

CAMERA DEI DEPUTATI^{N. 3080-A}

RELAZIONE DELLA VI COMMISSIONE PERMANENTE

(FINANZE E TESORO)

(RELATORE SPINELLI)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DELLE FINANZE
(TANASSI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL BILANCIO
E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA
(GIOLITTI)

COL MINISTRO DEL TESORO
(COLOMBO EMILIO)

COL MINISTRO DELLA DIFESA
(ANDREOTTI)

COL MINISTRO DELL'INDUSTRIA, DEL COMMERCIO E DELL'ARTIGIANATO
(DE MITA)

COL MINISTRO DEL COMMERCIO CON L'ESTERO
(MATTEOTTI)

E COL MINISTRO DEL TURISMO E DELLO SPETTACOLO
(RIPAMONTI)

alla Presidenza il 6 luglio 1974

Conversione in legge del decreto-legge 6 luglio 1974, n. 251, concernente modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi e imposizione di un prelievo tributario *una tantum* sui veicoli a motore, autoscafi ed aeromobili

Presentata alla Presidenza il 2 agosto 1974

ONOREVOLI COLLEGHI! — Non è la prima volta che la Camera è chiamata a convertire un decreto (in questo caso il decreto-legge 6 luglio 1974, n. 251) concernente modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi.

Purtuttavia la situazione odierna è diversa da tutte le precedenti, non solo perché il decreto al nostro esame contiene oltre all'aumento dell'imposta di fabbricazione e della relativa sovrimposta di confine, anche un ulteriore gravame tributario sugli utenti rappresentato dall'applicazione della *una tantum* sulle auto, moto, autoscafi ed aeromobili, ma esso si differenzia per essere, come è, inserito in un pacchetto di misure fiscali, parafiscali e tariffarie elaborate dal Governo, in alternativa alla stretta selvaggia del credito, al fine di far superare al Paese, in termini di sviluppo, l'attuale grave situazione congiunturale.

Se partendo dal petrolio abbiamo, anche nei precedenti dibattiti, finito col mettere a fuoco tutti i problemi dello sviluppo economico del Paese, tanto più ciò non poteva non avvenire oggi, come è avvenuto in Commissione, dato il contesto in cui il provvedimento al nostro esame si inserisce. Ed è ovviamente giusto tenere presente questo punto di riferimento anche perché la situazione grave del Paese, la esigenza di allargare la stretta del credito che ha creato serie difficoltà specialmente nel settore dei piccoli e medi operatori economici oltreché degli enti locali e, di conseguenza, la esigenza di « rastrellare » attraverso la leva fiscale e con la massima tempestività una notevole mole di risorse, ha condizionato (anche alla luce dei notevoli limiti della struttura tributaria che lo Stato possiede) le stesse scelte governative e quindi anche il provvedimento al nostro esame sul quale ho avuto il compito di riferire all'Assemblea.

Scopi del provvedimento.

Come si è detto in precedenza, il provvedimento può dividersi in due parti; la prima che aumenta l'imposizione fiscale su alcuni

prodotti petroliferi, la seconda che concerne l'applicazione della *una tantum*.

La prima parte si caratterizza per le seguenti decisioni:

1) aumento della imposta di fabbricazione e sovrimposta di confine sulla benzina da lire 18.225 a lire 23.070 al quintale (ovvero: da lire 134,86 a lire 170,72 per ogni litro di super e da lire 130,31 a 164,95 per ogni litro di normale).

Come si sa, per la conseguente incidenza dell'IVA, l'aumento del prezzo al consumo è passato da 260 a 300 lire al litro per la super e da lire 247 a lire 287 lire al litro per la benzina di tipo normale;

2) aumento da lire 13.372 a lire 18.217 a quintale della imposta di fabbricazione sul gas di petrolio liquefatto per autotrazione;

3) aumento conseguente del prodotto destinato alla Difesa.

Con l'articolo 1 il decreto-legge n. 251 ripristina inoltre le agevolazioni a favore dei turisti stranieri sospese con il decreto 29 settembre 1973, n. 578.

A questo proposito la commissione ha ritenuto apportare una modifica al decreto ritenendo utile interessare, oltre all'ENIT, anche l'ACI alla distribuzione dei buoni relativi a questo servizio. La considerazione che ha consigliato questa modifica parte dal fatto che essendo l'ACI o direttamente, attraverso le proprie delegazioni, o indirettamente attraverso gli Automobil Club Esteri consociati nella Federation International Automobil, è presente nella totalità dei Paesi, ed avendo inoltre ai valichi di frontiera propri uffici (abilitati fra l'altro al cambio della moneta) essa può garantire attraverso queste tre strutture, insieme all'ENIT, un più efficiente servizio. Resta fermo il fatto che i buoni relativi possono essere ritirati solo all'estero ed ai valichi di frontiera.

La incidenza fiscale sui prodotti petroliferi.

In questi ultimi cinque anni abbiamo avuto un graduale accrescimento della incidenza fiscale sui prodotti petroliferi.

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

Sulla benzina super l'incidenza fiscale globale è passata dalle lire 104,26 a litro (sul prezzo litro di lire 140) del 1969 alle lire 202,86 di oggi mentre sulla benzina di tipo normale tale incidenza è passata da lire 101,85

(sul prezzo litro di lire 130) a lire 195,70 di oggi. Merita un confronto, per quanto riguarda la situazione attuale, con gli altri paesi europei.

Questa è la situazione.

PREZZI ATTUALI DELLE BENZINE IN EUROPA.

	Prezzo alla pompa L/lt	Oneri fiscali		Prezzo netto di imposta L/lt
		L/lt	%	
<i>Benzina super:</i>				
Italia	300,00	202,86	67,62	97,14
Germania	232,51	134,37	57,79	98,14
Austria	234,00	112,46	48,06	121,54
Belgio	245,91	140,49	57,13	105,42
Danimarca	237,71	126,90	53,38	110,81
Francia	239,86	140,50	58,57	99,36
Olanda	238,75	146,39	61,31	92,36
Svezia	202,04	107,66	53,33	94,38
Svizzera	207,36	101,89	49,13	105,47
Inghilterra	186,89	98,44	49,99	93,45

PREZZI PRODOTTI PETROLIFERI

PAESI	Gasolio motori rete Lire/litro alla pompa			Gasolio riscaldamento Lire/Kg. ex raffineria	Olio combustibile 3,5 % di zolfo Lire/Kg. ex raffineria	Olio combustibile 1 % di zolfo Lire/Kg. ex raffineria
	Prezzo netto (d)	Tasse	Prezzo al consumatore			
<i>Francia:</i>						
Zona Lione . .	64	72	136	63	(a) 39,50	(b) 47
<i>Germania R. F.:</i>						
Zona Monaco .	94	126	220	63	(c) 47	54
<i>Svizzera:</i>						
Zona Losanna .	91	108	199	63	42	—
<i>Austria:</i>						
Zona Vienna .	100	91	191	58	49	—
<i>Italia:</i>						
Base greggi: L./tonn. 49.000 .	71	64	135	65,60	33	41,75

(a) 4 % zolfo. — (b) 0,5 % zolfo. — (c) 2 % zolfo. — (d) Compensi gestori come quelli attuali.

Come si rileva dalla suesposta tabella l'incidenza fiscale e, a seguito di questo, il prezzo al consumo della benzina è, nel nostro paese il più elevato di quello praticato negli altri paesi europei.

Ben diversa è invece la situazione per quanto riguarda il prezzo « al netto di imposta » che trova prezzi più bassi di quelli praticati nel nostro paese solo in Olanda, Svezia ed Inghilterra. Ciò porta ad alcune

considerazioni che mi permetterò di fare in seguito.

Ben diversa è anche la situazione relativa al gasolio per autotrazione che vede, nei paesi per i quali si sono potuti ottenere dati esatti e riportati nella tabella, rovesciata la situazione ponendo il nostro Paese all'ultimo posto della graduatoria, non solo nel prezzo netto d'imposta, ma anche nella tassazione e, quindi, nel prezzo al consumo il che indica (considerando anche una analoga situazione per l'olio combustibile) una positiva selezione praticata sugli aumenti della imposta di fabbricazione.

Due considerazioni scaturiscono dalla situazione suesposta. La prima riguarda il gettito della imposta di fabbricazione, l'altra la incidenza che l'alto prezzo della benzina può avere sulla economia delle famiglie e sulla situazione economica in generale.

Il gettito dell'imposta di fabbricazione.

Il gettito del provvedimento che stiamo discutendo è preventivato per la parte riguardante l'aumento dell'imposta di fabbricazione sui prodotti petroliferi in lire 480 miliardi in ragione d'anno (lire 240 miliardi per l'anno 1974 - 6 mesi). In realtà una tale previsione è soltanto teorica poiché, se conseguita, non è sufficiente neppure a recuperare il minor gettito che si può prevedere, nei confronti del preventivo per l'anno 1974.

Nell'anno 1973 infatti i consumi di benzina sono stati di tonnellate 11.150 pari a litri 15 miliardi. Rispetto all'anno precedente si era avuto un incremento del 7,2 per cento.

Il cospicuo aumento del prezzo di vendita della benzina (da lire 200 a lire 260 a litro per il tipo super e da lire 190 a lire 247 a litro per il tipo normale) che è stato applicato con decreto 20 febbraio 1974, n. 14, si è ripercosso sui consumi il cui andamento nel primo semestre di quest'anno è stato il seguente:

CONSUMI I SEMESTRE 1974.

(Milioni di tonnellate)

	1974	1973	Differenza %
Gennaio . . .	815	810	+ 0,6
Febbraio . . .	735	775	- 5,2
Marzo . . .	720	930	-22,6
Aprile . . .	875	915	- 4,4
Maggio . . .	890	980	- 9,2
Giugno . . .	845	950	-11,1
	4.880	5.360	- 8,9

Secondo fonti dell'unione petrolifera (cfr. 24 Ore 31 luglio 1974) avremmo avuto una diminuzione di consumi anche del petrolio per riscaldamento ed autotrazione, olio combustibile, gas di petrolio liquefatti e bitume. Il totale dei consumi di prodotti petroliferi sarebbe passato da 45 milioni 727 mila tonnellate dei primi sei mesi del 1973 a 44 milioni 400 mila tonnellate del primo semestre 1974.

Per quanto riguarda la benzina, come si è visto, si è avuto un minor consumo di tonnellate 480.000 pari a litri 650.000.000 corrispondenti all'8,9 per cento in meno nei confronti del 1973.

Alla luce di questi dati e delle conseguenze del provvedimento al nostro esame il preventivo di consumo di benzina per il 1974 già ridimensionato prima del decreto-legge 6 luglio 1974, n. 251 a 14 miliardi, è oggi valutato attorno ai 12 miliardi e 500 milioni con innegabili conseguenze nel gettito dell'anno corrente.

Infatti ai prevedibili 214 miliardi di maggior gettito della imposta di fabbricazione sulla benzina conseguenti l'aumento che il decreto n. 251 determina (35,72 aumento medio per 6 miliardi di litri) si ha per riscontro la perdita dell'intera imposta di fabbricazione sul consumo preventivo e non avvenuto. A seguito delle precedenti considerazioni, l'entrata per imposta di fabbricazione da parte degli uffici interessati viene preventivata per l'anno in corso in lire 2.300 miliardi più il maggior gettito del provvedimento in esame (su 2.600 miliardi di cui al capitolo 1409 dello stato di previsione dell'entrata 1974).

Ciò è valido, ad avviso del relatore, se avremo nei mesi estivi il tradizionale maggiore consumo.

La tabella sopra riportata non sembra però muoversi in questa direzione se è vero che la media di calo nei confronti del 1973 dei mesi di maggio e giugno (- 10,1) è superiore a quella dei primi 4 mesi dell'anno (- 8,3) e se proprio a giugno abbiamo avuto una delle percentuali più alte.

D'altra parte se i dati provvisori di entrata per imposta di fabbricazione dei primi 4 mesi del 1974 (650 miliardi e 571 milioni) venissero confermati e dovessero rappresentare la media valida per gli altri quadrimestri, il totale dell'entrata (senza l'aumento del decreto al nostro esame) andrebbe ad aggirarsi attorno ai 2.000 miliardi, di circa 600 miliardi al di sotto della cifra iscritta in bilancio che acquista una maggiore gravità tenendo conto dell'aumento approvato con il provvedimento

29 settembre 1973, n. 578 (con considerato nel preventivo) e 20 febbraio 1974, n. 14, per un previsto complessivo maggior gettito di 457 miliardi.

Il bilancio di previsione 1975, testé presentato dal Governo, può, ad avviso del relatore, fornire l'occasione per un serio esame di questa fonte di entrata che costituisce un fattore tutt'altro che stabile della nostra struttura fiscale oggetto com'è a ripercussioni che potrebbero assumere proporzioni notevoli.

Le ripercussioni nella situazione economica.

Si è rilevato da alcune parti in Commissione che, stante il mancato aumento del gettito d'imposta di fabbricazione, sarebbe stato opportuno rinunciare al provvedimento per rilanciare i consumi di carburante e ciò al fine di far superare le difficoltà della nostra industria dell'auto già messa in seria difficoltà da una inflazione da costi, si è aggiunto, « dovuto alla contestazione sindacale ».

Affermare che sindacati e aumento benzina stiano alla base di una crisi della nostra industria automobilistica, è quanto mai semplicistico. L'industria del settore, infatti, è in crisi, non solo da noi, ma in generale. Anzi a smentire la suddetta tesi stanno le affermazioni del presidente della FIAT (vedi lettera agli azionisti) secondo cui « la crisi del mercato automobilistico continua in modo grave » ma « la diminuzione delle vendite FIAT è stata, in Italia e all'estero, meno grave di quanto lo sia stato per le industrie concorrenti consentendo un miglioramento nelle nostre posizioni di mercato ». Le origini della crisi vanno invece ricercate in una situazione obiettiva.

In Italia, ad esempio, si è passati, dal 1960 al 1973, da una macchina ogni 25 abitanti ad una macchina ogni 4,03 abitanti. Mentre il reddito *pro capite*, in termini monetari, è passato da lire 427.559 nel 1960 a lire 1.071.920 nel 1972 (+250 per cento) l'incremento delle autovetture circolanti è stato del 679 per cento (passando da 1.976.188 del 1960 ai 13.424.118 del 1973). Si può dunque parlare di una saturazione del mercato che può puntare, più che su un suo allargamento, sulla più rapida frequenza nel cambio della macchina con conseguente investimento in quei consumi privati che si intende scoraggiare. Incentivare questa situazione significa accettare una permanente dipendenza della nostra economia da questo settore con ciò che ne consegue anche per investimenti indotti in viabi-

lità, autostrade, ingolfamento di centri storici ecc. Il problema è invece di diverse scelte produttive da parte dell'industria dell'automobile come del resto è dimostrato dall'incremento registrato nel 1972-73 e 1° semestre 1974 nella vendita di veicoli industriali.

Il doppio mercato della benzina.

I dati di cui sopra (aumento del 679 per cento delle autovetture circolanti dal 1960 al 1973) confrontato con l'incremento degli autobus circolanti passati da 25.056 a 37.996 (più 51 per cento) nello stesso periodo, stanno a dimostrare una distorsione del servizio dei trasporti. Una tale situazione, con i conseguenti ingorghi delle città, si ripercuote tra l'altro in un aumento pauroso del costo di chilometro-percorrenza dei pubblici servizi andando ad incentivare il *deficit* delle aziende municipalizzate di trasporto inadeguate alle necessità.

In questa situazione tutta una serie di cittadini si trovano costretti ad usare la macchina, oltre che per motivi di lavoro (ambulanti, rappresentanti, ecc.) anche per uno stato di necessità dovuto alla carenza o mancanza di pubblici servizi (pendolari, ecc.). E guardando a questo stato di disagio che è stata avanzata la proposta del doppio mercato della benzina. Il problema di una attenuazione dei costi che le categorie indicate sopportano a seguito dell'alto prezzo della benzina si pone, ma il relatore ritiene che il sistema del doppio mercato così come proposto, non risolve e anzi, rischia di aggravare il problema stesso.

È nella misura in cui si riesce ad individuare esattamente e quindi a trovare un modo di agevolare le categorie che vogliamo difendere che possiamo praticare il secondo prezzo assai elevato teso a colpire le punte di spreco. Il doppio prezzo generalizzato, tendente ad agevolare, con un quantitativo di litri a minor prezzo, « tutte le macchine circolanti » non raggiunge gli obiettivi suddetti. Basti un esempio: agevolando il minimo di 50 litri mensili *pro capite* per 13.424.118 autovetture arriveremmo ad una agevolazione globale annua di litri 8 miliardi circa pari ai due terzi del consumo. Portando a lire 200 la benzina agevolata dovremmo portare, per mantenere il gettito, la benzina non agevolata al prezzo di lire 500. Basti considerare però che i 50 litri mensili (20-25 chilometri giornalieri per 25 giorni) non sarebbero certamente sufficienti al consumo necessario ad un pendolare, ad un rappresentante o ad un ambulante per cui il pagamento, a prezzo ele-

vato del carburante mancante rischierebbe di punto in bianco di annullare i benefici che si intenderebbero arrecare. Ciò dipende dal fatto che il doppio mercato, così come è proposto, attraverso una agevolazione generalizzata non andrebbe ad aiutare solo i consumi necessari ma anche quelli non necessari rappresentati dalla seconda, terza o quarta macchina per famiglia.

Lascio immaginare agli onorevoli colleghi le speculazioni che un tale generalizzato sistema di agevolazione potrebbe comportare se da trasformarlo in pratica in un « razionamento per i poveri » come fu subito battezzato quando la proposta partì, se non erro, dall'onorevole La Malfa. Ma oltre a ciò ed indipendentemente dalle considerazioni più sopra svolte, non si possono sottacere le difficoltà di carattere tecnico che il problema presenta. Comunque si chiami, il regime del doppio mercato (se vogliamo ancorare la concessione della benzina agevolata alla targa della macchina) acquista il carattere e le complicazioni di un razionamento.

Il relatore e la maggioranza non hanno sottovalutato lo spirito con cui è stata avanzata tale proposta, quello cioè, non demagogico, di agevolare con un prezzo più basso una serie di categorie di lavoratori dipendenti o autonomi e, contemporaneamente colpire, con un prezzo assai elevato, le punte di spreco. Questo obiettivo è irraggiungibile a nostro avviso, con un emendamento al decreto, e con un doppio prezzo generalizzato, esso richiede invece, tenendo conto anche di studi e di esperienze straniere, un serio esame per il quale la maggioranza ha espresso in Commissione il proprio impegno. Resta comunque da sottolineare che solo attraverso una seria politica di trasporto pubblico e con i conseguenti necessari investimenti in questo settore si può seriamente avviare a soluzione il problema che si discute.

I privilegi fiscali.

Il decreto al nostro esame ha sollevato, fin dal suo sorgere, il problema dei cosiddetti « privilegi fiscali » dei petrolieri. La maggioranza ha ritenuto giusto cogliere questa occasione per porre chiarezza in questo delicato settore. Non è certamente accettabile la tesi, sostenuta da alcune parti politiche in Commissione, secondo la quale praticando le Compagnie un prezzo del greggio più basso nel nostro Paese che in altri, era bene non toccare tali privilegi per impedire un automatico aumento.

La maggioranza respingendo questa tesi e modificando o integrando il decreto-legge n. 251, si è mossa invece per portare un chiarimento in questo settore nella convinzione che la determinazione di questi prezzi deve dipendere, non dalla esistenza di più o meno occulte rendite fiscali, ma dalla capacità del Governo di darsi strumenti adeguati di accertamento in proposito.

A nessuno sfugge a questo riguardo la difficoltà di un accertamento esatto della materia prima data la mancanza di un punto esatto di riferimento. Non può esser tale il prezzo fissato nelle aste libere. Non può esserlo, per una serie di ragioni, il prezzo dell'industria di Stato. Il punto di riferimento più basso è quello delle compagnie integrate che ha però una varietà data la diversa valutazione delle due parti che lo compongono; il greggio fiscalmente di proprietà di tali compagnie e il cosiddetto greggio di riacquisto che non ha un prezzo stabile.

Le 49.000 lire a tonnellata pongono il nostro Paese in una posizione positiva nei confronti di altri Paesi dove il prezzo è fissato a lire 54.000 a tonnellata il che si ripercuote sullo stesso prezzo al consumo che, come abbiamo visto prima, è, al netto delle imposte, tra i più bassi d'Europa.

Il problema non è però da considerarsi chiuso e tra le voci contrastanti di diminuzione del costo del greggio e di ventilate richieste di aumento da parte delle compagnie il Governo non deve trovarsi impreparato a scadenze che si presentano assai ravvicinate.

Questo problema va al di là degli aspetti fiscali per investire problemi di sempre più precise analisi dei costi, delle rese ecc.

Dal punto di vista fiscale due problemi hanno formato oggetto della discussione in Commissione: il problema del pagamento differito della imposta di fabbricazione da parte delle compagnie petrolifere e quello dei cosiddetti « cali » di giacenza.

Dovremmo innanzitutto, affrontando il primo argomento, chiarire che il pagamento differito della imposta non è una tipica invenzione italiana per favorire i petrolieri. Analoghe delazioni sono consentite in altri paesi (Germania differimento medio di 55 giorni; Francia 30 giorni senza interessi ed altri 120 giorni gravati di interessi; Olanda 45 giorni senza interessi; Belgio 2 settimane senza interessi).

La materia è regolata in Italia dalla legge 23 febbraio 1968, n. 393 modificata dalla legge 15 novembre 1973, n. 733 che ha definitivamente perequato la normativa del pagamento differito delle imposte di fabbricazione con

quelle vigenti per i dazi doganali regolamentate tra l'altro dalla Direttiva comunitaria 4 marzo 1969, n. 69/76/CEE. Sulla base di tale direttiva veniva concessa una dilazione di 30 giorni senza interessi e di un successivo periodo determinato con decreto ministeriale in ulteriori 60 giorni con un gravame di interesse portato dal 1° gennaio 1974 al 7 per cento tutt'ora in vigore. Il motivo dell'abbuono dei primi 30 giorni è, tra l'altro da ricercarsi in motivi tecnici dovuti al fatto che « l'obbligo dell'assolvimento della imposta si materializza con l'uscita dei prodotti dalle raffinerie e dai depositi doganali mentre benzine e gasoli per necessità operative vengono in larga misura trasferiti a depositi sussidiari da cui solo successivamente vengono immessi al consumo ».

È stato fatto notare il contrasto tra questa situazione ed il pagamento anticipato che le ditte fornitrici chiedono ai gestori dei distributori. Pur avendo espresso in Commissione parere negativo ad un emendamento che poneva ma in termini inaccettabili questo problema, il relatore raccomanda una iniziativa del Governo in merito dato che in una pubblicazione di una grossa compagnia petrolifera italiana si giustifica la necessità della dilazione dei pagamenti di imposta con « le dilazioni di pagamento che le Aziende per fattori commerciali, accordano alla clientela » (*Informazioni Economiche Esso Italiana - Anno I, n. 4*).

L'alternativa che, a proposito della dilazione del versamento si è sempre posta è stata quella di abrogare tale dilazione (per quanto riguarda i periodi successivi ai primi 30 giorni) oppure adeguare gli interessi al saggio del mercato monetario.

La maggioranza ha ritenuto utile scartare la prima via anche per il danno che questa avrebbe arrecato alla stessa azienda di Stato ed ha ritenuto, in occasione di questo decreto, scegliere la seconda via adeguando il saggio di interesse praticato fino a questo momento. È del resto questa una precisa disposizione dell'articolo 6 della direttiva comunitaria poco prima richiamata. Nella impossibilità di definire per legge il saggio di interesse e non volendo lasciare il problema alla discrezionalità dell'amministrazione o dell'esecutivo, la maggioranza ha ritenuto giusto agganciare tale saggio di interesse ad un parametro fisso, e nel contempo mobile, quale il « tasso medio posticipato di interesse dei buoni ordinari del tesoro per investimenti liberi » ritenuto il più confacente all'obiettivo che intendevamo raggiungere.

Con tale scelta il saggio di interesse pagato dalle compagnie viene elevato fin dalla data di conversione in legge del decreto in discussione, dal 7 per cento al 15,32 per cento.

A titolo di informazione si fa presente che l'ammontare dell'imposta di fabbricazione dilazionata complessivamente per tutte le compagnie petrolifere nel periodo dei 90 giorni è mediamente di 500 miliardi. Gli interessi (al 7 per cento) corrisposti per il periodo di dilazione ammontano a 5 miliardi e 775 milioni per i 60 giorni, pari a 23 miliardi annui. La Commissione ha poi preso in esame il problema dell'abbuono di imposta a titolo di cali.

La materia è regolata dall'articolo 14 del regio decreto-legge 28 febbraio 1939, n. 334 modificato con legge 31 dicembre 1962, n. 1852.

Con tale articolo viene concesso un abbuono sul « calo naturale di giacenza » in misura percentuale annua in peso fino ad un massimo del 6 per cento per le benzine e del 2 per cento per gli altri prodotti petroliferi, dando la facoltà alla Amministrazione di elevare tali percentuali « quando incorrano particolari motivi ».

Gli abbuoni sono calcolati in ragione del periodo di giacenza (0,01644 per cento al giorno). La stessa legge riconosce inoltre abbuoni di imposta per i cali nei trasporti (2 per cento benzine e 1 per cento altri prodotti nei trasporti via mare e oleodotti e 0,50 per cento per ferrovia).

Vorremmo, se ce n'è bisogno, chiarire che le percentuali indicate dalla legge non sono percentuali forfettariamente riconosciute, ma il tetto massimo. I cali, infatti, vengono verificati e l'abbuono d'imposta viene concesso sulla base di tali rilievi.

A titolo di esempio, per maggiore chiarimento, ecco alcuni dati rilevati dagli inventari del 2° semestre 1973 da parte degli uffici preposti al controllo:

	Calo legale Kg.	Calo effettivo riscontrato Kg.
Raffineria Roma .	402.645	126.021
Raffineria IROM .	127.993	37.251
Raffineria SARPOM	268.471	116.584
Raffineria STANIC .	245.716	150.712
Raffineria BP Volpiano	179.558	159.678
Raffineria Milazzo .	52.376	25.590

Come si rileva, le percentuali di calo riscontrate e riconosciute sono assai al di sotto del massimo previsto dalla legge. Da ciò si deduce anche la necessità di rivedere gli stessi indici massimi fissati nel 1939 alla luce delle più moderne tecniche di stoccaggio e di movimentazione.

È in questo senso che la maggioranza si è mossa riducendo al 4 per cento ed all'1 per cento i cali massimi rispettivamente per benzina ed altri prodotti. Cali più radicali avrebbero comportato la necessità di lasciare una discrezionalità all'Amministrazione che si è invece ritenuto eliminare legislativamente.

Ben diverso poi è il calo nei trasporti che merita un approfondito esame data la situazione diversa che evidentemente esiste tra oleodotto e trasporto via nave.

Ma la maggioranza più che ad una riduzione dei cali (che, come si è detto, rappresentano pur sempre un tetto) ha ritenuto giusto cogliere l'occasione della conversione del decreto per porre a revisione tutta la materia. È in questo senso che si muove l'articolo aggiuntivo al disegno di legge di conversione che delega il Governo ad emanare, con uno o più decreti, disposizioni tese a disciplinare l'accertamento quantitativo dei prodotti petroliferi attraverso l'uso obbligatorio di misuratori meccanici; a dettare modalità e termini per i controlli sullo stoccaggio e per la compilazione degli inventari ai fini della deter-

minazione dei cali effettivi e della riduzione di questi ai limiti minimi; a disciplinare la revisione periodica delle caratteristiche tecniche delle raffinerie ai fini del regolare aggiornamento tecnologico e delle corrispondenti prescrizioni da imporre come condizione per la conferma dei provvedimenti autorizzativi.

Piano petrolifero.

È fuori discussione che ogni sistema legislativo di amministrazione rischia di cadere nel nulla se non ha come supporto una seria politica dell'energia e, in questo quadro, una politica petrolifera.

L'aumento del prezzo del petrolio apre il discorso sulla ricerca e lo sviluppo di altre fonti di energia. Gli stessi dati sulla produzione 1973 dell'Azienda elettrica di Stato suggeriscono una serie di considerazioni. Su 175 miliardi di chilowatt prodotti, 100.018 (68,8 per cento) provengono da centrali termoelettriche; 39.391 (27,1 per cento) da centrali idroelettriche; 3.142 (2,1 per cento) da centrali nucleari e 2.479 (1,6 per cento) da centrali geotermoelettriche.

Ma qualsiasi sforzo possiamo fare, il petrolio rimarrà per il nostro Paese ancora per lungo tempo la maggiore fonte di energia. Ecco (sulla base dei dati del piano petrolifero e di studi della Comunità europea) la prevedibile situazione 1985:

CONSUMI ENERGIA 1985

(in milioni di TEP - Tonnellate equivalenti petrolio)

FONTI DI ENERGIA	Europa	Italia	COMPOSIZIONE CONSUMI		% consumo Italia su Europa
			Europa	Italia	
Carbone combustibile	225	18	15 %	5,8 %	8 - %
Gas naturale	375	41	25 %	13,2 %	10,9 %
Petrolio	600	210	40 %	67,5 %	35 - %
Energia elettrica	300	42	20 %	13,5 %	13,6 %
TOTALE	1500	311	100 %	100 - %	20,6 %

Come si vede l'Italia dovrebbe consumare il 20,6 per cento della energia consumata in Europa, ma tale percentuale sale al 35 per cento per il consumo petrolio. (L'attuale consumo è di 97,8 milioni di tonnellate).

Di qui la esigenza di una « politica del petrolio ». Molti sono i fattori che rendono instabile questo importante mercato e che possono influire sul costo del prodotto. Fattori operanti nei paesi produttori; un ecces-

so di liquidità che ingolfi il settore monetario e che potrebbe portare ad una riduzione della produzione per mantenere alti prezzi. Il problema è quello di far diventare il prezzo del petrolio l'indice di scambio tra materie prime e beni strumentali in accordi che coinvolgano gli interessi economici generali dei paesi produttori e consumatori. Anche se alcune iniziative del nostro Paese si muovono in questa direzione (accordi Irak e Iran) dobbiamo purtroppo constatare che a livello di Comunità europea siamo ben lungi dal mettere in opera quegli strumenti necessari a governare una situazione che non può essere affrontata con misure singole. L'estrema importanza del petrolio sia per i paesi produttori sia per quelli consumatori (importanza che va ormai al di là del problema dei rifornimenti energetici) richiede di non lasciare più a centri decisionali esterni una delega dei nostri rapporti coi paesi produttori. È qui che scaturiscono i problemi che più di una volta si sono dibattuti, ed è qui che scaturisce la esigenza di un piano del petrolio. Il relatore intende sottolineare a questo proposito una situazione che richiede di essere superata. Del problema infatti si è interessata e si interessa la Commissione bilancio (piano del petrolio); la Commissione industria ha condotto una pregevole indagine conoscitiva sulle fonti di energia; l'aula si è occupata di questo problema soprattutto in occasione di ritocchi fiscali sui prodotti petroliferi limitandosi a concludere, dopo ampi e ricchi dibattiti, che quella « non era la sede opportuna ».

Riteniamo che, raccogliendo gli elaborati che sono ormai stati predisposti, si trovi la « sede opportuna » per dar vita a quelle misure amministrative e legislative che avviano gradualmente, ma concretamente a realizzazione il piano petrolifero e, con questo, un problema che è difficile, complesso e non di facile soluzione passando dalla serie di sprechi ad una programmazione nei fatti.

« Una tantum ».

Mi soffermerò, onorevoli colleghi, infine, sull'una tantum sulle auto, moto, autoscafi ed aeromobili. I motivi che hanno spinto il Governo ad applicare questa tassa vanno ricercati nella situazione generale del paese più volte richiamati dai ministri finanziari.

Il gettito preventivato, diviso, per categoria è il seguente:

Autoveicoli

	Tributo	Numero	Gettito in milioni di lire
fino a 10 CV	6.000	4.500.000	27.000
da 11 a 13 CV	15.000	5.800.000	87.000
da 14 a 16 CV	30.000	2.500.000	75.000
da 17 a 20 CV	50.000	900.000	45.000
da 21 a 40 CV	200.000	165.000	34.000
oltre i 40 CV raddoppio bollo			
TOTALE . . .			268.000

In confronto alla tassa di circolazione pagata questa è la situazione:

	Tassa	Media tassa circolazione
fino a 10 CV	6.000	7.800
da 11 a 13 CV	15.000	18.100
da 14 a 16 CV	30.000	32.500
da 17 a 20 CV	50.000	50.000
da 21 a 40 CV	200.000	135.700
oltre 40 CV	}	223.000 (1)
fino a 45 CV		

(1) oltre i 45 CV + L. 8.500 per ogni CV.

Ci rendiamo conto che, nell'applicare un tributo che richiedeva, ai fini della semplicità, un raggruppamento dei vari tipi di auto era difficile non incorrere in imperfezioni. Lo stesso paragone con la tassa di circolazione indica alcune anomalie. Un'altra difficoltà deriva dalla varietà del possesso. È il caso, ad esempio, della richiesta della eliminazione della fascia più bassa che avrebbe agevolato in larga parte anche i possessori della seconda o terza macchina o della richiesta di esentare le autovetture per uso promiscuo che se usate per lavoro sono anche in larga parte macchine familiari che se esentate avrebbero creato sperequazioni. Per queste considerazioni la maggioranza ha ritenuto utile modificare le tabelle del decreto per le auto e le moto esonerando parzialmente solo le auto che sono state immatricolate più di 10 anni prima

della data del decreto. Il relatore si è espresso favorevolmente in Commissione su un emendamento che ritoccava in aumento la *una tantum* sugli autoscafi (sul quale il Governo si è riservato di sciogliere la riserva in aula) ed ha sostenuto l'esigenza di un incremento, approvato dalla Commissione, della *una tantum* sugli aeromobili.

È doveroso però in questa sede esprimere le più vive preoccupazioni per il modo scelto per la riscossione della *una tantum*. Come è noto agli onorevoli colleghi, i primi versamenti pervenuti all'ACI, attraverso il conto corrente 77000 stanno ad indicare una generalizzazione delle evasioni che occorre immediatamente combattere e per la quale chiediamo ai Ministeri interessati la massima garanzia. Il problema va al di là dell'*una tantum* ed investe il più ampio problema del pagamento della tassa di circolazione sulla quale le evasioni vengono valutate a circa 50 miliardi l'anno. Sappiamo che l'ACI è in condizione di partire con un sistema più adeguato che, oltre ad evitare evasioni, rende possibili immediati controlli. Raccomandiamo vivamente ai Ministri interessati di fare quanto è possibile per un tale rinnovamento.

Con un emendamento all'articolo 6 ed in armonia con gli impegni presi dal Governo, la Commissione ha inteso finalizzare il ricavo dell'*una tantum* fino all'ammontare di 250 miliardi, alla costituzione di un fondo presso la Cassa depositi e prestiti destinato all'acquisto di titoli mobiliari emessi da istituti speciali per il credito a medio termine.

Onorevoli colleghi, il brevissimo tempo a disposizione e le mie capacità hanno fatto sì che questa mia relazione apparirà probabilmente incompleta e disorganica.

Si è parlato spesso di stato di disagio. Certo, non è con slancio che si presentano provvedimenti che pesano indiscutibilmente sulle economie familiari. Ma è mio parere che il più vasto malcontento che parte dal corpo sociale, più che alle misure in sé, di cui si comprendono i motivi, è dovuto alla sensazione della esistenza di privilegi, di evasioni intoccabili. Di qui un impegno di attrezzare la macchina dello Stato che se ci ha consentito di risparmiare quel quinto delle famiglie più povere, non ci ha certo consentito di colpire, come si sarebbe dovuto, quel quinto delle famiglie più ricche. L'avvio della anagrafe tributaria se accompagnata da una precisa volontà politica può in questo senso segnare una svolta. Ma un'altra domanda sorge dal Paese e cioè se i sacrifici che si chiedono porteranno realmente il Paese al di là del *tunnel*. È vero che il lungo periodo è determinato dal risultato che darà l'attuale uso della leva fiscale, ma credo che dobbiamo essere tutti coscienti che i provvedimenti di oggi sarebbero veramente effimeri se non collegati ad un più lungo periodo che richiede ormai correzioni drastiche del tipo di sviluppo condotto fino ad ora. E con questo spirito che raccomando agli onorevoli colleghi la conversione in legge del decreto-legge 6 luglio 1972, n. 251.

SPINELLI, *Relatore*.

DISEGNO DI LEGGE
DEL MINISTERO

Conversione in legge del decreto-legge 6 luglio 1974, n. 251, concernente modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi e imposizione di un prelievo tributario *una tantum* sui veicoli a motore, autoscafi ed aeromobili

ARTICOLO UNICO.

È convertito in legge il decreto-legge 6 luglio 1974, n. 251, concernente modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi e imposizione di un prelievo tributario *una tantum* sui veicoli a motore, autoscafi ed aeromobili.

TESTO
DELLA COMMISSIONE

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 1974, n. 251, concernente modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi e imposizione di un prelievo tributario *una tantum* sui veicoli a motore, autoscafi ed aeromobili

ART. 1.

È convertito in legge il decreto legge 6 luglio 1974, n. 251, concernente modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi e imposizione di un prelievo tributario *una tantum* sui veicoli a motore, autoscafi ed aeromobili, con le seguenti modificazioni:

All'articolo 1, terzo comma, secondo capoverso, sono soppresse le parole: all'estero e le parole: lire 12.640 sono sostituite con le parole: lire 11.800;

nel terzo comma, terzo capoverso, sono aggiunte, in fine, le parole: e dall'Automobile Club d'Italia e possono essere venduti soltanto all'estero e dagli uffici di frontiera, con pagamento in valuta estera;

nel terzo comma, quarto capoverso, sono soppresse le parole: da emanarsi non oltre il trentesimo giorno dalla data di entrata in vigore del presente decreto.

Dopo l'articolo 3 sono aggiunti i seguenti:

ART. 3-bis. — L'articolo 14 del regio decreto-legge 18 febbraio 1939, n. 334, convertito nella legge 2 giugno 1939, n. 739, sostituito con l'articolo 8 della legge 31 dicembre 1962, n. 1852, è sostituito dal seguente:

« Sulla deficienza riscontrata negli inventari dei prodotti petroliferi, custoditi nei magazzini di fabbrica, nei depositi doganali ed in quelli assimilati ai doganali di proprietà privata, è accordato l'abbuono dell'imposta a titolo di calo naturale di giacenza, purché la deficienza non superi la misura percentuale annua in peso indicata qui appresso:

1) benzina e prodotti ad essa fiscalmente assimilati: 4 per cento;

2) altri prodotti petroliferi, estratti aromatici e prodotti di composizione simile: 1 per cento.

Gli abbuoni di cui al precedente comma sono calcolati in ragione del periodo di giacenza.

Sulla deficienza rispetto alla bolletta di cauzione, riscontrata all'arrivo dei prodotti petroliferi gravati d'imposta, è accordato l'abbuono dell'imposta stessa se la deficienza è contenuta nei limiti appresso indicati ed è escluso il sospetto di illecita sottrazione:

1) prodotti petroliferi trasportati per via mare o per via d'acqua interna ovvero per mezzo di oleodotti:

a) benzina e prodotti ad essa fiscalmente assimilati: 2 per cento;

b) altri prodotti petroliferi, estratti aromatici e prodotti di composizione simile: 1 per cento;

2) prodotti petroliferi trasportati per ferrovia (in cisterne ferroviarie od in carri ferroviari completi): 0,50 per cento ».

ART. 3-ter. — Le deficienze riscontrate negli inventari dei prodotti petroliferi custoditi nei magazzini di fabbrica, nei depositi doganali ed in quelli ad essi assimilati, nonché i relativi abbuoni d'imposta accordati nei limiti previsti dall'articolo 8 della legge 31 dicembre 1962, n. 1852, sono semestralmente comunicati ai Compartimenti doganali per le revisioni e gli opportuni controlli. I risultati della revisione e dei controlli sono comunicati al Ministero delle finanze entro il primo mese del successivo semestre.

ART. 3-quer. — L'articolo 2 della legge 28 marzo 1968, n. 393, sostituito dall'articolo 5-bis della legge 15 novembre 1973, n. 733, è sostituito dal seguente:

« Il Ministro delle finanze, con proprio decreto, emanato annualmente di concerto con i Ministri del bilancio e la programmazione economica e del tesoro, può autorizzare la concessione di una maggiore dilazione sino ad un massimo di 90 giorni, compresi i primi trenta previsti dall'articolo 1.

Con le stesse modalità il Ministro delle finanze può revocare o modificare la concessione di cui al primo comma anche nel corso dell'anno.

Per il periodo di maggiore dilazione è dovuto il pagamento degli interessi al saggio stabilito semestralmente con decreto del Ministro delle finanze in misura pari al tasso medio posticipato d'interesse dei buoni ordinari del tesoro per investimenti liberi comunicato dalla Banca d'Italia con riferimento al trimestre precedente l'emanazione di detto decreto ».

In sede di prima applicazione della disposizione di cui al terzo comma dell'articolo 2 della legge 28 marzo 1968, n. 393, quale modificato dal presente articolo, il Ministro delle finanze dovrà prevedere, nel decreto da emanare in base alle disposizioni indicate nel primo comma del precitato articolo 2, che il nuovo livello del saggio d'interesse dovuto per la maggiore dilazione si applichi sui versamenti effettuati a partire dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

ART. 3-*quinqies*. — I primi due commi dell'articolo 79 del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43, sono sostituiti dai seguenti:

« È in facoltà del ricevitore della dogana consentire, a richiesta dell'operatore, il pagamento differito dei diritti doganali per un periodo di trenta giorni. Il Ministro delle finanze, con proprio decreto, emanato annualmente di concerto con i Ministri del bilancio e programmazione economica e del tesoro, può autorizzare in via generale la concessione di una maggiore dilazione fino ad un massimo di novanta giorni, compresi i primi trenta.

L'agevolazione del pagamento differito comporta l'obbligo del pagamento degli interessi, con esclusione dei primi trenta giorni, al saggio stabilito semestralmente con decreto del Ministro delle finanze in misura pari al tasso medio posticipato di interesse dei buoni ordinari del tesoro per investimenti liberi comunicato dalla Banca d'Italia con riferimento al trimestre precedente l'emana- zione di detto decreto.

La concessione del pagamento differito, sia per i primi trenta giorni sia per la maggiore dilazione, è accordata a condizione che a garanzia dei diritti doganali e dei relativi interessi venga prestata cauzione ai sensi del successivo articolo 87 ».

ART. 3-*sexies*. — L'articolo 1-*bis* contenuto nell'articolo unico della legge 15 novembre 1973, n. 733, di conversione del decreto-legge 29 settembre 1973, n. 578, è sostituito dal seguente:

« L'aliquota dell'imposta sul valore aggiunto per i carburanti agevolati per uso agricolo e per la pesca in acque interne è ridotta al 6 per cento fino al 31 dicembre 1975 ».

All'articolo 4, nel primo comma, le parole: o sarà pagata, ancorché per uno soltanto dei periodi fissi indipendenti stabiliti dalle norme vigenti, sono sostituite con le parole: pagata, per uno dei periodi fissi indipendenti, stabiliti dalle norme vigenti, e che sia in corso alla detta data, o sarà pagata per uno dei detti periodi;

nel terzo comma sono aggiunte, in fine, le parole: L'imposta è ridotta alla metà per gli autoveicoli e motocicli immatricolati da oltre dieci anni alla data di entrata in vigore del presente decreto;

nel quarto comma le parole: entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono sostituite con le parole: entro il 30 settembre 1974;

nel settimo comma le parole: pari a tre volte, sono sostituite con le parole: pari a due volte, e sono aggiunte, in fine, le parole: Al pagamento dell'imposta evasa e della soprattassa sono obbligati solidalmente, ove siano soggetti diversi, l'autore della violazione e il proprietario del veicolo alla data in cui viene accertata la violazione stessa.

All'articolo 5, nel primo comma, la tabella è sostituita dalla seguente:

« aeromobili con propulsione ad elica con potenza massima di decollo fino a 180 HP L. 500 mila;

aeromobili con propulsione ad elica con potenza massima di decollo oltre 180 HP e fino a 280 HP L. 1 milione;

aeromobili con propulsione ad elica con potenza massima di decollo oltre 280 HP o con propulsione a turboelica L. 5 milioni;

aeromobili con propulsione a getto L. 10 milioni ».

Dopo l'articolo 5 sono aggiunti i seguenti:

ART. 5-bis. — Sono competenti all'accertamento delle violazioni agli obblighi di cui ai precedenti articoli 4 e 5 gli ufficiali e gli agenti di polizia tributaria, nonché gli organi indicati nell'articolo 38 del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche approvato con il decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39.

ART. 5-ter. — Per i versamenti da parte dell'ACI delle somme relative alla riscossione dei tributi indicati nell'articolo 4 si applicano, relativamente ai termini ed alle modalità, le

disposizioni previste dalla convenzione approvata con decreto del Ministro delle finanze del 29 novembre 1969 pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 30 del 4 febbraio 1974.

All'articolo 6, dopo il secondo comma, sono inseriti i seguenti:

È costituito presso la Cassa depositi e prestiti, che lo amministra secondo le norme disciplinanti la sua attività, un fondo speciale, con gestione autonoma, destinato all'acquisto di titoli mobiliari emessi da istituti speciali per il credito a medio termine.

La dotazione del fondo, costituita mediante conferimenti del Ministero del tesoro, è di lire 250 miliardi e sarà depositata in apposito conto corrente infruttifero presso la Tesoreria centrale dello Stato.

Gli utili del fondo, al netto delle spese di amministrazione, saranno destinati ad incremento della sua dotazione iniziale.

All'onere derivante dai conferimenti di cui al precedente quarto comma si provvede con un corrispondente importo dei proventi derivanti dall'applicazione degli articoli 4 e 5 del presente decreto.

ART. 2.

Il Governo della Repubblica è delegato ad emanare, con uno o più decreti aventi valore di leggi ordinarie, entro il 30 aprile 1975, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con i Ministri delle finanze, del bilancio e programmazione economica, del tesoro, dell'industria, commercio e artigianato, sentito il parere, da esprimersi entro il 45° giorno successivo alla richiesta, di una Commissione parlamentare composta da 15 deputati e 15 senatori, nominati entro un mese dalla data di pubblicazione della presente legge sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica, dai Presidenti delle rispettive Assemblee:

1) disposizioni, e relative norme di attuazione, intese a disciplinare l'accertamento quantitativo dei prodotti petroliferi soggetti ad imposta attraverso l'uso obbligatorio di misuratori meccanici;

2) disposizioni relative alle modalità ed ai termini per l'effettuazione dei controlli sullo stoccaggio, e per la compilazione degli inventari dei prodotti petroliferi custoditi nei magazzini di fabbrica, nei depositi doganali ed in quelli ad essi assimilati, ai fini della determinazione dei cali effettivi da ammettere all'abbuono d'imposta;

3) disposizioni dirette a ridurre, ai limiti minimi pari a quelli normali verificantisi nelle più moderne tecniche di stoccaggio e di movimentazione, le percentuali massime dei cali ammissibili ad abbuono d'imposta risultanti dall'articolo 3-bis, sub articolo 1, della presente legge, fissando eventualmente criteri differenziati per la determinazione dei cali effettivi; disposizioni intese a stabilire modi e termini per la concessione dell'abbuono, disposizioni dirette a regolare la revisione periodica delle percentuali e le relative modalità, ai fini delle eventuali ulteriori riduzioni correlative ad aggiornamenti tecnologici;

4) disposizioni intese a disciplinare la revisione periodica delle caratteristiche tecniche e di efficienza degli impianti di fabbricazione e dei processi di lavorazione dei prodotti indicati negli articoli 1 e 2 del regio decreto-legge 28 febbraio 1939, n. 334, convertito nella legge 2 giugno 1939, n. 739, e successive modificazioni ed integrazioni, ai fini del relativo aggiornamento tecnologico e delle corrispondenti prescrizioni da imporre, entro opportuni termini, agli esercenti la industria di fabbricazione dei detti prodotti come condizione per la conferma dei provvedimenti autorizzativi, nonché delle concessioni e licenze previste dalle vigenti leggi;

5) disposizioni intese a coordinare l'imposizione sui prodotti assoggettabili all'imposta di fabbricazione in rapporto alle modifiche di classificazione apportate alla tariffa doganale comune, con le norme concernenti l'applicazione dell'imposta sui prodotti petroliferi, in modo da conservare ai prodotti assomiglianti il trattamento fiscale cui già erano soggetti.