

## DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **LIBERTINI, CAVAZZUTI, CANNATA, GAROFALO, BERTOLDI, BRINA, POLLINI, VITALE, CONSOLI e SPOSETTI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 12 OTTOBRE 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 SENATORI. – Il presente disegno 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 ad un altro disegno di legge presentato da senatori del Gruppo comunista nel 1987 (vedi atto Senato n. 815) 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, il presente disegno di legge e l'atto Senato n. 815 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 energeti-

co, 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 agevolazioni 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 ridimensionare e riconvertire nel medio periodo, non sarebbe nè giusto, nè utile, nè 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 di lire 14,04, con l'aggiunta di un sovrapprezzo ecologico di lire 50: data la contemporanea riduzione dell'IVA al 16 per cento, il prezzo della benzina salirebbe a 1.400 lire; 2) un forte incremento della imposta di fabbricazione sul gasolio il cui prezzo verrebbe elevato a 1.200 lire. Contestualmente a questa misura si propone peraltro: *a*) l'abolizione del «superbollo» per le autovetture *diesel*; *b*) l'introduzione di un meccanismo di detrazione dell'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 per le aziende che effettuano 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 il 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 delegificazione 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 (ATZ) a favore del secondo (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 al 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 o 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 ai sensi dell'articolo 4); 9) un minor prezzo della benzina senza piombo di 100 lire al litro al fine di incentivarne stabilmente l'uso, nonchè uno sgravio della tassa erariale automobilistica 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, basato sui cosiddetti «cavalli fiscali», ha provocato rilevanti distorsioni nello sviluppo del mercato delle autovetture ed appare ormai superato; pertanto, si è ritenuto opportuno prevederne la sostituzione con un nuovo metodo 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 divenuta 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 entità della tassa erariale automobilistica calcolata con il 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 proposto non si verificano sostanziali aggravii per l'utente medio che non cerca prestazioni velocistiche, mentre si colpisce 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 capo II introduce infine 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, pari a 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 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 suddette porterebbe i prezzi a livelli coerenti con il contenuto energetico dei diversi prodotti e con le caratteristiche inquinanti proprie di ciascuno.

Il maggior gettito derivante dalle misure proposte è valutabile in circa 12.200 miliardi in termini di competenza assoluta nel 1989 e in oltre 13.000 nel 1990.

Il capo III, composto da un solo articolo, propone poi la riduzione dell'aliquota normale dell'IVA di tre 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 cinque 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 l'assicurazione contro la tubercolosi (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 4.404 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 dal regio decreto-legge 28 febbraio 1939, n. 334, convertito dalla legge 2 giugno 1939, n. 739, e poi variamente modificato, 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 nel settore dell'agricoltura, i benefici economici alla categoria, rappresentati dalla vendita di carburanti esenti da imposta, possono agevol-

mente 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 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), soprattutto quando tali distorsioni non sono adeguatamente corrette dalla normativa aggiuntiva (ad esempio il «superbollo» *diesel*) che anzi, paradossalmente, può provocare 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 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 questo disegno 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 invece previsti sistemi di compensazione, soluzione ben più razionale ed efficace 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 è già detto, ma anche dal 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 km 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 peraltro previsto di incentivare, come si è detto, 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 di biossido di zolfo (SO<sub>2</sub>) immesso 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. Il presente disegno di legge prospetta però una soluzione pratica per ambedue i problemi e quindi consente di evitare tali difficoltà, nonché 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 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, il costo del trasporto in conto proprio subirebbe; si tratta un incremento medio per chilometro circa del 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 aggravare 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, nè rischi di evasione. Per gli oli combustibili densi ad alto tenore di zolfo (ATZ) è stata invece prevista una aliquota maggiore, sotto forma di sovrainposta 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 o 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 quelli 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 miliardi 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).

Ancora, il disegno 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 poichè l'entità delle entrate tributarie è marginale rispetto alla manovra economica globale ipotizzata dal disegno di legge, si è ritenuto opportuno eliminare le complicazioni connesse al «superbollo», fornendo in questo

## X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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 inoltre sostituite le tabelle A e B di cui al regio decreto-legge 28 febbraio 1939, n. 334, convertito dalla legge 2 giugno 1939, n. 739, 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 perchè 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 il presente disegno 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 del disegno di 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 13 giugno 1989, n. 228, convertito dalla legge 28 luglio 1989, n. 277, 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
Imbomolamento ...	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 13 giugno 1989, n. 228, convertito dalla legge 28 luglio 1989, n. 277) .....			75
TOT GETTITO ATTUALE ..			496

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

DESTINAZIONE	Consumo annuo (Tonnellate)	Aliquota (Lire)	Introito (miliardi)
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 le 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 al kg. a seguito del decreto-legge 13 giugno 1989, n. 228, convertito dalla legge 28 luglio 1989, n. 277 - è tale (oltre 6 milioni di lire per un'autobotte) da allettare e incoraggiare alla frode operatori poco scrupolosi, a maggior ragione consigliano di troncarsi alla radice ogni possibilità di evasione appunto attraverso l'unificazione delle aliquote. Ciò è quanto si è verificato nel caso del gasolio prodotto per il quale la diversità di aliquota aveva dato origine ad 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 annui, l'articolo 1 prevede di aumentare l'imposta di fabbricazione sugli oli lubrificanti e prodotti affini da lire 49.500 al quintale a lire 54.500 (640.000 tonnellate annue di consumo  $\times$  50.000 lire di aumento a tonnellata = 32 miliardi).

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 dalla tassa erariale automobilistica 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.

Il disegno 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 in benzene pari al 2 per cento in peso, e si limita l'impiego della benzina verde esclusivamente alle autovetture con marmitta catalitica, dal momento che anche l'uso della benzina verde con le caratteristiche merceologiche indicate, se effettuato da parte di altre autovetture, risulterebbe non meno inquinante di quello della benzina 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.

Passando ad esaminare il disegno di legge nel dettaglio, esso si compone di 18 articoli e di due tabelle, rispettivamente la A per i prodotti esenti da imposta di fabbricazione e la B per i prodotti soggetti a imposte particolari.

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. 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 additivate con bioetanolo. E viene infine 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) e 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 allegate al regio decreto-legge n. 334 del 1939, poi variamente modificate, 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 sovrattassa sulle autovetture alimentate a metano.

L'articolo 9 abolisce la sovrattassa 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, affidando 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 dall'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'UMA (Utenti motori agricoli) 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.

## X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

L'articolo 12 prevede una delegificazione 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 il comparto agricolo.

L'articolo 14 modifica i criteri di calcolo della tassa erariale automobilistica, l'articolo 15 quelli dell'imposta erariale di trascrizione, e l'articolo 16 quelli della tassa di stazionamento per le imbarcazioni da diporto.

L'articolo 17 riduce l'aliquota normale dell'IVA dal 19 al 16 per cento; l'articolo 18 sopprime infine il contributo per la assicurazione contro 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, nonchè quelle relative agli

usi agricoli dei vari prodotti sostituite col rimborso di cui all'articolo 13 del disegno 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 atto Camera 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 confrontano la situazione attuale con quella che si verificherebbe in seguito all'approvazione del presente disegno 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 è attualmente la seguente:

## SITUAZIONE ATTUALE A)

	Benzina super	Gasolio	GPL	CH4
Costo del prodotto .....	353,00	272,79	238,93	298,28
Imposta di fabbricazione .....	789,86	380,99	206,75	-
IVA .....	217,14	124,22	84,62	56,68
Prezzo vendita/lt. ....	1.360	778	530,3	354,96 (L./m <sup>3</sup> )
Densità .....	0,732	0,835	0,550	-
Prezzo vendita/kg. ....	1.857,92	931,74	963,63	-
Superbollo in L./kg. ....	-	193,61	168,81	105,80 (L./m <sup>3</sup> )
Totale ...	1.857,92	1.125,35	1.132,44	460,80 (L./m <sup>3</sup> )
Potere calorifico inferiore .....	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 miliardi: (6 miliardi di litri × 0,835) = 193,61 L/kg.

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

Metano 31 miliardi: 293.000.000 m<sup>3</sup> = 105,80 L/m<sup>3</sup>

## X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

## SITUAZIONE ATTUALE B)

	Benzina verde	Benzina verde con bioetanolo
Costo del prodotto .....	374,01	400,68
Imposta di fabbricazione .....	789,86	789,86
IVA .....	221,13	226,20
Prezzo vendita/lt. ....	1.385	1.416,74*
Densità .....	0,732	0,732
Prezzo vendita/kg. ....	1.892,08	1.935,4
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 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 percentuale di taxi è *diesel*, nonostante l'esenzione pressoché totale dall'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, e della necessità di incentivare anche la rapida diffusione delle marmitte catalitiche, è stato previsto, come si è detto, un aumento della benzina *super* a lire 1.400 (attraverso un aumento dell'imposta di fabbricazione di 14,04 lire al litro, un sovrapprezzo ecologico di 50 lire al litro, nonchè la riduzione dell'aliquota IVA al 16 per cento), del gasolio a 1.200 lire al litro, e contemporaneamente un prezzo della benzina verde di lire 100 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:

## X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

## SITUAZIONE DOPO L'AUMENTO A)

	Benzina super	Gasolio	GPL	CH4
Costo del prodotto .....	353,00	272,79	238,93	298,28
Imposta di fabbricazione .....	803,90	736,69	99,00	-
Sovrapprezzo ecologico .....	50,00	25,00	-	-
IVA .....	193,10	165,52	54,07	47,72
Prezzo di vendita L./lt. ....	1.400	1.200	392	346 (L./m <sup>3</sup> )
Densità .....	0,732	0,835	0,55	-
Prezzo di vendita L./kg. ....	1.912,57	1.437,13	712,73	-
Superbollo L./kg. ....	-	-	168,81	-
Totale ...	1.912,57	1.437,13	881,54	346,00 (L./m <sup>3</sup> )
Potere calorifico inferiore .....	10.500	10.200	11.000	8.250
Costo/Kcal prodotto .....	0,182	0,141	0,065	0,042
Costo/Kcal superbollo .....	-	-	0,015	-
Costo/Kcal totale .....	0,182	0,141	0,080	0,042

## SITUAZIONE DOPO L'AUMENTO B)

	Benzina verde	Benzina verde con bioetanolo
Costo del prodotto .....	365,00	402,78
Imposta di fabbricazione .....	755,69	717,91
IVA .....	179,31	179,31
Prezzo di vendita L./lt. ....	1.300	1.300
Densità .....	0,732	0,732
Prezzo di vendita L./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* anche sulle lunghe

percorsenze 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 della tabella seguente:

## X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

## USI INDUSTRIALI

## A) SITUAZIONE ATTUALE

	ATZ kg	ATZ-Centrali elett. kg	BTZ kg	BTZ-Centrali elett. 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	118	162	153	105
Potere cal. inf. (Kcal/kg.) .....	9.750	9.750	9.750	9.750	8.250 Kcal/mc
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
Imposta di fabbricazione .....	15	16	16
Trasporto .....	12	17	-
Sovrapprezzo ecologico .....	50	-	-
Costo totale .....	127	168	121
Potere cal. inf. (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/Kcal 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

## X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

della cassa conguaglio (o mediante un incremento tariffario); si tratta di un maggior costo di circa 5 lire per Kwh, 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 seguenti:

## USI CIVILI

## A) SITUAZIONE ATTUALE

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

## X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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 disegno di legge, questa percentuale verrebbe a ridursi al 25,24 per cento; rimarrebbe quindi un forte incentivo a servirsi del metano anzichè 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 perchè 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 poichè 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 considerazioni è apparso logico di 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
Imposta di fabbricazione .....	—	15
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
Imposta di fabbricazione .....	—	15
Sovrapprezzo ecologico	40	50
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 anidride solforosa. Per lo stesso motivo è stata prevista l'incentivazione alla produzione di gasolio a basso tenore di zolfo con l'esenzione del sovrapprezzo ecologico per l'olio combustibile a basso tenore di zolfo.

Il capo III, come peraltro si è già detto, 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 ininfluenza 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, poichè le ipotesi di armonizzazione fiscale comunitaria 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 in tale contesto.

È anche opportuno sottolineare 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 ininfluenza una differenza di incidenza non superiore ai due 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 poichè 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 un'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 capo 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 nel 1987 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 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 peraltro 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 che: 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, stabilisce, 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 perchè 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 che 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

## X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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 necessità di adeguarci a direttive comunitarie peraltro tuttora inesistenti.

## NOTA TECNICA

Le misure proposte nel capo I del presente disegno di legge producono consistenti aumenti di gettito secondo i calcoli che vengono dettagliatamente riportati di seguito, in riferimento alle quantità consumate attualmente e nell'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 SOVRAPPREZZO ECOLOGICO

## a) GASOLIO (autotrazione e combustione)

Imposta attuale .....	=	380,99 L./lt.
Imposta futura .....	=	736,69 L./lt.
Sovrapprezzo ecologico .....	=	25,00 L./lt.
Aumento di imposta .....	=	380,70 L./lt.

## b) OLI COMBUSTIBILI

1) *Denso BTZ - Centrali elettriche*

Imposta attuale .....	=	1 L./kg.
Imposta futura .....	=	16 L./kg.
Aumento di imposta .....	=	15 L./kg.

2) *Denso BTZ - Industria*

Imposta attuale .....	=	10 L./kg.
Imposta futura .....	=	16 L./kg.
Aumento di imposta .....	=	6 L./kg.

3) *Denso ATZ - Centrali elettriche*

Imposta attuale .....	=	6 L./kg.
Imposta futura .....	=	15 L./kg.
Sovrapprezzo ecologico .....	=	50 L./kg.
Aumento di imposta .....	=	59 L./kg.

4) *Denso ATZ - Industria*

Imposta attuale .....	=	15 L./kg.
Imposta futura .....	=	15 L./kg.
Sovrapprezzo ecologico .....	=	50 L./kg.
Aumento di imposta .....	=	50 L./kg.

5) *Semifluidi (75/25)*

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

## X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

## 6) Fluidi (70/30)

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

## 7) Fluidissimi (5/95)

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

## c) BENZINA SUPER

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

## d) METANO

## 1) Industriale

Imposta attuale .....	=	0 L./mc.
Imposta futura .....	=	16 L./mc.
Aumento di imposta .....	=	16 L./mc.

## 2) Civile

Imposta attuale .....	=	77 L./mc.
Imposta futura .....	=	265 L./mc.
Aumento di imposta .....	=	188 L./mc.

## AUMENTO INTROITI PER VARIAZIONE IMPOSTA

## a) Gasolio autotrazione

Consumo annuo = 20 miliardi di litri di cui:

1) autovetture (30%) .....	=	6 miliardi di litri
2) trasporto merci conto proprio (42%) .....	=	8,4 » » »
3) trasporto merci conto terzi (28%) .....	=	5,6 » » »

Maggior introito IF autovetture .....	=	$355,70 \times 6$	=	+ 2.134 miliardi
Maggior introito IF conto proprio .....	=	$355,70 \times 8,4$	=	+ 2.988 »
Maggior introito IF conto terzi .....	=	$355,70 \times 5,6$	=	+ 1.992 »
Minor introito superbollo Diesel .....	=		=	- 1.330 » (*)
Rimborso conto terzi (rimborso 11% IVA) ...	=		=	- 2.132 »
Rimborso conto proprio e rappresentanti ...	=		=	- 620 »

AUMENTO GETTITO ... = + 3.032 miliardi

(\*) Gettito relativo al 1988.

## b) Gasolio combustione

Consumo annuo = 11 miliardi di litri

Maggior introito IF .....	=	$355,70 \times 11$	=	+ 3.913 miliardi
Rimborso 70% .....	=	$4.185 \times 0,7$	=	- 2.930 »

AUMENTO GETTITO ... = + 983 miliardi

## X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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 Centrali elettriche ...	= 4 miliardi di kg. × 15	= +	60 miliardi
Denso BTZ Industria .....	= consumo trascurabile	=	—
Denso ATZ Centrali elettriche ...	= 13,5 miliardi di kg. × 9	= +	122 »
Semifluidi .....	= consumo trascurabile	=	—
Fluidi .....	= 2 miliardi di kg. × 131,70	= +	263 »
Fluidissimi .....	= consumo trascurabile	=	—
AUMENTO GETTITO ...			= + 445 miliardi

e) *Benzina super*

Consumo annuo = 17 miliardi di litri

Maggior introito ..... = 17 miliardi di kg. × 14,04 = + 239 miliardi

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 milioni × 98,21 = - 49 miliardi

g) *Incentivazione marmitte catalitiche* ..... = - 500 miliardi

h) *Metano*

Aumento IF su metano industria .... = 23 miliardi di mc. × 16 = + 368 miliardi  
 Aumento IF su metano uso civile .... = 16 » » » × 188 = + 3.008 »

AUMENTO GETTITO ... = + 3.376 miliardi

i) *Contributi per conversione a metano* ..... = - 200 miliardi

l) *Variazione tassa erariale automobilistica* ..... = + 300 miliardi

m) *Variazione imposta erariale trascrizione* ..... = + 450 miliardi

n) *Variazione tassa stazionamento natanti* ..... = + 16 miliardi

o) *Estrazione idrocarburi*

Metano:

media ponderata costo importazione 1988 = 104 L./mc.

valore unitario aliquota 1988 = 0,5 × 104 = 52 L./mc.

quantità estratta 1988 = 16 miliardi di mc.

ricavo previsto = 16 miliardi × 52 ..... = + 832 miliardi

## X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

## Idrocarburi liquidi:

quantità estratta 1988 = 4.000.000 t.	
valore del prodotto = 140 L./kg.	
valore unitario aliquota = $0,5 \times 140 = 70$ L./kg.	
ricavo previsto = 4 miliardi di kg. $\times 70$ .....	= + 280 miliardi
gettito attuale da detrarre .....	= - 80 »

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 capo III comporterebbe una perdita di gettito di circa 7.500 miliardi, tuttavia poichè 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
Recupero IVA su gasolio auto ( $0,95 \times 0,16 \times 2.284$ miliardi) .....	= + 347 »
Recupero IVA su gasolio combustione ( $0,16 \times 4.185$ miliardi) ....	= + 670 »
Recupero IVA su metano uso civile ( $0,16 \times 3.008$ miliardi) .....	= + 481 »
Recupero IVA su benzina ( $0,16 \times 1.089$ miliardi) .....	= + 174 »

Variazione totale IVA ... = - 5.828 miliardi

## SOVRAPPREZZO ECOLOGICO

Carbone: 13 milioni t. $\times 40$ .....	= 520 miliardi
Gasolio: 31 miliardi lt. $\times 25$ .....	= 775 »
Olio combustibile ATZ: 21,5 milioni t. $\times 50$ .....	= 1.075 »
Olio combustibile fluidi: 2 milioni t. $\times 43,98$ .....	= 88 »
Benzina super: 17 miliardi lt. $\times 50$ .....	= 850 »

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 nelle tavole successive.

## RIEPILOGO EFFETTI SUL GETTITO (MILIARDI) - ANNO 1989

## Variazioni imposte

Gasolio trazione .....	+ 3.032
Gasolio combustione .....	+ 983
Oli combustibili .....	+ 445
Benzina super .....	+ 239

## X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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
Imposta erariale trascrizione .....	+	450
Natanti .....	+	16
Estrazione idrocarburi .....	+	1.032
Sovrapprezzo ecologico .....	+	3.308
		<hr/>
		Totale ... + 12.232

(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  $\times$  98,21 lire/lt. = 49 miliardi).

## Variazioni IVA

Effetto riduzione aliquota al 16 .....	-	7.500
Recupero IVA su gasolio auto (0,95 $\times$ 0,16 $\times$ 2.284) .....	+	347
Recupero IVA su gasolio combustione (0,16 $\times$ 4.185) .....	+	670
Recupero IVA su metano domestico (0,16 $\times$ 3.008) .....	+	481
Recupero IVA su benzina (0,16 $\times$ 1.089) .....	+	174
		<hr/>
		Totale ... - 5.828
Fiscalizzazione TBC .....	-	2.000
		<hr/>
		SALDO COMPLESSIVO ... + 4.404

## EFFETTI PREVISTI DI GETTITO (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
Imposta erariale trascrizione .....	+	450
Natanti .....	+	16
Estrazione idrocarburi .....	+	1.032
Fondo ricerche idrocarburi .....	-	200
Sovrapprezzo ecologico .....	+	3.322
		<hr/>
		Totale ... + 12.683
Variazione IVA complessiva .....	-	6.392
Fiscalizzazione Tbc .....	-	2.100
		<hr/>
		SALDO COMPLESSIVO ... + 4.191

## X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

## EFFETTI PREVISTI DI GETTITO (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
Imposta erariale trascrizione .....	+ 470
Natanti .....	+ 17
Estrazione idrocarburi .....	+ 1.032
Fondo ricerche idrocarburi .....	- 200
Sovrapprezzo ecologico .....	+ 2.986
	<hr/>
<i>Totale</i> ...	+ 14.702
Variazione IVA complessiva .....	- 6.915
Fiscalizzazione Tbc .....	- 2.230
	<hr/>
SALDO COMPLESSIVO ...	+ 5.557

*Nota.* - Compreso adeguamento imposta in base previsioni variazioni prezzi Istat = 4,5 per cento.

## EFFETTI PREVISTI DI GETTITO (1992)

Gasolio trazione .....	+ 4.162
Gasolio combustione .....	+ 778
Oli combustibili .....	+ 392
Benzina super .....	+ 3.315
Benzina verde .....	- 266
Marmitte catalitiche .....	- -
Metano .....	+ 5.106
Contributo conversione metano .....	- 200
Tassa erariale automobilistica .....	+ 324
Imposta erariale trascrizione .....	+ 486
Natanti .....	+ 18
Estrazione idrocarburi .....	+ 1.032
Fondo ricerche idrocarburi .....	- 200
Sovrapprezzo ecologico .....	+ 2.323
	<hr/>
<i>Totale</i> ...	+ 17.207
Variazione IVA complessiva .....	- 7.593
Fiscalizzazione Tbc .....	- 2.350
	<hr/>
SALDO COMPLESSIVO ...	+ 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

## PREVISIONE CON IMPOSTA ATTUALE

ANNO 1990

PRODOTTO	IF	CONSUMI	INTROITI (miliardi)
Benzina super .....	789,86 Lt.	17,3 miliardi Lt.	13.665
Benzina verde .....	789,86 Lt.	0,1 » Lt.	79
Gasolio trazione .....	380,99 Lt.	21 » Lt.	8.001
Gasolio riscaldamento .....	380,99 Lt.	11 » Lt.	4.191
GPL autotrazione .....	375,90 Kg.	0,98 » Kg.	368
GPL combustibile .....	90 Kg.	2 » Kg.	180
Oli lubrificanti .....	495 Kg.	0,65 » Kg.	322
Metano domestico .....	77 mc.	15 » mc.	1.155
Metano industriale .....	-	-	-
ATZ Industriale .....	15 Kg.	8 » Kg.	120
ATZ Centrali elettriche .....	6 Kg.	13,5 » Kg.	81
BTZ Centrali elettriche .....	1 Kg.	4 » Kg.	4
			28.166

ANNO 1991

PRODOTTO	CONSUMI	INTROITI (miliardi)
Benzina super .....	17,60 md. Lt.	13.902
Benzina verde .....	0,15 md. Lt.	119
Gasolio trazione .....	22 md. Lt.	8.380
Gasolio riscaldamento .....	11 md. Lt.	4.191
GPL autotrazione .....	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 industriale .....	-	-
ATZ Industriale .....	9,2 md. Kg.	138
ATZ Centrali elettriche .....	14 md. Kg.	84
BTZ Centrali elettriche .....	4,5 md. Kg.	5
		28.977 (+ 811 rispetto al 1990)

## X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ANNO 1992

PRODOTTO	CONSUMI	INTROITI (miliardi)
Benzina super .....	17,90 md. Lt.	14.139
Benzina verde .....	0,20 md. Lt.	158
Gasolio trazione .....	23 md. Lt.	8.763
Gasolio riscaldamento .....	11 md. Lt.	4.191
GPL autotrazione .....	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 industriale .....	-	-
ATZ Industriale .....	10 md. Kg.	150
ATZ Centrali elettriche .....	15 md. Kg.	90
BTZ Centrali elettriche .....	5 md. Kg.	5
		29.773 (+ 796 rispetto al 1991)

PREVISIONE CON IMPOSTE FUTURE (fabbricazione + sovrapprezzo ecologico)

ANNO 1990

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

## X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

## ANNO 1991

PRODOTTO	CONSUMI	INTROITI (miliardi)
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 riscaldamento .....	7,5 md. Lt.	5.713
Gasolio riscaldamento BTZ ...	3 md. Lt.	2.210
Rimborso aumento I.F. ....	-	(2.800)
GPL .....	3,2 md. Kg.	576
Oli lubrificanti .....	0,67 md. Kg.	365
Metano domestico .....	18 md. mc.	4.770
Metano industriale .....	30 md. mc.	480
ATZ .....	10,7 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

## ANNO 1992

PRODOTTO	CONSUMI	INTROITI (miliardi)
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 riscaldamento .....	6 md. Lt.	4.570
Gasolio riscaldamento BTZ ...	4 md. Lt.	2.947
Rimborso aumento I.F. ....	-	(2.700)
GPL .....	3,5 md. Kg.	630
Oli lubrificanti .....	0,68 md. Kg.	370
Metano domestico .....	20 md. mc.	5.300
Metano industriale .....	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/Km. del gasolio e il costo totale di esercizio/Km. prima dell'aumento, moltiplicato per cento. La variazione del costo/Km. del gasolio si ottiene moltiplicando il costo/Km. al prezzo attuale per il rapporto tra i prezzi futuro e attuale del gasolio e sottraendo il costo/Km. iniziale. Poichè i dati più recenti disponibili (Centro Studi ACI) sono quelli aggiornati al 6 aprile 1987 (con prezzo del gasolio al netto IVA pari a 549,15 L/Lt.), si è proceduto ad un aggiornamento alla data del 17 aprile 1989 (prezzo del gasolio pari a 653,78 L/Lt. al netto di IVA) ipotizzando che tutti gli altri costi siano rimasti inalterati.

Poichè 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  $1034,48/653,78=1,582$ .

PERCORRENZE Km/anno	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
<i>Cat. autotreni fino a 200 q.li - es. Scania p82H + Bertoletti 10RS</i>							
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
<i>Cat. autotreni oltre 200 q.li - es. Fiat Iveco 190.38 + Viberti 25R8</i>							
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
<i>Cat. autoarticolati fino a 200 q.li - es. Fiat 190.30 + Bertoletti 28S22</i>							
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
<i>Cat. autoarticolati per usi speciali (Fiat 160.26 + Rolfo)</i>							
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

**DISEGNO DI LEGGE**

## CAPO I

## Art. 1.

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

a) da lire 78.986 a lire 75.569 per ettolitro alla temperatura di 15° C. 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°C. 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 73.669 per ettolitro alla temperatura di 15°C.

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 per impieghi diversi da quelli delle imprese indu-

striali e artigiane, 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° C. e alla pressione normale.

5. Il gas metano impiegato nelle imprese industriali e artigiane è assoggettato all'imposta erariale di consumo nella misura di lire 16 per metro cubo.

## 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 raggia minerale e benzine a petrolio diverso da quello lampante, lire 5.000 per ettolitro alla temperatura di 15° C;

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

d) oli combustibili speciali e diversi da quelli speciali di cui alla lettera B), punto 1), della tabella B allegata alla presente legge aventi un contenuto massimo di zolfo superiore all'1 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'1 per cento e gli oli combustibili composti con gli stessi purchè 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 della stessa 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 quindici. 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 novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro dei

trasporti, di concerto con i Ministri delle finanze e dell'ambiente, provvede a stabilire con apposito decreto le caratteristiche tecniche che dovranno avere gli erogatori delle benzine senza piombo nonchè i bocchettoni 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 automobilistica, anche per più anni. Le ditte autorizzate trasmetteranno l'elenco delle installazioni eseguite all'ufficio dell'Automobil Club d'Italia (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 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 centottanta 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, vistate 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, nonchè 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 nè 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'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 maggior 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 tal 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 del presente articolo 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 di proprietà destinato al trasporto merci, azionato da motore *diesel*, 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 alla predetta legge.

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 sessanta giorni dalla presentazione agli

uffici provinciali dell'UMA (Utenti motori agricoli) 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 dell'impianto e del fabbricato pertinente, nonchè 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 dell'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 alla data di 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'ufficio dell'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 ultime di servirsene in pagamento dell'imposta erariale di consumo.

7. Gli uffici dell'UMA sono tenuti a trasmettere settimanalmente alla Banca d'Italia e agli uffici tecnici delle imposte di fabbricazione (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, con proprio decreto, nello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze un apposito capitolo relativo alle erogazioni di cui al comma 1 e un fondo di 200 miliardi all'anno per tre anni per l'erogazione dei contributi di cui al comma 6.

#### Art. 12.

1. Entro centoventi 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 di aliquote agevolate per alcuni prodotti agricoli ai sensi della tabella A allegata alla presente legge, 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 la data di 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 entrata in vigore della presente legge e il termine del corrispondente anno solare.

3. Il rimborso viene effettuato in due quote semestrali identiche entro sessanta giorni dalla presentazione di una domanda all'ufficio provinciale dell'UMA, 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 delle 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 numero 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.

## CAPO 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 testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche approvato con 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 ai sensi del 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 erariale automobilistica per periodi successivi alla data di entrata in vigore della presente legge dovranno corrispondere 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 trenta 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 e cose, l'imposta erariale di trascrizione di cui all'articolo 1 della legge 23 dicembre 1977, n. 952, e successive modificazioni, è pari ad una annualità della tassa erariale automobilistica nella misura prevista dall'articolo 13 della presente legge, 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. La lettera *b*) del comma 1 dell'articolo 7 della tariffa, parte prima, allegata al decreto del Presidente della Repubblica 26 aprile 1986, n. 131, è sostituita dalla 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 della formalità al Pubblico registro automobilistico con un minimo di lire 100.000».

#### 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.

### CAPO 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.

#### CAPO 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  
(prevista dall'articolo 6)

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°C;
- 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 nonchè 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, nonchè viscosità tali da non consentire la 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° C 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° C 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 nonchè 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'Aereo Club d'Italia e presso gli Aereo Clubs locali ad esso federati, nonchè nelle scuole private di pilotaggio aereo, purchè 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, eccetera) accreditati in Italia e notificati al Ministero degli affari esteri, nonchè 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 allorchè 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 nonchè 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:

- a) la distillazione sotto vuoto;
- b) la ridistillazione mediante un processo di frazionamento molto spinto;
- c) il *cracking*;
- d) il *reforming*;
- e) l'estrazione mediante solventi selettivi;
- f) 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;
- g) la polimerizzazione;
- h) l'alchilazione;
- i) l'isomerizzazione;
- l) la desolforazione 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);
- m) la deparaffinazione mediante un processo diverso dalla semplice filtrazione;
- n) 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°C 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);
- o) la distillazione atmosferica, limitatamente agli oli combustibili;
- p) 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 numero 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, nonchè per la realizzazione dei processi di lavorazione di cui ai precedenti numeri 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° C nei quali il distillato a 225° C sia inferiore al 95 per cento in volume ed a 300° C sia almeno il 90 per cento in volume:*

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

2) impiegati per generare, direttamente o indirettamente, energia elettrica, purchè 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 peciose, nonchè 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° C a pressione normale:*

1) 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° C:*

1) destinati a usi diversi dalla carburazione, combustione e lubrificazione nonchè dalla preparazione di prodotti petrolici.

L) *Miscela di isomeri degli idrocarburi aciclici saturi, liquide alla temperatura di 15° di termometro centesimale ed alla pressione normale, distillanti in un intervallo di temperatura non superiore a 5° C:*

1) destinate ad usi diversi dalla carburazione, combustione e lubrificazione nonchè dalla preparazione di prodotti petrolici.

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

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

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

N) *Miscela 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 nonchè dalla preparazione di prodotti petrolici;

4) destinati 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:*

1) destinata alla fabbricazione di vaselina raffinata e di paraffina.

P) *Miscela di idrocarburi non saturi, liquide alla temperatura di 15° 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° C:*

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 nonchè dalla preparazione di prodotti petroliferi.

Q) *Monoalchilati in miscela, sintetici, liquidi alla temperatura di 15° C 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° C ed a pressione normale, distillano, comprese le perdite, a 150° C non più del 5 per cento in volume ed a 250° C 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<sup>a</sup> derivanti, quali inevitabili e caratteristici sottoprodotti, dalla sintesi di cui sopra:*

1) destinati ad usi diversi dalla carburazione, combustione e lubrificazione, nonchè 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° C ed a pressione normale, distillano, comprese le perdite a 170° C non più del 5 per cento in volume ed a 250° C almeno il 90 per cento in volume (metodo ASTM D-86) e che contengono o non impurezze purchè 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, nonchè 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

## X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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°C 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 metiliterbutilico 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  
(prevista dall'articolo 6)

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

DENOMINAZIONE DELLA MERCE	ALIQUOTA
<p>A) <i>Benzina:</i></p> <p>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 del tesoro, delle finanze, dell'industria, del commercio e dell'artigianato, del commercio con l'estero e del turismo e dello spettacolo e non eccedente in ogni caso il fabbisogno di 90 giorni di permanenza.</p> <p>(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 del tesoro, delle finanze, dell'industria, del commercio e dell'artigianato, del commercio con l'estero e del turismo e dello spettacolo) . . . .</p> <p>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:</p> <p>a) litri 18 giornalieri per ogni autovettura circolante nei Comuni con popolazione superiore a 500.000 abitanti;</p> <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 59.851 per ettolitro alla temperatura di 15°C</p> <p>lire 2.382 per ettolitro alla temperatura di 15°C</p>

segue: TABELLA B

DENOMINAZIONE DELLA MERCE	ALIQUOTA
<i>B) Oli combustibili speciali e diversi da quelli speciali.</i>	
<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 costruzione, 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>	lire 1.600 per quintale
<p>b) densi .....</p>	lire 1.500 per quintale
<p>c) semifluidi .....</p>	lire 23.182 per quintale
<p>d) fluidi .....</p>	lire 27.518 per quintale
<p>e) fluidissimi .....</p>	lire 83.890 per quintale
<p>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.</p>	