per cento) della imposta sui gas di petrolio liquefatti destinati a determinate utilizzazioni. Si è preferito così tornare al sistema di rimborso previsto prima della entrata in vigore della legge 15 dicembre 1971, n. 1161, in quanto esso fornisce maggiori garanzie circa il corretto impiego del prodotto.

L'articolo 5 modifica la legge 21 luglio 1967, n. 613, eliminando l'obbligo del versamento di una percentuale della quantità di idrocarburi estratti dal sottosuolo nazionale dal mare territoriale e dalla piattaforma continentale, introducendo invece un prelievo con un'aliquota pari al 50 per cento del valore commerciale dei prodotti estratti, e fissa la relativa metodologia di calcolo.

Con l'articolo 6 le attuali tabelle A e B, nonché tutte le loro successive modificazioni, vengono sostituite da nuove tabelle.

L'articolo 7 prevede la indicizzazione delle imposte di fabbricazione (stabilite in misura fissa) in misura non inferiore al 50 per cento delle variazioni dell'indice dei prezzi al consumo.

L'articolo 8 sopprime la sovratassa sulle autovetture alimentate a metano.

L'articolo 9 abolisce la sovratassa attualmente in vigore per le autovetture con motore diesel e fissa i criteri di rimborso per coloro che, alla data di entrata in vigore della presente legge, la avessero già corrisposta per i periodi successivi. Affida l'incarico all'ACI di effettuare i conteggi relativi e di trasformare gli importi rimborsabili in pagamento anticipato per la normale tassa erariale automobilistica garantendo una procedura semplice, senza oneri per lo Stato e soddisfacente per l'utente.

L'articolo 10 introduce la compensazione forfettaria dei maggiori costi per il trasporto in conto proprio, nonché il rimborso agli autotrasportatori di merci per conto terzi come percentuale del fatturato da portare in detrazione all'IVA dovuta, e ne fissa i criteri.

L'articolo 11 stabilisce la compensazione forfettaria del maggior costo per gli

utenti di impianti di riscaldamento a gasolio legandolo ai quantitativi teorici di consumo calcolati con una corretta applicazione della legge n. 373 del 1976. L'incarico di effettuare i rimborsi e i relativi controlli è demandato agli Uffici provinciali dell'U.M.A. che sono ubicati in ogni capoluogo di provincia e dispongono di personale idoneo che verrebbe inoltre a trovarsi sottoccupato con la semplificazione introdotta per l'agricoltura dopo l'eliminazione dei prodotti agevolati. Vengono inoltre fissati i criteri e le modalità del rimborso.

L'articolo 12 contiene la delega al Governo per la revisione della normativa di sicurezza vigente relativa alla installazione di impianti di riscaldamento a gas di città, metano e GPL.

L'articolo 13, con criteri analoghi a quelli previsti dall'articolo 11 introduce la compensazione per l'agricoltura.

L'articolo 14 modifica i criteri di calcolo della tassa erariale automobilistica.

L'articolo 15 quelli della tassa di immatricolazione; e l'articolo 16 i criteri di calcolo della tassa di stazionamento per le imbarcazioni da diporto.

L'articolo 17 riduce l'aliquota normale dell'IVA dal 19 al 16 per cento; e l'articolo 18 sopprime il contributo per la TBC per le imprese appartenenti ai rami terzo, quarto e quinto delle attività economiche secondo la classificazione dell'Istat.

La nuova tabella A differisce dalla precedente essenzialmente in quanto sono state eliminate le esenzioni relative alla benzina e al petrolio lampante in quanto rappresentano partite di giro (Guardia di finanza) o quantitativi talmente modesti da non presentare alcun interesse pratico, nonché quelle relative agli usi agricoli dei vari prodotti sostituite col rimborso di cui all'articolo 13 della proposta di legge.

Nella nuova tabella B sono state mantenute solo quelle agevolazioni ritenute utili a fini specifici (come i buoni benzina per gli stranieri) mentre quella relativa alle autovetture da piazza è mantenuta in vigore provvisoriamente fino alla entrata in vigore di una nuova normativa che ne

prescriva la conversione a GPL oppure a metano allo scopo di ridurre l'inquinamento atmosferico nei centri urbani (vedi proposta di legge n. 3642). Sono invece eliminate numerose voci inutili o altrimenti compensabili.

Gli effetti della proposta sui livelli assoluti e relativi dei prezzi dei prodotti petroliferi possono essere sinteticamente illustrati in apposite tabelle che confron-

tano la situazione attuale con quella che si verificherebbe in seguito all'approvazione della presente proposta di legge. I calcoli sono effettuati in riferimento all'anno in corso, ed ai livelli di imposizione esistenti a fine giugno 1989.

Per quanto riguarda i carburanti per autotrazione, la situazione attuale è quella che segue.

SITUAZIONE ATTUALE A)

| | Benzina Super | Gasolio | GPL | Metano |
|------------------------------|---------------|----------|----------|----------------------------|
| Costo prodotto | 353,00 | 272,79 | 238,63 | 298,32 |
| I.F. | 789,86 | 380,99 | 206,75 | — |
| IVA | 217,14 | 124,22 | 84,62 | 56,68 |
| Prezzo vendita/litro | 1.360 | 778 | 530 | 355 (L/m ³) |
| Densità | 0,732 | 0,835 | 0,550 | — |
| Prezzo vendita/kg. | 1.857,92 | 931,74 | 963,63 | — |
| Superbollo in lire/kg. | — | 193,61 | 168,81 | 105,80 (L/m ³) |
| Totale | 1.857,92 | 1.111,38 | 1.132,45 | 460,80 (L/m ³) |
| Potere calorif. inf. | 10.500 | 10.200 | 11.000 | 8.250 |
| Costo/kcal. prodotto | 0,177 | 0,091 | 0,088 | 0,043 |
| Costo/kcal. superbollo | — | 0,019 | 0,015 | 0,013 |
| Costo/kcal. totale | 0,177 | 0,110 | 0,103 | 0,056 |

Incidenza superbollo: base introiti e consumi 1987.

Gasolio 970 md: (6 md di litri × 0,835) = 193,61 L/kg.

GPL 131 md: 776.000.000 kg = 168,81 L/kg.

Metano 31 md: 293.000.000 m³ = 105,80 L/m³.

SITUAZIONE ATTUALE B)

| | Benzina Verde | Benzina Verde con bioetanolo |
|-----------------------------------|---------------|---------------------------------|
| Costo prodotto | 374,01 | 400,68 |
| I.F. | 789,86 | 789,86 |
| IVA | 221,13 | 226,20 |
| Prezzo vendita/litro | 1.385 | 1.416,74 * |
| Densità | 0,732 | 0,732 |
| Prezzo vendita/kg. | 1.892,08 | 1.935,40 |
| Potere calorifico inferiore | 10.500 | 10.500 |
| Costo/kcal. | 0,180 | 0,184 |

* Nell'ipotesi in cui il prodotto venisse distribuito alle condizioni attualmente esistenti, con una percentuale di bioetanolo del 5 per cento.

Dall'esame delle tabelle appare evidente lo squilibrio attuale dei costi tra la benzina e il gasolio il cui costo per caloria risulta molto vicino a quello del GPL a seguito dell'ultimo aumento di aliquota su questo prodotto.

Anche senza considerare la differenza di rendimento è evidente che con un costo per chilocaloria del gasolio pari a circa la metà rispetto a quello della benzina non è sufficiente l'introduzione del superbollo per disincentivare l'utilizzo dei diesel. Come si è già osservato, chi percorre molti chilometri, si trova comunque in situazione di tale vantaggio da tollerare tranquillamente l'incidenza del superbollo. Il superbollo penalizza soltanto chi percorre poca strada e quindi inquina di meno. Non a caso una notevole per-

centuale di taxi è diesel nonostante l'esenzione pressoché totale dell'imposta di fabbricazione sulla benzina per essi prevista.

Più logica appare una revisione delle aliquote dell'imposta di fabbricazione che aumentando il prezzo del gasolio ne scoraggi l'impiego, soprattutto da parte di chi ne consuma di più. Illogico è anche il maggior costo attuale della benzina senza piombo rispetto alla benzina super, circostanza che non ne favorisce ovviamente una maggior diffusione. Tenendo conto di quanto sopra, della necessità di incentivare anche la rapida espansione delle marmitte catalitiche, è stato previsto un aumento della benzina super a lire 1.400 (+40 lire/litro), del gasolio a 1.200 lire/litro, un prezzo della benzina verde di lire 100

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

inferiore a quello della super. Per il calcolo del costo industriale della benzina verde si è tenuto conto del fatto che, essendo state eliminate le difficoltà connesse alla distribuzione, il differenziale di costo rispetto alla benzina super, dovrebbe scendere a 12 lire in luogo delle attuali 21,01 lire. Una volta effettuate le variazioni di imposta indicate la situazione sarebbe la seguente:

SITUAZIONE DOPO L'AUMENTO A)

| | Benzina super | Gasolio | GPL | Metano |
|---------------------------------|------------------|----------|--------|----------------------------|
| Costo prodotto | 353,00 | 272,79 | 238,93 | 298,28 |
| I.F. | 803,90 | 736,69 | 99,00 | — |
| Sovraprezzo ecologico | 50,00 | 25,00 | — | — |
| I.V.A. | 193,10 | 165,52 | 54,07 | 47,72 |
| Prezzo vendita lire/litro | 1.400,00 | 1.200,00 | 392,00 | 346,00 (L/m ³) |
| Densità | 0,732 | 0,835 | 0,550 | — |
| Prezzo vendita lire/kg. | 1.912,57 | 1.437,13 | 712,73 | — |
| Superbollo lire/kg. | — | — | 168,81 | — |
| Totale | 1.912,57 | 1.437,13 | 881,54 | 346,00 (L/m ³) |
| Potere calorifico inf. | 10.500 | 10.200 | 11.000 | 8.250 |
| Costo/kcal superbollo | 0,182 | 0,141 | 0,065 | 0,042 |
| Costo/kcal superbollo | — | — | 0,015 | — |
| Costo/kcal totale | 0,182 | 0,141 | 0,080 | 0,042 |

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

SITUAZIONE DOPO L'AUMENTO B)

| | Benzina Verde | Benzina Verde con bioetanolo |
|-----------------------------------|---------------|------------------------------|
| Costo prodotto | 365,00 | 402,78 |
| I.F. | 755,69 | 717,91 |
| IVA | 179,31 | 179,31 |
| Prezzo vendita lire/litro | 1.300,00 | 1.300,00 |
| Densità | 0,732 | 0,732 |
| Prezzo vendita lire/kg. | 1.775,96 | 1.775,96 |
| Potere calorifico inferiore | 10.500 | 10.500 |
| Costo/kcal. | 0,169 | 0,169 |

La benzina verde costerebbe quindi il 7,1 per cento in meno della super, e il gasolio il 22,53 per cento in meno della super e solo il 16,57 per cento in meno della benzina verde (con riferimento al costo per chilocaloria). Non vi è dubbio che dato il maggior costo di acquisto e di manutenzione dei veicoli diesel, con questi differenziali verrebbe di fatto scoraggiato l'uso del diesel sulle lunghe percor-

renze incentivando di converso la spinta verso i carburanti alternativi (GPL, metano). Con questi prezzi inoltre ci si allinea ai differenziali medi degli altri paesi europei.

Per quanto riguarda i prodotti destinati alla combustione occorre distinguere tra usi industriali e civili. Per i primi, la situazione attuale e le variazioni proposte risultano dalla tabella seguente:

A) SITUAZIONE ATTUALE

| | ATZ kg. | ATZ Enel kg | BTZ kg. | BTZ Enel kg. | Metano mc. |
|------------------------------|---------|-------------|---------|--------------|---------------------------|
| Costo del prodotto (1) | 100 | 100 | 135 | 135 | 105 |
| Imposta di fabbricazione ... | 15 | 6 | 10 | 1 | — |
| Trasporto | 12 | 12 | 17 | 17 | — |
| Costo totale | 127 | 113 | 162 | 153 | 105 |
| P.C.I. (kcal/kg) | 9.750 | 9.750 | 9.750 | 9.750 | 8.250 kcal/m ³ |
| Costo/kcal | 0,013 | 0,012 | 0,017 | 0,016 | 0,013 |

(1) Costi al 1988.

B) SITUAZIONE FUTURA

| | ATZ | BTZ | Metano |
|------------------------------|------------|------------|------------|
| Costo del prodotto (1) | 100 | 135 | 105 |
| I.F. | 15 | 16 | 16 |
| Trasporto | 12 | 17 | — |
| Sovraprezzo ecologico | 50 | — | — |
| Costo totale | 177 | 168 | 121 |
| P.C.I. (kcal/kg) | 9.750 | 9.750 | 8.250 |
| Costo/kcal | 0,018 | 0,017 | 0,015 |

(1) Costi al 1988.

Dall'esame dei dati si rileva che attualmente il costo/caloria, a prescindere dalla differenza dei rendimenti di combustione, è identico per olio combustibile ad alto tenore di zolfo e metano e superiore (del 30,77 per cento per l'olio combustibile) a basso tenore di zolfo. Questa constatazione basta da sola a spiegare l'eccessivo impiego di ATZ, fonte di grave inquinamento atmosferico.

Le nuove aliquote di imposta proposte riequilibrano la situazione a favore del metano che, malgrado l'introduzione di un'imposta, viene a trovarsi con un costo/caloria inferiore del 16,67 per cento rispetto all'ATZ e dell'11,77 per cento rispetto al BTZ mentre viene capovolta la differenza attuale tra ATZ e BTZ a favore di quest'ultimo. In conclusione questo tipo di manovra dovrebbe incentivare sensibilmente l'uso del metano e favorire una maggiore diffusione del BTZ, riducendone per conseguenza anche i maggiori costi di produzione.

Le variazioni proposte comporterebbero maggiori costi di produzione per l'Enel, dato che verrebbe eliminato il trattamento differenziato e più favorevole oggi esistente. Tuttavia il maggior costo potrebbe essere facilmente recuperato dall'ente mediante il meccanismo della cassa conguaglio (o mediante un incremento tariffario); si tratta di un maggior costo di circa 5 lire per chilovattora, corrispondenti a poche migliaia di lire annue per utente. Inoltre entro pochi anni l'Enel potrebbe conseguire uno sgravio sostanziale dei costi di produzione sostituendo il BTZ, meno tassato ad ATZ più tassato. A causa dell'incentivo fiscale, infatti, la produzione di BTZ dovrebbe aumentare considerevolmente nel giro di alcuni anni. Il maggiore onere presente, peraltro lieve, sarebbe a fronte di un rilevante beneficio ecologico futuro.

Per gli usi civili si può fare riferimento ai dati che seguono.

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

USI CIVILI

A) SITUAZIONE ATTUALE.

| | Gasolio lt. | GPL (Propano) lt. | Metano mc. |
|-----------------------------------|-------------|-------------------|---------------|
| Costo prodotto | 223,21 | 388,10 | 283 |
| I.F. | 380,99 | 45,90 | 77 |
| IVA | 114,80 | 82,46 | 68,40 |
| Costo totale | 719 | 516,46 | 428,40 |
| Densità | 0,835 | 0,510 | — |
| Costo/kg | 861,08 | 1.012,67 | — |
| Potere calorifico inferiore | 10.200 | 11.000 | 8.250 |
| Costo/kcal | 0,084 | 0,092 | 0,052 |

B) SITUAZIONE FUTURA.

| | Gasolio lt. | GPL (Propano) lt. | Metano mc. |
|-----------------------------------|---------------|-------------------|---------------|
| Costo prodotto | 223,21 | 388,10 | 283 |
| I.F. | 736,69 | 91,90 | 265 |
| Sovraprezzo ecologico | 25,00 | — | — |
| IVA | 157,58 | 76,78 | 87,68 |
| Sub totale | 1.142,48 | — | — |
| Rimborso | 266,49 | — | — |
| Costo totale | 875,00 | 556,68 | 635,68 |
| Densità | 0,835 | 0,510 | — |
| Costo/kg | 1.049,10 | 1.091,53 | — |
| Potere calorifero inferiore | 10.200 | 11.000 | 8.250 |
| Costo/kcal | 0,103 | 0,099 | 0,077 |

Dall'esame dei dati appare evidente come l'aumento dell'imposta erariale di consumo sul gas metano non modifichi la posizione privilegiata del metano rispetto agli altri combustibili.

Dati i livelli attuali di imposizione, il costo per chilocaloria del metano risulta del 38,10 per cento inferiore rispetto al gasolio. Con le nuove aliquote proposte per il gasolio e il metano, tenendo conto dei rimborsi previsti per il gasolio dal progetto di legge, questa percentuale verrebbe a ridursi al 25,24 per cento; rimarrebbe quindi un forte incentivo a servirsi del metano anziché del gasolio. Il metano inoltre resterebbe agevolato anche rispetto al GPL, pur avendo i due prodotti le medesime caratteristiche inquinanti.

La perequazione dei prezzi relativi dei diversi prodotti sembra oggi possibile anche perché la diffusione del metano ha raggiunto livelli tali da non richiedere più un incentivo fiscale indiretto delle dimensioni attuali.

Va inoltre rilevato che la compensazione dei maggiori costi prevista per il gasolio è limitata ai consumi minimi indispensabili, e quindi sugli eventuali consumi eccedenti l'utente viene a pagare un onere notevole, mentre il metano e il GPL sono utilizzabili ai costi suindicati senza limitazioni di quantità; inoltre poiché il metano non è disponibile ovunque è parso ingiusto penalizzare in modo eccessivo tutti coloro che sono obbligati a servirsi del gasolio.

Si è inoltre ritenuto necessario introdurre una tassazione sul carbone da vapore utilizzato prevalentemente per la produzione di energia elettrica al fine di non creare uno squilibrio di prezzo tra questo e gli altri combustibili e mantenere pertanto gli attuali equilibri nei consumi.

Va ricordato che l'utilizzo del carbone nelle centrali crea rilevanti problemi ambientali sia per le emissioni, che per il problema dello smaltimento delle ceneri e anche per le necessarie infrastrutture di trasporto, per cui non appare conveniente spingere l'impiego del carbone al di là dei valori attuali. Alla luce di queste con-

siderazioni è apparso logico considerare questa nuova imposta interamente come sovrapprezzo ecologico.

I dati relativi al costo attuale e futuro del carbone rispetto all'ATZ sono esposti di seguito; è evidente come la misura di imposizione prevista per il carbone è tale da non alterare la convenienza relativa all'uso dei diversi prodotti (i dati non includono il costo di trasporto).

SITUAZIONE ATTUALE (1988)

| | Carbone | ATZ |
|-------------------------|----------------|----------------|
| | — | — |
| Prezzo materia prima | 70 | 100 |
| I. F. | — | 15 |
| <hr/> | | |
| Costo totale | 70 | 115 |
| Potere Calorifico | 7.000 kcal/kg. | 9.800 kcal/kg. |
| Costo/kcal. | 0,0100 | 0,0117 |

SITUAZIONE FUTURA

| | Carbone | ATZ |
|-------------------------|----------------|----------------|
| | — | — |
| Prezzo materia prima | 70 | 100 |
| I. F. | — | 15 |
| Sovrapprezzo ecologico | 40 | 50 |
| <hr/> | | |
| Costo totale | 110 | 165 |
| Potere Calorifico | 7.000 kcal/kg. | 9.800 kcal/kg. |
| Costo/kcal. | 0,0167 | 0,0168 |

Analogamente il sovrapprezzo ecologico è previsto per il gasolio, per l'olio combustibile ATZ e, conseguentemente, per le loro miscele, prodotti questi che, allo stato attuale, provocano con la loro combustione, massicce emissioni atmosferiche di antride solforosa. Per lo stesso motivo è stato previsto di incentivare la produzione di gasolio a basso tenore di zolfo come l'esenzione del sovrapprezzo ecologico per l'olio combustibile a basso tenore di zolfo.

Il titolo III si compone di un solo articolo, il 17, che dispone la riduzione dell'aliquota ordinaria dell'IVA al 16 per

cento. Le motivazioni della proposta sono state ricordate più sopra: l'Italia è oggi tra i paesi CEE con più elevata aliquota ordinaria IVA; nel contesto attuale, l'applicazione del principio della tassazione nel paese di destinazione con controllo alle frontiere di ciascun paese fa sì che il livello delle aliquote dell'IVA sia influente dal punto di vista degli scambi internazionali: i controlli alla frontiera consentono infatti di compensare i differenziali di imposizione e di « isolare » l'effetto del prelievo sui consumi interni di ciascun paese da quelli che si verificano negli altri paesi. Tuttavia, poiché le ipotesi di armonizzazione fiscale comunitarie prevedono (forse affrettatamente) la completa soppressione delle « frontiere fiscali » e l'adozione del principio della tassazione nel paese d'origine o di un principio di tassazione nel paese di destinazione inevitabilmente meno efficace di quello in vigore, la permanenza di una differenza rilevante delle aliquote tra i paesi risulterebbe pericolosa.

Va anche sottolineato che i paesi con aliquote più elevate risulterebbero discriminati e penalizzati dalle distorsioni indotte da aliquote non uniformi e non compensate in sede di frontiere fiscali. In tale contesto potrebbe forse essere tollerata e considerata sostanzialmente influente una differenza di incidenza non superiore ai 2 punti. Sembra allora opportuno portare fin d'ora il livello delle nostre aliquote IVA verso quello che presumibilmente sarà adottato dalla maggior parte dei paesi e al quale saremo costretti in ogni caso ad adeguarci, e poiché si tratta di una operazione costosa in termini di perdite di gettito, dal momento che ciascun punto di variazione dell'aliquota ordinaria dell'IVA comporta una variazione di gettito di circa 2.500 miliardi, l'unica possibilità concreta di realizzarla consiste nel collegare la riduzione ad una ampia manovra come quella qui proposta in grado di consentire un adeguato recupero di gettito. Va ancora osservato che una riduzione consistente della principale aliquota dell'IVA comporterebbe una tendenza alla riduzione dei prezzi, che compenserebbe l'effetto in

senso opposto legato all'aumento dei prezzi petroliferi (che comunque sarebbe piuttosto contenuto), e renderebbe molto più comprensibile ed accettabile l'intera manovra per i contribuenti che a fronte di un maggior costo per l'acquisto di alcuni prodotti energetici, fonte di inquinamento, beneficerebbero di uno sgravio diffuso in relazione a tutti gli altri beni di consumo.

Il titolo IV infine prevede la soppressione del contributo per la TBC per le imprese manifatturiere al fine di mantenere l'attuale vantaggio differenziale per queste imprese per un ammontare di circa 2.000 miliardi.

Concludendo, la proposta si affianca a quella presentata lo scorso anno e relativa all'imposizione diretta, e si inserisce nella stessa ottica di razionalizzazione del prelievo, di semplificazione del sistema fiscale, di estensione delle basi imponibili, di eliminazione o riduzione di distorsioni non giustificate, e di incisivo intervento sulle caratteristiche strutturali del sistema fiscale. La proposta inoltre consentirebbe di realizzare importanti risultati di politica energetica e di contenimento dell'inquinamento, e produrrebbe altresì un gettito aggiuntivo netto per l'erario di entità non trascurabile. La sua approvazione consentirebbe infine di completare il processo di trasferimento di una parte maggiore del prelievo sui consumi, e di ridurre il carico fiscale sui redditi di lavoro e sulle attività produttive.

La presente proposta potrebbe essere criticata in quanto essa appare in contrasto con le indicazioni contenute nelle ipotesi di armonizzazione comunitaria fin qui formulate. In proposito si può tuttavia rilevare:

a) la proposta comunitaria appare discutibile tecnicamente in quanto essa, pur prevedendo per le accise di continuare ad applicare il principio della tassazione nel paese di destinazione che consente, com'è noto, la possibilità di applicare aliquote differenti tra i diversi paesi in assenza di ogni discriminazione, stabi-

liscie, incomprensibilmente, l'applicazione di aliquote identiche;

b) le ipotesi contenute nel progetto di direttiva per gli oli minerali sono inaccettabili per un paese come l'Italia sia in relazione alla consistente perdita di gettito, sia perché in contrasto con le nostre esigenze di politica energetica ed ambientale;

c) in via di principio l'armonizzazione fiscale richiede che nessun paese possa trarre vantaggi dall'applicazione di norme fiscali discriminatorie che lo favoriscono, per cui non si comprende cosa potrebbero obiettare gli altri paesi della Comunità da un sistema di tassazione degli oli minerali che penalizzerebbe i soli consumatori italiani;

d) gli altri paesi avrebbero un vantaggio indiretto per il fatto che una riduzione dei consumi italiani, provocherebbe, a parità di gettito, un eccesso di offerta del prodotto, e quindi una riduzione del prezzo sul mercato internazionale del quale potrebbero beneficiare i propri consumatori;

e) in molti paesi europei le esigenze della tutela dell'ambiente stanno stimolando una discussione a proposito dei livelli attuali di imposizione degli oli minerali, e da più parti si propone il loro incremento.

Le osservazioni che precedono sono più che sufficienti a far ritenere infondati eventuali rilievi critici basati sulla presunta necessità di adeguarci a direttive comunitarie peraltro tuttora inesistenti.

RELAZIONE TECNICA

Le misure proposte nel titolo I della presente proposta di legge producono consistenti aumenti di gettito secondo i calcoli che vengono dettagliatamente riportati di seguito, in riferimento alle quantità consumate attualmente e all'anno in corso. Vengono altresì riportate le stime relative al triennio 1990-1991 nella ipotesi di piena indicizzazione delle imposte di fabbricazione alle previste variazioni dei prezzi. I calcoli hanno come base i livelli di imposizione del luglio 1989.

IMPOSTA DI FABBRICAZIONE E SOVRAPREZZO ECOLOGICO

a) GASOLIO (autotrazione e combustione)

| | | |
|----------------------------------|--------|-------|
| Imposta attuale | 389,99 | £/lt. |
| Imposta futura | 736,69 | £/lt. |
| Sovrapprezzo ecologico | 25,00 | £/lt. |
| Aumento di imposta | 380,70 | £/lt. |

b) OLI COMBUSTIBILI

1) Denso BTZ ENEL

| | | |
|------------------------------|----|-------|
| Imposta attuale | 1 | £/kg. |
| Imposta futura | 16 | £/kg. |
| Aumento di imposta | 15 | £/kg. |

2) Denso BTZ INDUSTRIA

| | | |
|------------------------------|----|-------|
| Imposta attuale | 10 | £/kg. |
| Imposta futura | 16 | £/kg. |
| Aumento di imposta | 6 | £/kg. |

3) Denso ATZ ENEL

| | | |
|----------------------------------|----|-------|
| Imposta attuale | 6 | £/kg. |
| Imposta futura | 15 | £/kg. |
| Sovrapprezzo ecologico | 50 | £/kg. |
| Aumento di imposta | 59 | £/kg. |

4) Denso ATZ INDUSTRIA

| | | |
|----------------------------------|----|-------|
| Imposta attuale | 15 | £/kg. |
| Imposta futura | 15 | £/kg. |
| Sovrapprezzo ecologico | 50 | £/kg. |
| Aumento di imposta | 50 | £/kg. |

5) Semifluidi (75/25)

| | | |
|----------------------------------|--------|-------|
| Imposta attuale | 125,35 | £/kg. |
| Imposta futura | 231,82 | £/kg. |
| Sovrapprezzo ecologico | 44,98 | £/kg. |
| Aumento di imposta | 151,45 | £/kg. |

6) Fluidi (70/30)

| | | |
|----------------------------------|--------|-------|
| Imposta attuale | 143,38 | £/kg. |
| Imposta futura | 275,18 | £/kg. |
| Sovrapprezzo ecologico | 43,98 | £/kg. |
| Aumento di imposta | 175,78 | £/kg. |

7) Fluidissimi (5/95)

| | | |
|----------------------------------|--------|-------|
| Imposta attuale | 434,22 | £/kg. |
| Imposta futura | 838,90 | £/kg. |
| Sovrapprezzo ecologico | 30,94 | £/kg. |
| Aumento di imposta | 435,62 | £/kg. |

c) *BENZINA SUPER*

| | | |
|----------------------------------|--------|-------|
| Imposta attuale | 789,86 | £/lt. |
| Imposta futura | 803,90 | £/lt. |
| Sovrapprezzo ecologico | 50,00 | £/lt. |
| Aumento di imposta | 64,04 | £/lt. |

d) *METANO*

1) Industriale

| | | |
|------------------------------|----|-------|
| Imposta attuale | 0 | £/mc. |
| Imposta futura | 16 | £/mc. |
| Aumento di imposta | 16 | £/mc. |

2) Civile

| | | |
|------------------------------|-----|-------|
| Imposta attuale | 77 | £/mc. |
| Imposta futura | 265 | £/mc. |
| Aumento di imposta | 188 | £/mc. |

AUMENTO INTROITI PER VARIAZIONI IMPOSTA

a) *GASOLIO AUTOTRAZIONE*

Consumo annuo = 20 miliardi di litri di cui:

- 1) autovetture (30 per cento) = 6 miliardi di litri;
- 2) trasporto merci conto proprio (42 per cento) = 8,4 miliardi di lire;
- 3) trasporto merci conto terzi (28 per cento) = 5,6 miliardi di litri.

| | | |
|---|--------------|--------------------|
| maggior introito IF autovetture | 355,70 × 6 | + 2.134 miliardi |
| maggior introito IF conto proprio | 355,70 × 8,4 | + 2.988 miliardi |
| maggior introito IF conto terzi | 355,70 × 5,6 | + 1.992 miliardi |
| minor introito superbollo Diesel | | - 1.330 miliardi * |
| rimborso c/to terzi (rimborso 11 per cento IVA) | | - 2.132 miliardi |
| rimborso rappresentanti c/to proprio | | - 620 miliardi |
| Aumento gettito | | + 3.032 miliardi |

* gettito relativo al 1988

b) *GASOLIO COMBUSTIONE*

Consumo annuo = 11 miliardi di litri:

| | | |
|---------------------------------|-------------|------------------|
| maggior introito IF | 355,70 × 11 | + 3.913 miliardi |
| rimborso 70 per cento | 4.185 × 0,7 | - 2.930 miliardi |
| Aumento gettito | | + 983 miliardi |

c) *GASOLIO AGRICOLO*

Non dà origine ad alcun aumento di gettito in quanto è previsto il rimborso dell'intera imposta. Viene comunque bloccata la continua espansione dei consumi.

d) *OLI COMBUSTIBILI*

| | | |
|-------------------------------|-----------------------|----------------|
| Denso BTZ ENEL | 4 md. di kg. × 15 | + 60 miliardi |
| Denso BTZ Industria | consumo trascurabile | — |
| Denso ATZ ENEL | 13,5 md. di kg. × 9 | + 122 miliardi |
| Semifluidi | consumo trascurabile | — |
| Fluidi | 2 md. di kg. × 131,70 | + 263 miliardi |
| Fluidissimi | consumo trascurabile | — |
| Aumento gettito | | + 445 miliardi |

e) *BENZINA SUPER*

Consumo annuo = 17 miliardi di litri:

| | | |
|----------------------------|-----------------------|----------------|
| Maggior introito | 17 md. di kg. × 14,04 | + 239 miliardi |
|----------------------------|-----------------------|----------------|

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

f) *BENZINA VERDE*

Il consumo di benzina senza piombo nel 1988 è stato di circa 100 milioni di litri. Si è supposto un aumento a 500 milioni di litri e, conseguentemente un minor introito di

500 × 98,21 - 49 miliardi

g) *INCENTIVAZIONE MARMITTE CATALITICHE* - 500 miliardi

h) *METANO*

Aumento IF su metano industria 23 md. di mc. × 16 + 368 miliardi

Aumento IF su metano uso civile 16 md. di mc. × 188 + 3.008 miliardi

Aumento gettito + 3.376 miliardi

i) *CONTRIBUTI PER CONV. A METANO* - 200 miliardi

l) *VARIAZIONE TASSA ERARIALE AUTOM.* + 300 miliardi

m) *VARIAZIONE TASSA ERARIALE IMMATRIC.* + 450 miliardi

n) *VARIAZIONE TASSA STAZION. NATANTI* + 16 miliardi

o) *ESTRAZIONE IDROCARBURI**Metano:*

Media ponderata costo importazione 1988 = 104 £/mc.

Valore unitario aliquota 1988 = 0,5 × 104 = 52 £/.

Quantità estratta 1988 = 16 md. di mc.

Ricavo previsto = 16 md. = 52 + 832 miliardi

Idrocarburi liquidi:

Quantità estratta 1988 = 4.000.000 T.

Valore del prodotto = 140 £/kg.

Valore unitario aliquota = 0,5 × 140 = 70 £/kg.

Ricavo previsto = 4 md. di kg. × 70 + 280 miliardi

Gettito attuale da detrarre - 80 miliardi

Aumento gettito + 1.032 miliardi

p) *FONDO RICERCHE IDROCARBURI* - 200 miliardi

VARIAZIONI IVA

La riduzione dell'aliquota ordinaria dell'IVA dal 19 al 16 per cento prevista nel titolo II comporterebbe una perdita di gettito di circa 7.500 miliardi, tuttavia, poiché i proposti incrementi delle imposte di fabbricazione comportano un incremento del gettito dell'IVA, gli effetti netti sul gettito dell'imposta sarebbero quelli risultanti dalla tabella seguente:

Minor introito per riduzione al 16 per cento - 7.500 miliardi

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

| | | |
|---|---|----------------|
| Recupero IVA su gasolio auto (0,95 × 0,16 × 2.284 miliardi) . . . | + | 347 miliardi |
| Recupero IVA su gasolio combustione (0,16 × 4.185 miliardi) . . . | + | 670 miliardi |
| Recupero IVA su metano uso civile (0,16 × 3.008 miliardi) | + | 481 miliardi |
| Recupero IVA su benzina (0,16 × 1.089 miliardi) | + | 174 miliardi |
| <hr/> | | |
| Variazione totale IVA | - | 5.828 miliardi |

SOVRAPREZZO ECOLOGICO

| | |
|--|----------------|
| Carbone: 13 milioni Tonn. × 40 | 520 miliardi |
| Gasolio: 31 miliardi litri × 25 | 775 miliardi |
| O.C. ATZ: 21,5 milioni Tonn. × 50 | 1.075 miliardi |
| O.C. Fluidi: 2 milioni Tonn. × 43,98 | 88 miliardi |
| Benzina super: 17 miliardi di litri × 50 | 850 miliardi |
| <hr/> | |
| Totale | 3.308 miliardi |

Concludendo, il saldo netto dell'intera manovra proposta in termini di competenza assoluta 1989 è indicato sinteticamente nella tavola di riepilogo che segue. Gli effetti per il triennio 1990-92 sono a loro volta esposti nella tavola successiva.

RIEPILOGO EFFETTI SUL GETTITO

(miliardi)

Variazioni imposte:

| | | |
|---|---|--------|
| Gasolio trazione | + | 3.032 |
| Gasolio combustione | + | 983 |
| Oli combustibili | + | 445 |
| Benzina super | + | 239 |
| Minor gettito benzina verde | - | 49 (1) |
| Incentivazione marmitte catalitiche | - | 500 |
| Fondo ricerche idrocarburi | - | 200 |
| Metano | + | 3.376 |
| Contributi conversione a metano | - | 200 |
| Tassa erariale automobilistica | + | 300 |
| Tassa erariale immatricolazione | + | 450 |
| Tassa stanziamento natanti | + | 16 |

(1) Il consumo di benzina senza piombo nel 1988 è stato di circa 100 milioni di litri. Il calcolo del minor gettito è stato effettuato ipotizzando un incremento di consumo (500 milioni di litri × 98,21 lire/lt. = 49 miliardi).

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

| | |
|----------------------------------|----------|
| Estrazione idrocarburi | + 1.032 |
| Sovrapprezzo ecologico | + 3.308 |
| | <hr/> |
| | + 12.232 |

Variazioni IVA:

| | | |
|-------------------------------|------------------|-------------|
| | Totale | - 5.828 |
| Fiscalizzazione TBC | | - 2.000 |
| | | <hr/> |
| Saldo complessivo | | + 4.404 |
| | | <hr/> <hr/> |

* Di cui 3.308 miliardi per fondo ecologico;
1.500 miliardi per fondo oscillazione prezzi idrocarburi;
96 miliardi di residuo.

1990

| | |
|---|----------|
| Gasolio trazione | + 3.160 |
| Gasolio combustione | + 958 |
| Oli combustibili | + 429 |
| Benzina super | + 290 |
| Benzina verde | - 59 |
| Marmitte catalitiche | - 350 |
| Metano | + 3.485 |
| Contributo conversione metano | - 150 |
| Tassa erariale automobilistica | + 300 |
| Tassa erariale immatricolazione | + 450 |
| Natanti | + 16 |
| Estrazione idrocarburi | + 1.032 |
| Fondo ricerche idrocarburi | - 200 |
| Sovraprezzo ecologico | + 3.322 |
| | <hr/> |
| | + 12.683 |
| Variazione IVA complessiva | - 6.392 |
| Fiscalizzazione TBC | - 2.100 |
| | <hr/> |
| Saldo complessivo | + 4.191 |

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

| 1991 | |
|---|----------|
| Gasolio trazione | + 3.844 |
| Gasolio combustione | + 903 |
| Oli combustibili | + 381 |
| Benzina super | + 1.746 |
| Benzina verde | - 144 |
| Marmitte catalitiche | - 650 |
| Metano | + 4.254 |
| Contributo conversione metano | - 250 |
| Tassa erariale automobilistica | + 313 |
| Tassa erariale immatricolazione | + 470 |
| Natanti | + 17 |
| Estrazione idrocarburi | + 1.032 |
| Fondo ricerche idrocarburi | - 200 |
| Sovraprezzo ecologico | + 2.986 |
| | + 14.702 |
| Variazione IVA complessiva | - 6.915 |
| Fiscalizzazione TBC | - 2.230 |
| | + 5.557 |

NOTA: Compreso adeguamento imposta in base previsioni variazione prezzi ISTAT = 4.5 per cento.

| 1992 | |
|---|----------|
| Gasolio trazione | + 4.162 |
| Gasolio combustione | + 778 |
| Oli combustibili | + 329 |
| Benzina super | + 3.315 |
| Benzina verde | - 266 |
| tMarmitte catalitiche | |
| | — |
| Metano | + 5.106 |
| Contributo conversione metano | - 200 |
| Tassa erariale automobilistica | + 324 |
| Tassa erariale immatricolazione | + 486 |
| Natanti | + 18 |
| Estrazione idrocarburi | + 1.032 |
| Fondo ricerche idrocarburi | - 200 |
| Sovraprezzo ecologico | + 2.323 |
| | + 17.207 |
| Variazione IVA complessiva | - 7.593 |
| Fiscalizzazione TBC | - 2.350 |
| | + 7.264 |

NOTA: Compreso adeguamento imposta in base previsioni variazioni prezzi ISTAT = 4.5 per cento + 3.5 per cento.

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

ANNO 1990

| PRODOTTO | I.F. | CONSUMI | INTROITI (md.) |
|------------------------|------------|--------------|----------------|
| Benzina super | 789,86 Lt. | 17,3 md. Lt. | 13.665 |
| Benzina verde | 789,86 Lt. | 0,1 md. Lt. | 79 |
| Gasolio trazione | 380,99 Lt. | 21 md. Lt. | 8.001 |
| Gasolio riscald. | 380,99 Lt. | 11 md. Lt. | 4.191 |
| GPL autotraz. | 375,90 Kg. | 0,98 md. Kg. | 368 |
| GPL combustibile | 90 Kg. | 2 md. Kg. | 180 |
| Oli lubrificanti | 495 Kg. | 0,65 md. Kg. | 322 |
| Metano domestico | 77 mc. | 15 md. mc. | 1.155 |
| Metano industria | — | — | — |
| ATZ Ind. | 15 Kg. | 8 md. Kg. | 120 |
| ATZ Enel | 6 Kg. | 13,5 md. Kg. | 81 |
| BTZ Enel | 1 Kg. | 4 md. Kg. | 4 |
| | | | 28.166 |

Previsione con imposta attuale.

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

ANNO 1991

| PRODOTTO | CONSUMI | INTROITI (md.) |
|------------------------|---------------|---------------------------------|
| Benzina super | 17,60 md. Lt. | 13.902 |
| Benzina verde | 0,15 md. Lt. | 119 |
| Gasolio trazione | 22 md. Lt. | 8.380 |
| Gasolio riscald. | 11 md. Lt. | 4.191 |
| GPL autotraz. | 1,1 md. Kg. | 414 |
| GPL combustibile | 2,0 md. Kg. | 180 |
| Oli lubrificanti | 0,67 md. Kg. | 332 |
| Metano domestico | 16 md. mc. | 1.232 |
| Metano Industr. | — | — |
| ATZ Ind. | 9,2 md. Kg. | 138 |
| ATZ Enel | 14 md. Kg. | 84 |
| BTZ Enel | 4,5 md. Kg. | 5 |
| | | 28.977 (+ 811 rispetto al 1990) |

ANNO 1992

| PRODOTTO | CONSUMI | INTROITI (md.) |
|------------------------|---------------|---------------------------------|
| Benzina super | 17,90 md. Lt. | 14.139 |
| Benzina verde | 0,20 md. Lt. | 158 |
| Gasolio trazione | 23 md. Lt. | 8.763 |
| Gasolio riscald. | 11 md. Lt. | 4.191 |
| GPL autotraz. | 1,20 md. Kg. | 451 |
| GPL combustibile | 2,0 md. Kg. | 180 |
| Oli lubrificanti | 0,68 md. Kg. | 337 |
| Metano domestico | 17 md. mc. | 1.309 |
| Metano Industr. | — | — |
| ATZ Ind. | 10 md. Kg. | 150 |
| ATZ Enel | 15 md. Kg. | 90 |
| BTZ Enel | 5 md. Kg. | 5 |
| | | 29.773 (+ 796 rispetto al 1991) |

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

ANNO 1990

| PRODOTTO | IMPOSTE | CONSUMI | INTROITI (md.) |
|----------------------------|------------|--------------|----------------|
| Benzina super | 853,90 Lt. | 17,3 md. Lt. | 14.773 |
| Benzina verde | 755,69 Lt. | 0,6 md. Lt. | 453 |
| Gasolio trazione | 761,69 Lt. | 18,5 md. Lt. | 14.091 |
| Gasolio trazione BTZ | 736,69 Lt. | 2,0 md. Lt. | 1.473 |
| Rimborso c/o terzi | — | — | (2.200) |
| Gasolio riscald. | 761,69 Lt. | 10 md. Lt. | 7.617 |
| Gasolio riscaldamento BTZ | 736,69 Lt. | 1 md. Lt. | 737 |
| Rimborso aum. I.F. | — | — | (2.900) |
| G.P.L. | 180 Kg. | 3 md. Kg. | 540 |
| Oli lubrificanti | 545 Kg. | 0,65 md. Kg. | 354 |
| Metano domestico | 265 mc. | 16 md. mc. | 4.240 |
| Metano industria | 16 mc. | 25 md. mc. | 400 |
| ATZ | 65 Kg. | 16,9 md. Kg. | 1.099 |
| BTZ | 16 Kg. | 8 md. Kg. | 128 |
| Carbone | 40 Kg. | 13 md. Kg. | 520 |
| | | | 41.325 |

Previsione con imposte future (fabbricazione + sovrapprezzo ecologico).

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

ANNO 1991

| PRODOTTO | CONSUMI | INTROITI (md.) |
|-------------------------------|--------------|--|
| Benzina super | 17,3 md. Lt. | 14.773 |
| Benzina verde | 1,4 md. Lt. | 1.058 |
| Gasolio trazione | 16 md. Lt. | 12.187 |
| Gasolio trazione BTZ | 5 md. Lt. | 3.684 |
| Rimborso c/o terzi | — | (2.300) |
| Gasolio riscald. | 7,5 md. Lt. | 5.713 |
| Gasolio riscaldamento BTZ ... | 3 md. Lt. | 2.210 |
| Rimborso aum. I.F. | — | (2.800) |
| G.P.L. | 3,2 md. Kg. | 576 |
| Oli lubrificanti | 0,67 md. Kg. | 365 |
| Metano domestico | 18 md. mc. | 4.770 |
| Metano industria | 30 md. mc. | 480 |
| ATZ | 11,5 md. Kg. | 699 |
| BTZ | 10 md. Kg. | 160 |
| Carbone | 12 md. Kg. | 480 |
| | | 42.055 (+ 730 rispetto al 1990) |
| | | Aumenti ISTAT: (+ 4,5 per cento) = 1.892 |
| | | 43.947 |

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

ANNO 1992

| PRODOTTO | CONSUMI | INTROITI (md.) |
|-------------------------------|--------------|--|
| Benzina super | 17,6 md. Lt. | 15.029 |
| Benzina verde | 2,5 md. Lt. | 1.889 |
| Gasolio trazione | 12 md. Lt. | 9.140 |
| Gasolio trazione BTZ | 9 md. Lt. | 6.630 |
| Rimborso c/o terzi | — | (2.400) |
| Gasolio riscald. | 6 md. Lt. | 4.570 |
| Gasolio riscaldamento BTZ ... | 4 md. Lt. | 2.947 |
| Rimborso aum. I.F. | — | (2.700) |
| G.P.L. | 3,5 md. Kg. | 630 |
| Oli lubrificanti | 0,68 md. Kg. | 370 |
| Metano domestico | 20 md. mc. | 5.300 |
| Metano industria | 35 md. mc. | 560 |
| ATZ | 5,5 md. Kg. | 358 |
| BTZ | 12 md. Kg. | 192 |
| Carbone | 11 md. Kg. | 440 |
| | | 42.955 (+ 900 rispetto al 1991) |
| | | Aumenti ISTAT: (+ 4,5 + 3,5 per cento) = 3.504 |
| | | 46.459 |

CALCOLO DELL'AUMENTO DEI COSTI CHILOMETRICI DI ESERCIZIO PER EFFETTO DI UN AUMENTO DEL PREZZO DEL GASOLIO DAL PREZZO ATTUALE DI 778/LT. AL PREZZO DI 1.200/LT.

Introduzione.

L'aumento percentuale dei costi di esercizio provocato da un aumento del prezzo del gasolio è il rapporto tra la variazione del costo/chilometro del gasolio e il costo totale di esercizio/chilometro prima dell'aumento, moltiplicato per cento. La variazione del costo/chilometro del gasolio si ottiene moltiplicando il costo/chilometro al prezzo attuale per il rapporto tra i prezzi futuro e attuale del gasolio e sottraendo il costo/chilometro iniziale. Poiché i dati più recenti disponibili (Centro Studi ACI) sono quelli aggior-

nati al 6 aprile 1987 (con prezzo del gasolio al netto di IVA pari a 549,15 L/lit.), si è proceduto ad un aggiornamento alla data del 17 aprile 1989 (prezzo del gasolio pari a 653,78 al netto di IVA) ipotizzando che tutti gli altri costi siano rimasti inalterati. Poiché è presumibile che in effetti, nel periodo, siano aumentati anche gli altri costi, le percentuali finali risultano sicuramente superiori ai reali aumenti di costo.

Per il calcolo sono state considerate le categorie più significative di veicoli ed è stato utilizzato il rapporto $1034,48/653,78=1,582$.

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

| PERCORRENZE | DATO ACI 1987 | | VALORI RIVALUTATI 1989 | | VALORI PER GASOLIO A 1.200 | | |
|-------------|---|---------------------|------------------------|---------------------|----------------------------|------------------------------|------------------|
| | costo gasolio al Km. | costo totale al Km. | costo gasolio al Km. | costo totale al Km. | costo gasolio al Km. | Aumento costo gasolio al Km. | Aumento % al Km. |
| | Cat. Autotreni fino a 200 Q.li — Es. SCANIA p82H + BERTOLETTI IOR 5 | | | | | | |
| 80.000 | 256,12 | 1.432,51 | 305,01 | 1.481,40 | 482,53 | 177,52 | + 11,98 |
| 100.000 | 256,12 | 1.430,91 | 305,01 | 1.479,80 | 482,53 | 177,52 | + 12,00 |
| | Cat. Autotreni oltre 200 Q.li — Es.: FIAT IVECO 190.38 + VIBERTI 25R8 | | | | | | |
| 80.000 | 249,21 | 1.603,06 | 296,78 | 1.650,63 | 469,51 | 172,73 | + 10,46 |
| 100.000 | 249,21 | 1.585,17 | 296,78 | 1.632,74 | 469,51 | 172,73 | + 10,58 |
| | Cat. Autoarticolati fino a 200 Q.li — Es.: FIAT 190.30 + BERTOLETTI 28S22 | | | | | | |
| 80.000 | 274,03 | 1.566,41 | 334,47 | 1.626,85 | 529,13 | 194,66 | + 11,97 |
| 100.000 | 274,03 | 1.548,71 | 334,47 | 1.609,15 | 529,13 | 194,66 | + 12,10 |
| | Cat. Autoarticolati per usi speciali — Es.: FIAT 160.26 + ROLFO | | | | | | |
| 80.000 | 268,92 | 1.467,58 | 320,25 | 1.518,91 | 506,73 | 186,48 | + 12,28 |
| 100.000 | 268,92 | 1.460,68 | 320,25 | 1.512,01 | 506,73 | 186,48 | + 12,33 |

PROPOSTA DI LEGGE

TITOLO I

ART. 1.

1. L'imposta di fabbricazione e la corrispondente sovrimposta di confine sui seguenti prodotti petroliferi sono modificate:

a) da lire 78.986 a lire 75.569 per ettolitro alla temperatura di 15 gradi centigradi per la benzina senza piombo destinata all'autotrazione. Per le benzine additivate con bioetanolo l'imposta viene calcolata al netto dell'additivo. La quantità massima di additivo ammessa è stabilita con decreto del Ministro delle finanze di concerto coi Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato, dell'agricoltura e delle foreste e dell'ambiente;

b) da lire 78.986 a lire 80.390 per ettolitro alla temperatura di 15 gradi centigradi per le benzine speciali diverse dall'acqua ragia minerale, per la benzina e per il petrolio diverso da quello lampante;

c) da lire 49.500 a lire 54.500 per quintale per gli oli lubrificanti bianchi e diversi dai bianchi;

d) da lire 49.500 a lire 54.500 per quintale per gli oli combustibili speciali ed oli combustibili diversi da quelli speciali;

e) da lire 49.500 a lire 54.500 per quintale per gli estratti aromatici e prodotti di composizione simile.

2. L'imposta di fabbricazione e la corrispondente sovrimposta di confine sugli oli da gas, a qualsiasi uso destinati, sono stabilite al valore unificato di lire 736,69 per ettolitro alla temperatura di 15 gradi centigradi.

3. L'imposta di fabbricazione e la corrispondente sovrimposta di confine sui gas di petrolio liquefatti, a qualsiasi uso destinati, sono stabilite al valore unificato di lire 18.000 al quintale.

4. L'imposta erariale di consumo sul gas metano impiegato come combustibile istituita con il decreto-legge 7 febbraio 1977, n. 15, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 aprile 1977, n. 102, e successive integrazioni e modificazioni, è aumentata da lire 77 a lire 265 per metro cubo di prodotto alla temperatura di 15 gradi centigradi e alla pressione normale.

ART. 2.

1. Per i prodotti energetici maggiormente inquinanti oltre all'imposta di fabbricazione e alla corrispondente sovrimposta di confine è dovuto un sovrapprezzo speciale ecologico ed un corrispondente sovrapprezzo speciale ecologico di confine che vengono corrisposti contestualmente all'imposta di fabbricazione e alla corrispondente sovrimposta di confine, con le stesse modalità e nei termini per queste stabilite.

2. Il sovrapprezzo speciale ecologico e il corrispondente sovrapprezzo speciale ecologico di confine sono versati in un apposito capitolo del bilancio dello Stato.

3. L'imposta speciale e il corrispondente sovrapprezzo speciale ecologico di confine sono stabiliti per i seguenti prodotti nella misura a fianco di ognuno indicata:

a) carbone di provenienza estera e destinato a impieghi diversi da quelli dell'industria metallurgica, lire 4.000 per quintale;

b) benzine speciali diverse dall'acqua ragia minerale e benzine a petrolio diverso da quello lampante, lire 5.000 per ettolitro alla temperatura di 15° centigradi;

c) oli da gas a qualsiasi uso destinati, lire 2.500 per ettolitro alla temperatura di 15° centigradi;

d) oli combustibili speciali e diversi da quelli di cui alla lettera b), punto 1) della tabella allegata avente un contenuto massimo di zolfo superiore all'uno per cento:

- 1) densi, lire 5.000 per quintale;
- 2) semifluidi, lire 4.498 per quintale;
- 3) fluidi, lire 4.398 per quintale;
- 4) fluidissimi, lire 3.094 per quintale.

4. Le benzine prive di piombo e gli oli da gas aventi un contenuto di composti di zolfo, espresso in zolfo, inferiore allo 0,1 per cento in peso non sono assoggettate al sovrapprezzo speciale ecologico.

5. Gli oli combustibili speciali aventi un contenuto massimo di zolfo dell'uno per cento e gli oli combustibili composti con gli stessi purché miscelati con oli da gas con contenuto di zolfo, inferiore allo 0,1 per cento in peso sono esentati dal pagamento dei sovrapprezzi speciali ecologici.

6. Nei contratti interrompibili e non interrompibili di forniture di metano per i parametri di riferimento all'olio combustibile ATZ deve essere utilizzato il costo della materia prima con l'esclusione dell'imposta di fabbricazione e del sovrapprezzo ecologico.

ART. 3.

1. Allo scopo di limitare le emissioni inquinanti degli autoveicoli entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le benzine di qualsiasi tipo distribuite sul territorio nazionale dovranno avere un contenuto massimo di idrocarburi aromatici pari al 30 per cento in peso e un contenuto di benzene pari al 2 per cento in peso.

2. Per evitare possibili emissioni nocive dovute ad additivi diversi dal piombo, l'impiego della benzina senza piombo è consentito solamente alle autovetture munite di marmitta catalitica di

tipo omologato ed è vietato l'impiego delle stesse per la preparazione di miscela per i motori a due tempi.

3. Il gestore di impianti di distribuzione di carburanti che effettua rifornimenti di benzina senza piombo ad autovetture prive di marmitta catalitica, in violazione di quanto previsto al comma 2, è punito con una ammenda di lire 500.000. In caso di recidiva l'ammenda viene triplicata. La violazione comporta inoltre la chiusura dell'impianto per un periodo minimo di giorni 15. Le stesse ammende si applicano all'utente che, non avendo installato la marmitta catalitica, rifornisce il proprio autoveicolo in violazione di quanto disposto nel comma 2.

4. Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro delle finanze e con il Ministro dell'ambiente, provvede a stabilire, con apposito decreto, le caratteristiche tecniche che dovranno avere gli erogatori delle benzine senza piombo nonché i bocchetttoni di carico carburante delle autovetture dotate di marmitta catalitica, al fine di impedire la possibilità di rifornimento di detto carburante ad autoveicoli non provvisti di marmitta catalitica.

5. Ai possessori di autoveicoli sui quali viene installata da parte della ditta costruttrice del veicolo, anche tramite i propri concessionari o officine autorizzate, una marmitta catalitica nei due anni successivi all'entrata in vigore della presente legge, è concesso un contributo di lire 500.000 da utilizzarsi per il pagamento della tassa erariale di circolazione, anche di più anni. Le ditte autorizzate trasmetteranno l'elenco delle installazioni eseguite all'ufficio ACI territorialmente competente, che provvederà ad emettere la relativa quietanza, con l'opportuno conguaglio per riportarne la scadenza al primo periodo fisso successivo. A tal fine è istituito un apposito capitolo nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per lire 500 miliardi nel 1990 e lire 500 miliardi nel 1991.

ART. 4.

1. I gas di petrolio liquefatti sono ammessi, sotto l'osservanza delle modalità da stabilirsi con decreto del Ministro delle finanze, a un rimborso di imposta pari al 90 per cento dell'imposta stessa, se risultano:

a) immessi nelle reti di distribuzione cittadine, di nuova costruzione o trasformazione, alimentate a propano puro o ad aria propanata, o a propano riformato;

b) utilizzati nelle raffinerie e negli stabilimenti che trasformano i prodotti petroliferi in prodotti chimici di natura diversa, ovvero negli impianti centralizzati alimentati da appositi serbatoi della capacità minima di 10 metri cubi o da centraline di emissione che servono almeno 100 utenze;

c) immessi tal quali o previa riforma o miscelati con aria nelle reti di distribuzione cittadine per integrare le erogazioni di gas anche diversi dal metano.

2. La restituzione di imposta di cui al comma 1 per i gas di petrolio liquefatti, destinati agli usi in esso indicati deve essere operata dopo che sia stato accertato l'impiego dei gas medesimi. Il diritto alla restituzione si prescrive nel termine di due anni dalla data della liquidazione delle somme spettanti da eseguirsi dal competente ufficio tecnico delle imposte di fabbricazione in base ad apposita dichiarazione di consumo che la ditta interessata è tenuta a presentare semestralmente all'ufficio medesimo. Le spese relative all'accertamento eseguito dall'ufficio sono a carico della ditta interessata.

3. Il Ministro del tesoro è autorizzato a istituire apposito capitolo nello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze onde dar luogo alla restituzione prevista nel presente articolo.

ART. 5.

1. I titolari di concessioni di coltivazione di idrocarburi liquidi o gassosi, su tutto il territorio nazionale (terraferma, mare territoriale e piattaforma continentale), sono tenuti a corrispondere allo Stato il valore di una aliquota, pari al 50 per cento delle quantità estratte e calcolate a bocca di pozzo, di idrocarburi liquidi o gassosi, escluse le quantità che siano andate disperse, bruciate, impiegate negli usi di cantiere, e in operazioni di campo oppure reimmesse nel giacimento.

2. I valori unitari di riferimento per il calcolo dell'importo dovuto sono determinati annualmente dal Comitato interministeriale prezzi: per gli idrocarburi gassosi dalla media ponderata dei prezzi di acquisto, relativi a tutte le importazioni effettuate in Italia nell'anno, di prodotti dalle stesse caratteristiche; per gli idrocarburi liquidi dal prezzo di mercato di prodotti con caratteristiche equivalenti.

3. Al fine di incentivare la ricerca e lo sfruttamento di nuovi giacimenti di idrocarburi liquidi e gassosi nel territorio nazionale è istituito un fondo di lire 200 miliardi presso il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

4. I titolari di permessi di ricerca hanno diritto al rimborso da parte dello Stato di tutti i costi diretti ed indiretti di scoperta e del 50 per cento dei costi di ricerca sterile. Le modalità di accertamento sono stabilite con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato da emanarsi entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

5. L'ammontare delle somme da corrispondere a beneficio dei territori indicati nell'articolo 3 della legge 10 agosto 1950, n. 646, e delle regioni a statuto speciale a norma degli articoli 24 della legge 11 gennaio 1957, n. 6, e 54 della legge 21 luglio 1967, n. 613, è determinato nella misura del 3 per cento dell'importo dovuto a norma dei commi 1 e 2.

6. L'articolo 33 della legge 21 luglio 1967, n. 613, e l'articolo 22 della legge 11

gennaio 1957, n. 6, come modificato dall'articolo 66 della legge 21 luglio 1967, n. 613, sono abrogati.

ART. 6.

1. Le tabelle A e B allegate al regio decreto-legge 28 febbraio 1939, n. 334, convertito dalla legge 2 giugno 1939, n. 739, come sostituite dalla legge 19 marzo 1973, n. 32, e successive modificazioni, sono sostituite dalle tabelle A e B allegate alla presente legge, viste dal Ministro delle finanze.

ART. 7.

1. Con decreto del Presidente della Repubblica le imposte di cui agli articoli 1 e 2 e alle tabelle A e B allegate alla presente legge nonché quelle di cui agli articoli 14, 15 e 16, sono annualmente rivalutate in una misura che sarà determinata in legge finanziaria in base alle indicazioni contenute nel documento di programmazione economico-finanziario di cui alla legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive integrazioni e modificazioni, e non potrà essere superiore alla variazione dell'indice dei prezzi al consumo nei dodici mesi precedenti né inferiore al 50 per cento della variazione di tale indice.

ART. 8.

1. La tassa speciale a favore dell'erario sulle autovetture alimentate a metano, istituita con l'articolo 2 della legge 21 luglio 1984, n. 362, è soppressa.

ART. 9.

1. La sovrattassa per le autovetture con motore diesel di cui all'articolo 8 del decreto-legge 8 ottobre 1976, n. 691, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 novembre 1976, n. 786, e successive modificazioni, è soppressa.

2. I possessori di autovetture con motore diesel che, alla data di entrata in vigore della presente legge, hanno già corrisposto la sovrattassa per periodi successivi hanno diritto al recupero dell'importo pagato per detti periodi.

3. Gli uffici esattori dell'Automobil Club d'Italia (ACI) provvederanno al calcolo dell'importo da recuperare e utilizzeranno lo stesso in pagamento della normale tassa erariale automobilistica per un periodo successivo anche pluriennale di valore equivalente, emettendo la relativa quietanza, con l'opportuno conguaglio per riportarne la scadenza al primo periodo fisso successivo.

ART. 10.

1. Il maggiore onere gravante sugli autotrasportatori di merci per conto terzi per effetto dell'aumento dell'imposta di fabbricazione sugli oli da gas sarà compensato con una detrazione IVA pari all'11 per cento del fatturato relativo ai trasporti effettuati.

2. A tale fine la detrazione prevista dall'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e successive modificazioni, è maggiorata di un importo pari all'11 per cento della base imponibile relativa alle fatture di trasporto emesse nel periodo cui si riferisce la dichiarazione periodica presentata.

3. La maggiore detrazione di cui al comma 2 è ammessa a condizione che sia indicata distintamente nelle dichiarazioni periodiche o nelle annotazioni previste nell'articolo 12, comma ottavo, della legge 12 novembre 1976, n. 751, nonché nella dichiarazione annuale.

4. A fronte del maggior onere causato dall'aumento dell'imposta di fabbricazione sugli oli da gas, alle aziende che effettuano trasporti per conto proprio, per ogni autoveicolo destinato al trasporto merci, azionato da motore diesel, di proprietà, è concessa una deduzione annua dal reddito imponibile determinato ai fini delle imposte dirette pari a lire 80.000 per autoveicoli con portata

fino a 16 quintali, di lire 350.000 per autoveicoli con portata compresa fra 16 e 50 quintali, di lire 700.000 per autoveicoli con portata compresa fra 50 e 90 quintali, di lire 1.000.000 per autoveicoli con portata superiore a 90 quintali. Sono esclusi gli autoveicoli ad uso promiscuo.

5. Analoga deduzione è concessa agli agenti di commercio in possesso di autovetture diesel, nella misura di lire 200.000 annue.

ART. 11.

1. Gli utenti di impianti di riscaldamento funzionanti a gasolio possono ottenere una riduzione di imposta, pari a lire 38.070 per ettolitro, per un quantitativo di prodotto, calcolato, ai sensi della legge 30 aprile 1976, n. 373, e successive modificazioni, come necessario per il riscaldamento di un edificio avente le stesse caratteristiche volumetriche e generali e costruito in perfetta aderenza alle normative di cui sopra.

2. La riduzione di cui al comma 1 viene concessa in due rate eguali rispettivamente per il primo semestre entro il 31 gennaio e per il secondo semestre entro il 31 ottobre di ogni anno mediante il rilascio di buoni utilizzabili per il pagamento ai fornitori di gasolio con possibilità per questi di girarli alle raffinerie e, per queste ultime, di servirsene in pagamento dell'imposta di fabbricazione. Per il primo anno la riduzione è rapportata al numero di giorni di accensione consentiti dalle norme vigenti compresi nel periodo intercorrente tra la data di entrata in vigore della presente legge e il termine del corrispondente anno solare.

3. La prima rata di riduzione sarà concessa entro 60 giorni dalla presentazione agli Uffici motori agricoli (UMA) provinciali di una domanda corredata da una perizia giurata, eseguita da un tecnico iscritto all'albo degli ingegneri, degli architetti, dei geometri o dei periti industriali, contenente i dati identificativi del-

l'impianto e del fabbricato pertinente, nonché il calcolo dettagliato del consumo teorico annuo ammissibile.

4. Le risultanze della perizia giurata possono essere utilizzate anche negli anni successivi se non sono intervenute variazioni nelle caratteristiche costruttive o funzionali del fabbricato o dell'impianto, nel qual caso è fatto obbligo di nuova perizia. Quando la perizia viene riutilizzata negli anni successivi, la domanda deve essere corredata da un atto notorio, o dichiarazione sostitutiva, attestante che non è intervenuta alcuna variazione.

5. Il diritto alla riduzione decade nel caso di conversione dell'impianto per l'impiego di altri combustibili. La data dell'eventuale conversione deve essere comunicata, entro quindici giorni dall'entrata in funzione, al competente ufficio motori agricoli (UMA) che provvederà a determinare le somme eventualmente dovute dall'utente in restituzione. La mancata denuncia entro i termini comporta oltre al rimborso delle somme illegittimamente percepite maggiorate degli interessi di cui al decreto-legge 13 gennaio 1988, n. 3, una pena pecuniaria pari al doppio dell'imposta dovuta. In caso di denuncia presentata oltre i termini la pena pecuniaria è ridotta a un terzo.

6. Nel triennio successivo all'entrata in vigore della presente legge, nei comuni con popolazione superiore ai 500.000 abitanti viene concesso, agli utenti di cui al comma 1 che convertono a metano l'impianto di riscaldamento, un contributo per i costi di trasformazione sino a un massimo di lire 2.000.000 per ogni impianto convertito. Nel caso di trasformazione di impianto condominiale con realizzazione di impianti di riscaldamento autonomi il contributo è concesso al condominio che ne effettua il riparto ai condomini. Il contributo viene concesso dietro presentazione all'UMA della regolare documentazione di spesa e della comunicazione di cui al comma 5, mediante il rilascio di un buono utilizzabile per il pagamento delle forniture di metano all'azienda distributrice con possibilità per queste ul-

time di servirsene in pagamento dell'imposta erariale di consumo.

7. Gli uffici motori agricoli (UMA) sono tenuti a trasmettere settimanalmente alla Banca d'Italia e agli UTIF territorialmente competenti un elenco dei buoni rilasciati ai sensi dei commi 2 e 6 con una copia degli stessi.

8. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad istituire nello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze un apposito capitolo per dar luogo al pagamento dei contributi di cui al comma 1 e un fondo di 200 miliardi all'anno per tre anni per l'effettuazione dei rimborsi di cui al comma 6.

ART. 12.

1. Entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro dell'interno provvede con proprio decreto ad aggiornare la vigente normativa di sicurezza relativa alla installazione di impianti di riscaldamento a gas di città, metano o GPL, onde facilitarne al massimo la diffusione anche mediante la conversione di esistenti impianti a gasolio, consentendo la possibilità di deroghe alle norme qualora le stesse condizioni di sicurezza siano ottenute con l'impiego di nuovi e diversi materiali e/o apparecchiature.

ART. 13.

1. Le aziende agricole, a compensazione dei maggiori oneri derivanti dalla soppressione dei prodotti agevolati per l'agricoltura, possono ottenere un rimborso dell'imposta di fabbricazione gravante sul gasolio (maggiorata dell'IVA relativa) per un quantitativo di prodotto corrispondente al consumo medio annuo nei tre anni solari precedenti l'entrata in vigore della presente legge.

2. Il rimborso è calcolato per anno solare; per il primo anno è rapportato al periodo intercorrente tra la data di en-

trata in vigore della legge e il termine del corrispondente anno solare.

3. Il rimborso viene effettuato in due quote semestrali identiche entro 60 giorni dalla presentazione di una domanda all'Ufficio motori agricoli (UMA) provinciale, mediante il rilascio di buoni utilizzabili in pagamento ai fornitori di gasolio con possibilità per questi di utilizzarli in pagamento presso le raffinerie e, per queste ultime, di servirsene per il pagamento dell'imposta di fabbricazione.

4. Nel caso di variazione della consistenza delle superfici coltivate dalle aziende verrà proporzionalmente variato, in aumento o in diminuzione, il quantitativo medio annuo di cui al comma 1 sul quale è calcolata l'entità del rimborso.

5. Al punto 106) della tabella A, parte III, allegata al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, le parole « per uso agricolo e » sono soppresse.

6. Il Ministro del tesoro è autorizzato a istituire apposito capitolo nello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze onde dar luogo alla restituzione prevista nel presente articolo.

TITOLO II.

ART. 14.

1. Con l'entrata in vigore della presente legge è abolito per il calcolo della misura della tassa erariale automobilistica degli autoveicoli, con motori a ciclo otto e con motori a ciclo diesel a due e a quattro tempi, il metodo basato sulla potenza fiscale di cui al decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, e successive variazioni o integrazioni e il calcolo della tassa viene basato sulla potenza massima effettiva dei motori, espressa in KW, risultante dalla carta di circolazione. Per i veicoli la cui carta di circolazione riporti ancora e solamente il valore della potenza massima in CV, la conversione in KW, si effettua

dividendo il predetto valore per 1,36. La tariffa applicabile, per ogni KW e frazione è la seguente:

- a) per potenze sino a 20 KW compresi, lire 1.000/anno;
- b) per potenze comprese tra 20 e 35 KW, lire 1.300/anno;
- c) per potenze comprese tra 35 e 60 KW, lire 1.800/anno;
- d) per potenze comprese tra 60 e 75 KW, lire 2.000/anno;
- e) per potenze comprese tra 75 e 150 KW, lire 2.800/anno;
- f) per potenze superiori a 150 KW, lire 4.000/anno.

2. Alla tassa calcolata come al comma 1 si applicano le seguenti riduzioni:

- a) per le autovetture da noleggio di rimessa: riduzione del 50 per cento;
- b) per le autovetture adibite a scuola guida, a condizione che sulla licenza di circolazione sia stata apposta dal competente ispettorato compartimentale della motorizzazione civile apposita annotazione attestante che l'autoveicolo è munito del doppio comando ed è esclusivamente adibito a scuola guida: riduzione del 40 per cento;
- c) per gli autobus ad uso privato: riduzione del 50 per cento;
- d) per gli autobus adibiti al servizio di noleggio da rimessa e per gli autobus adibiti al servizio pubblico su linea regolare: riduzione del 75 per cento;
- e) per i camper, autocaravan e simili: riduzione del 50 per cento;
- f) per gli autoveicoli speciali, non atti comunque al trasporto di cose, riduzione del 90 per cento.

3. L'aumento è acquisito per intero al bilancio dello Stato. Coloro che hanno corrisposto la tassa automobilistica per periodi successivi all'entrata in vigore della presente legge dovranno corrispon-

dere l'integrazione relativa a questi ultimi in occasione del rinnovo del pagamento. Qualora non si proceda a detto rinnovo l'integrazione dovrà essere corrisposta entro 30 giorni dalla scadenza di validità della tassa.

ART. 15.

1. Per i veicoli a motore destinati al trasporto di persone o al trasporto promiscuo di persone o cose, l'imposta erariale di trascrizione di cui all'articolo 1 della legge 22 dicembre 1977, n. 952 e successive modificazioni è pari ad una annualità della tassa erariale automobilistica nella misura prevista dall'articolo 13 con un minimo di lire 100.000 ed è dovuta in pari misura anche per le formalità relative ad atti soggetti all'imposta sul valore aggiunto.

2. Il punto B) dell'articolo 7 della tariffa parte prima, allegata al decreto del Presidente della Repubblica 26 aprile 1986, n. 131, è sostituito dal seguente:

« B) Veicoli a motore destinati al trasporto di persone o al trasporto promiscuo di persone e cose: importo pari a una annualità della tassa erariale automobilistica in vigore al momento della presentazione delle formalità al pubblico registro automobilistico con un minimo di lire centomila ».

ART. 16.

1. La tassa di stazionamento di cui all'articolo 17 della legge 6 marzo 1976, n. 51, come modificata da ultimo dall'articolo 13 della legge 5 maggio 1989, n. 171, per le unità da diporto a motore abilitate alla navigazione oltre il limite delle sei miglia dalla costa è aumentata a lire 1.000 per ogni centimetro di lunghezza per le unità aventi stazza lorda non superiore alle 50 tonnellate e a lire 2.000 per ogni centimetro di lunghezza per le unità aventi stazza lorda superiore a detto limite.

TITOLO III

ART. 17.

1. L'aliquota dell'imposta sul valore aggiunto stabilita nella misura del 19 per cento è ridotta al 16 per cento. Agli effetti dell'articolo 27, quarto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, la quota imponibile corrispondente all'aliquota del 16 per cento si ottiene riducendo il corrispettivo, comprensivo di imponibile e di imposta, del 13,79 per cento o, in alternativa, dividendo il corrispettivo stesso per 116 e moltiplicando il quoziente per 100.

TITOLO IV

ART. 18.

1. A partire dall'anno 1990 per le imprese appartenenti ai rami terzo, quarto e quinto delle attività economiche secondo la classificazione dell'Istat, è soppresso il contributo di cui all'articolo 31, commi quinto e sesto, della legge 4 aprile 1952, n. 218, relativo all'assicurazione contro la tubercolosi.

TABELLA A.
(v. articolo 4).

PRODOTTI PETROLIFERI DA AMMETTERE IN ESENZIONE
DI IMPOSTA DI FABBRICAZIONE SOTTO L'OSSERVANZA
DELLE NORME PRESCRITTE

A) Oli minerali greggi, naturali:

- 1) da usare direttamente come combustibili sulle navi mercantili nei porti dello Stato;
- 2) da usare direttamente come combustibili sul naviglio della Guardia di Finanza e delle Capitanerie di Porto;
- 3) destinati alla lavorazione;
- 4) destinati alla costruzione e conservazione delle pubbliche strade, limitatamente agli oli greggi contenenti non più del 20 per cento in peso di oli distillanti sino a 300 gradi;
- 5) impiegati direttamente come combustibili in forni e caldaie, nella lavorazione degli scisti bituminosi per la produzione di cemento, limitatamente agli oli greggi ricavati dagli stessi scisti bituminosi lavorati.

B) Oli lubrificanti diversi da quelli bianchi:

- 1) destinati al funzionamento del naviglio della Guardia di Finanza e delle Capitanerie di Porto;
- 2) da usare direttamente nei motori delle navi mercantili nei porti dello Stato.

C) Oli da gas ed oli combustibili compresi quelli speciali:

- 1) da usare direttamente come combustibili sulle navi mercantili nei porti dello Stato;
- 2) da usare direttamente come combustibili sul naviglio della Guardia di Finanza e delle Capitanerie di Porto;
- 3) impiegati per l'azionamento delle automotrici e degli autocarrelli su rotaie delle Ferrovie dello Stato e delle ferrovie in gestione commissariale governativa nonché per l'azionamento dei natanti adibiti al trasporto merci sulla rete idroviaria interna e di quelli della gestione governativa per la navigazione sui laghi Maggiore, di Como e di Garda;
- 4) destinati ad essere immessi nei pozzi petroliferi per la diluizione degli oli greggi di petrolio naturali da estrarre dal sottosuolo, quando questi abbiano contenuto di sostanze asfaltiche e peciose, nonché viscosità tali da non consentire l'estrazione senza l'ausilio di diluenti.

D) *Oli combustibili diversi da quelli speciali:*

1) destinati alla costruzione ed alla conservazione delle pubbliche strade limitatamente agli oli combustibili contenenti non più del 20 per cento in peso di oli distillanti a 300 gradi centigradi ed aventi una opacità, dovuta alle sostanze asfaltiche e peciose, completa, accertata osservando il prodotto contenuto in una scatola di vetro dello spessore di mm. 2 alla distanza di 10 cm. da una lampada elettrica a filamento metallico del potere illuminante di 50 candele decimali;

2) destinati alla produzione mediante fusione o miscele, di bitumi e conglomerati a base dei medesimi, limitatamente agli oli combustibili contenenti non più del 20 per cento in peso di oli distillanti a 300 gradi centigradi ed aventi una opacità, dovuta alle sostanze asfaltiche e peciose, completa, accertata osservando il prodotto contenuto in una scatola di vetro dello spessore di mm. 2 alla distanza di cm. 10 da una lampada elettrica a filamento metallico del potere illuminante di 50 candele decimali;

3) destinati alla industria della calciocianamide.

E) *Prodotti petroliferi, carburanti e lubrificanti diversi da quelli bianchi:*

1) destinati esclusivamente al funzionamento degli aeromobili impiegati:

a) da società nazionali assuntrici di servizi di trasporto aereo di linea ai fini dell'esercizio di tali servizi nonché per il trasporto di passeggeri e di cose a carattere discontinuo ed occasionale;

b) da società nazionali di trasporto aereo esercenti soltanto voli a domanda non di linea;

2) destinati esclusivamente al funzionamento degli aeromobili impiegati, ai fini dell'insegnamento, nelle scuole civili di pilotaggio aereo istituite presso l'Aero Club d'Italia e presso gli Aero Clubs locali ad esso federati, nonché nelle scuole private di pilotaggio aereo, purché applichino agli allievi tariffe preventivamente approvate dal Ministero dei trasporti e dell'Aviazione Civile — Ispettorato Generale dell'Aviazione Civile, nei limiti di un quantitativo annuo complessivo di tonnellate 7.000 di carburante di cui 2.000 di tipo benzina avio e 5.000 del tipo kerosene, e di tonnellate 300 di lubrificante;

3) destinati ai capi di missione ed ai membri del corpo diplomatico (consiglieri, segretari, addetti militari, navali, aeronautici, commerciali, ecc.) accreditati in Italia e notificati al Ministero degli affari esteri, nonché ai funzionari consolari di carriera stranieri (consoli generali, consoli, vice consoli, addetti consolari) autorizzati ad esercitare le loro funzioni in Italia. L'esenzione è accordata a

condizione di reciprocità, su richiesta presentata al Ministero delle finanze, per il tramite di quello degli affari esteri;

4) destinati esclusivamente al funzionamento degli aeromobili della Guardia di Finanza;

5) destinati al funzionamento degli aeromobili allorché adibiti a lavori agricoli, nell'interesse di imprese agricole o comunque associate, nei quantitativi e con le modalità stabiliti dall'Amministrazione Finanziaria.

F) *Prodotti petroliferi:*

1) destinati alla trasformazione in prodotti chimici di natura diversa. Resta fermo l'obbligo del pagamento della imposta di fabbricazione per i prodotti petroliferi eventualmente ottenuti nel ciclo della lavorazione;

2) destinati alla produzione di miscele di isomeri, di estratti aromatici e prodotti di composizione simile nonché di miscele di alchibenzoli sintetici, liquide, contenenti o non idrocarburi di altre categorie;

3) prodotti petroliferi, anche se contenuti in altri prodotti, destinati alla flottazione dei minerali metallici;

4) destinati a subire un trattamento definito. Per trattamento definito si intendono le seguenti operazioni:

la distillazione sotto vuoto;

la ridistillazione mediante un processo di frazionamento molto spinto;

il *cracking*;

il *reforming*;

l'estrazione mediante solventi selettivi;

il trattamento che comporta il complesso delle operazioni seguenti: trattamento all'acido solforico concentrato o all'oleum o all'anidride solforica, neutralizzazione mediante agenti alcalini, decolorazione e depurazione mediante terre attivate o carbone attivo;

la polimerizzazione;

l'alchilazione;

l'isomerizzazione;

la desolfurazione con impiego di idrogeno, limitatamente agli oli da gas, agli oli combustibili ed agli oli lubrificanti, che riduca almeno dell'85 per cento il tenore di zolfo dei prodotti trattati (metodo ASTM D 1266);

la deparaffinazione mediante un processo diverso dalla semplice filtrazione;

il trattamento all'idrogeno, diverso dalla desolforazione, limitatamente agli oli da gas, agli oli combustibili od agli oli lubrificanti, in cui l'idrogeno partecipa attivamente ad una reazione chimica realizzata a una pressione superiore a 20 atm. ad una temperatura superiore a 250 gradi centigradi in presenza di un catalizzatore. Non sono invece considerati come trattamenti definiti i trattamenti di rifinitura all'idrogeno di oli lubrificanti, aventi in particolare lo scopo di migliorare il colore o la stabilità (per esempio *hydrofinishing* o decolorazione);

la distillazione atmosferica, limitatamente agli oli combustibili;

la voltolizzazione ad alta frequenza, limitatamente agli oli lubrificanti.

Resta fermo l'obbligo del pagamento dell'imposta di fabbricazione e dell'eventuale sovrapprezzo ecologico sui prodotti petroliferi ottenuti;

5) destinati a subire una trasformazione chimica mediante un trattamento diverso da quelli definiti al precedente punto 4). Resta fermo l'obbligo del pagamento dell'imposta di fabbricazione e dell'eventuale sovrapprezzo ecologico sui prodotti petroliferi eventualmente ottenuti;

6) destinati, senza subire trasformazione, ad essere impiegati in usi diversi dalla combustione o dalla lubrificazione, nella produzione e nella lavorazione della gomma naturale e sintetica per la fabbricazione dei relativi manufatti, nella produzione delle materie plastiche e delle resine artificiali o sintetiche e per la realizzazione dei processi di lavorazione o per assicurare il funzionamento degli impianti delle officine del gas di città, delle raffinerie e degli stabilimenti che trasformano i prodotti petroliferi in prodotti chimici di natura diversa, nonché per la realizzazione dei processi di lavorazione di cui ai precedenti punti 2), 4) e 5) e per assicurare il funzionamento dei relativi impianti.

Resta fermo l'obbligo del pagamento della imposta di fabbricazione e dell'eventuale sovrapprezzo ecologico sui prodotti petroliferi residui;

7) destinati, senza subire trasformazione, ad essere impiegati nella preparazione di colle e mastici e di vernici.

G) *Oli minerali non raffinati provenienti dalla distillazione primaria del petrolio naturale greggio, o dalle lavorazioni negli stabilimenti che trasformano gli oli minerali in prodotti chimici di natura diversa, aventi punto di infiammabilità (in vaso chiuso) inferiore a 55 gradi centigradi nei quali il distillato a 225 gradi centigradi sia inferiore al 95 per cento in volume ed a 300 gradi centigradi sia almeno il 90 per cento in volume:*

1) da usare direttamente come combustibile nelle caldaie e nei forni presso le raffinerie o presso gli stabilimenti in cui siano stati prodotti;

2) impiegati per generare, direttamente o indirettamente, energia elettrica, purché la potenza installata non sia inferiore a kw 500;

3) destinati alla trasformazione in gas da immettere nelle reti cittadine di distribuzione;

4) destinati ad essere immessi nei pozzi petroliferi per la diluizione degli oli greggi di petrolio naturale da estrarre dal sottosuolo, quando questi abbiano contenuto di sostanze asfaltiche e pecciose, nonché viscosità tali da non consentirne l'estrazione senza l'ausilio di diluenti.

H) *Oli minerali non raffinati provenienti dalla lavorazione del petrolio naturale greggio distillanti non oltre la temperatura di 330 gradi centigradi a pressione normale:*

destinati ad essere miscelati, nella stessa raffineria in cui vengono ottenuti, con bitumi di petrolio, per la produzione di bitumi liquidi, da impiegare nella costruzione e conservazione delle pubbliche strade.

I) *Oli leggeri distillanti in un intervallo di temperatura non superiore a 5 gradi centigradi:*

destinati a usi diversi dalla carburazione, combustione e lubrificazione nonché dalla preparazione di prodotti petrolifici.

L) *Miscele di isomeri degli idrocarburi aciclici saturi, liquide alla temperatura di 15 gradi di termometro centesimale ed alla pressione normale, distillanti in un intervallo di temperatura non superiore a 5 gradi centigradi.*

destinate ad usi diversi dalla carburazione, combustione e lubrificazione nonché dalla preparazione di prodotti petrolifici.

M) *Estratti aromatici e prodotti di composizione simile:*

1) destinati ad usi diversi dalla combustione, lubrificazione e preparazione di prodotti petrolifici;

2) destinati alla preparazione di prodotti ausiliari da impiegarsi nella industria tessile.

N) *Miscele di alchibenzoli sintetici liquide:*

1) da usare direttamente come combustibile nelle caldaie e nei forni degli stabilimenti in cui sono state prodotte;

2) destinate alla produzione di detersivi e di detergenti;

3) destinate alla preparazione di prodotti ausiliari da impiegarsi nella industria tessile ovvero ad usi diversi dalla carburazione, combustione e lubrificazione nonché dalla preparazione di prodotti petrolici;

4) destinate alla lavorazione per ottenere isomeri isolati o frazioni ristrette di distillanti. Resta fermo l'obbligo del pagamento dell'imposta di fabbricazione per prodotti assimilati ai petroliferi ottenuti nel ciclo di lavorazione.

O) *Vaselina greggia:*

· destinata alla fabbricazione di vaselina raffinata e di paraffina.

P) *Miscela di idrocarburi non saturi, liquide alla temperatura di 15 gradi del termometro centesimale ed alla pressione normale, costituite da almeno il 95 per cento in peso da olefine acicliche ramificate, distillanti in un intervallo di temperatura superiore a 5 gradi centigradi:*

1) da usare direttamente come combustibile nelle caldaie e nei forni degli stabilimenti in cui sono state prodotte;

2) destinate alla preparazione di prodotti ausiliari da impiegarsi nella industria tessile ovvero ad usi diversi dalla carburazione, combustione e lubrificazione nonché dalla preparazione di prodotti petrolici.

Q) *Monoalchilati in miscela, sintetici, liquidi alla temperatura di 15 gradi centigradi ed alla pressione normale, ottenuti dalla sintesi del benzolo con olefine ramificate, costituiti da idrocarburi alchil-acrilici con catena alchilica avente da 4 a 7 atomi di carbonio, che, in un intervallo di temperatura superiore a 5 gradi centigradi ed a pressione normale, distillano, comprese le perdite, a 150 gradi centigradi non più del 5 per cento in volume ed a 250 gradi centigradi almeno il 90 per cento in volume (metodo ASTM D-86) e che contengono non più del 30 per cento in volume di isoparaffine C, C alla 15^a derivanti, quali inevitabili e caratteristici sottoprodotti, dalla sintesi di cui sopra:*

1) destinati ad usi diversi dalla carburazione, combustione e lubrificazione, nonché dalla fabbricazione di diluenti per vernici o dalla preparazione di prodotti fiscalmente assimilabili ai petroliferi.

R) *Polialchilati in miscela, ottenuti dalla sintesi del benzolo con propilene, costituiti da idrocarburi alchil-acrilici, aventi catene alchiliche con non meno di 3 e non più di 5 atomi di carbonio, che, in un intervallo di temperatura superiore a 5 gradi centigradi ed a pressione normale, distillano, comprese le perdite, a 170 gradi centigradi*

non più del 5 per cento in volume ed a 250 gradi centigradi almeno il 90 per cento in volume (ASTM D-86) e che contengono o non impurezze purché non superiori al 5 per cento in volume, ed inoltre, in percentuale non superiore al 30 per cento in volume, monoalchilati con catena alchilica avente non meno di 3 e non più di 5 atomi di carbonio, prodotti questi ultimi derivanti dalla sintesi di cui sopra:

1) da usare direttamente come combustibile nelle caldaie e nei forni degli stabilimenti in cui sono stati prodotti;

2) destinati ad usi diversi dalla carburazione, combustione e lubrificazione nonché dalla fabbricazione di diluenti per vernici o dalla preparazione di prodotti fiscalmente assimilabili ai petroliferi;

3) destinati alla lavorazione per ottenere isomeri isolati o frazioni ristrette di distillati. Resta fermo l'obbligo del pagamento dell'imposta di fabbricazione e dell'eventuale sovrapprezzo ecologico per i prodotti assimilati ai petroliferi ottenuti nel ciclo di lavorazione.

S) *Polimeri poliolefinici sintetici, aventi una viscosità a 40 gradi centigradi non superiore a 10.000 centistokes, destinati ad usi diversi dalla carburazione, combustione e lubrificazione, nonché dalla fabbricazione di diluenti per vernici o dalla preparazione di prodotti fiscalmente assimilabili ai petroliferi.*

T) *Etere metilterbutilico destinato ad usi diversi dalla carburazione.*

Agevolazioni all'esportazione — I prodotti destinati all'esportazione godono dell'abbuono dell'imposta di cui sono gravati.

TABELLA B.
(v. articolo 4).

PRODOTTI PETROLIFERI DA IMMETTERE AD ALIQUOTA RIDOTTA DI IMPOSTA DI FABBRICAZIONE SOTTO L'OSSERVANZA DELLE NORME PRESCRITTE

| DENOMINAZIONE DELLA MERCE | ALIQUOTA |
|--|--|
| A) <i>Benzina.</i> | |
| 1) Acquistata con speciali buoni da automobilisti e da motociclisti, stranieri od italiani residenti all'estero, nei viaggi di diporto nello Stato, entro il limite di un quantitativo stabilito dalla Presidenza del Consiglio dei ministri d'intesa con i Ministri per il tesoro, per le finanze, per l'industria, il commercio e l'artigianato, per il commercio con l'estero e per il turismo e lo spettacolo e non eccedente in ogni caso il fabbisogno di 90 giorni di permanenza. | |
| (I buoni per l'acquisto della benzina sono emessi dall'Ente nazionale delle industrie turistiche e dall'Automobile Club d'Italia. La vigilanza sulla distribuzione e contabilità dei buoni stessi è affidata a un comitato nominato dal Presidente del Consiglio dei ministri d'intesa con i Ministri per il tesoro, per le finanze, per l'industria, il commercio e l'artigianato, per il commercio con l'estero e per il turismo e lo spettacolo) | lire 59.851 per ettolitro alla temperatura di 15 gradi. |
| 2) Consumata per l'azionamento delle autovetture da noleggio da piazza, compresi i motoscafi che in talune località sostituiscono le vetture di piazza e quelli lacuali, adibiti al servizio pubblico da banchina per il trasporto di persone entro i seguenti quantitativi: | |
| a) litri 18 giornalieri per ogni autovettura circolante nei Comuni con popolazione superiore a 500.000 abitanti; | |

| DENOMINAZIONE DELLA MERCE | ALIQUOTA |
|---|---|
| <p>b) litri 14 giornalieri per ogni autovettura circolante nei Comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, ma non a 500.000 abitanti;</p> <p>c) litri 11 giornalieri per ogni autovettura circolante nei Comuni con popolazione di 100.000 abitanti o meno. L'agevolazione di cui ai precedenti numeri 1) e 2) è concessa anche sotto forma di rimborso della differenza tra l'aliquota di imposta di fabbricazione prevista per la benzina in via generale e quella ridotta</p> | <p>lire 2.382 per ettolitro alla temperatura di 15 gradi.</p> |
| <p>B) <i>Oli combustibili speciali e diversi da quelli speciali.</i></p> | |
| <p>1) Da usare direttamente come combustibili nelle caldaie e nei forni, impiegati per generare direttamente o indirettamente energia elettrica, impiegati per produrre direttamente forza motrice con motori fissi in stabilimenti industriali, agro industriali, laboratori, cantieri di costruzioni, destinati al consumo per le prove sperimentali e per il collaudo dei motori marini nei quantitativi che saranno stabiliti dall'Amministrazione Finanziaria, destinati ai consumi interni delle raffinerie e degli stabilimenti che trasformano gli oli minerali in prodotti chimici di natura diversa, limitatamente agli oli combustibili densi:</p> | |
| <p>a) densi limitatamente agli oli combustibili aventi un contenuto massimo di zolfo dell'uno per cento</p> | <p>lire 1.600 per quintale</p> |
| <p>b) densi</p> | <p>lire 1.500 per quintale</p> |
| <p>c) semifluidi</p> | <p>lire 23.182 per quintale</p> |
| <p>d) fluidi</p> | <p>lire 27.518 per quintale</p> |
| <p>e) fluidissimi</p> | <p>lire 83.890 per quintale</p> |

DENOMINAZIONE DELLA MERCE

2) le terre da filtro residue dalla lavorazione degli oli lubrificanti, contenenti non più del 45 per cento in peso di prodotti petrolici, sono equiparate, ai soli fini della imposta di fabbricazione e dell'eventuale sovrapprezzo ecologico, agli oli combustibili densi, se destinate alla diretta combustione nelle caldaie e nei forni. L'aliquota d'imposta si applica sulla quantità di prodotti petrolici contenutavi.