

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 1107-A)

RELAZIONE DELLA 5^a COMMISSIONE PERMANENTE

(FINANZE E TESORO)

(RELATORE SPAGNOLLI)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 1° luglio 1960

(V. Stampato n. 2156)

presentato dal Ministro delle Finanze

di concerto col Ministro del Bilancio

col Ministro del Tesoro

col Ministro dell'Industria e del Commercio

e col Ministro del Commercio con l'Estero

TRASMESSO DAL PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI ALLA PRESIDENZA

IL 1° LUGLIO 1960

Comunicata alla Presidenza l'11 luglio 1960

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 maggio 1960, n. 406, recante diminuzioni dell'imposta di fabbricazione sulla benzina nonchè sugli oli da gas da usare direttamente come combustibili

ONOREVOLI SENATORI. — Come nei confronti del provvedimento di riduzione della imposta di fabbricazione sullo zucchero, così nei confronti di quello in esame è pertinente l'attributo di «produttivistico» —, con riferimento ai riflessi economico-sociale e fiscale del provvedimento stesso.

La riduzione di imposta da lire 11.200 a lire 9.120 a q. per la benzina (pari a circa lire 17 per litro), sommata alla duplice riduzione del 19 marzo e del 19 maggio a carico della produzione per complessive lire 8 al litro, ha consentito, anzitutto, di avvicinare sensibilmente il prezzo stesso a quelli correnti nei maggiori Paesi europei ed extra-europei, eliminando gli effetti diretti e indiretti sui costi dei beni e servizi di una componente di peso non trascurabile, costituita dal carburante.

Occorre subito premettere che la componente fiscale del prezzo in Italia permane però tuttora la più alta, nei confronti di tutti i Paesi. Se, infatti, detta componente è scesa in assoluto da 90,82 a 73,82 per litro, in percentuale il suo peso è salito dal 72,70 per cento a 73,82 per cento, mentre la componente industriale e mercantile del prezzo, scesa in assoluto da lire 34,17 a 26,18 è scesa del pari in percentuale dal 27,30 per cento al 26,18 per cento.

La componente fiscale, per limitarci ai soli Paesi del M.E.C., è in percentuale del prezzo di vendita dovunque inferiore:

Olanda	56,2 %
Germania occ.	53,2 %
Belgio	66,8 %
Francia	67 %
Italia	73,82 %

Questo ci dice che il Governo ha valutato con prudenza gli effetti immediati sul piano fiscale del provvedimento, senza precludersi, dopo il vaglio dell'esperienza, ulteriori provvedimenti nello stesso senso, ma ha chiamato nel contempo i produttori ad un riesame dei propri costi e ad una riduzione dei propri ricavi, associandoli ad una valutazione produttivistica degli effetti di una riduzione del prezzo di vendita.

Bisogna dare atto all'E.N.I. di avere, con la sua iniziativa — del 18 marzo ultimo scorso — poste le premesse, con la prima e volontaria riduzione del prezzo della benzina di lire 5 al litro, del provvedimento che oggi esaminiamo.

Ho parlato dei riflessi positivi sul piano economico-sociale del provvedimento. Sono intuibili gli effetti moltiplicatori del diminuito prezzo del carburante, anche se non tutti di agevole valutazione; anzitutto sulla produzione automobilistica e sulla produzione e consumo dello stesso carburante. E del resto, non è qui il caso d'indugiare a lungo sull'argomento; è presumibile, però, che lo effetto attivatore della domanda di carburante esercitato dalla notevole diminuzione del prezzo del carburante stesso, si farà sentire, assicurando un maggior margine di consumi, a parità di spesa, ai vecchi consumatori (a prezzo più alto) e inserendo nell'area del consumo quelli che fino ad ora ne sono stati esclusi dall'altezza del prezzo.

Il carburante costituisce una componente non trascurabile del costo trasporto, per cui la riduzione da lire 125 a lire 100 del prezzo della benzina assicura certamente un minore costo chilometrico.

È, pertanto, da ritenere che se la riduzione del prezzo di acquisto degli autoveicoli con l'incremento del peso relativo delle utilitarie eserciterà un riflesso positivo sul consumo del carburante, anche la riduzione di prezzo del carburante provocherà un riflesso positivo sullo sviluppo della motorizzazione. E sviluppo della motorizzazione significa sviluppo della produzione industriale del settore principale e dei settori accessori (facendo la produzione 1953 = 100 la produzione autoveicoli è stata nel 1959 di 225); significa espansione della produzione dei servizi (assicurazioni - turismo - trasporti), con incremento della componente del reddito nazionale costituita dal prodotto netto di questi settori.

Sul piano fiscale i riflessi saranno del pari positivi.

La imposizione diretta reale e personale si gioverà della maggiore area imponibile costituita dai più elevati redditi afferenti al settore motorizzazione o da questo provocati

(in particolare le imposte di Ricchezza mobile, l'imposta sulle Società, e l'imposta complementare).

L'imposizione indiretta, sia attraverso le tasse ed imposte sugli affari (tasse sulle concessioni governative, tasse sulle patenti, tasse sulla circolazione automobilistica, imposta di registro e bollo), sia attraverso l'imposta di fabbricazione, vedrà incrementato il suo gettito.

L'imposta di fabbricazione sugli olii minerali è salita da 214 miliardi nel 1953-54 a miliardi 347 nel 1958-59; le tasse automobilistiche sono salite da 22 miliardi a 47 miliardi nello stesso periodo.

Per quanto riguarda le imposte di fabbricazione sulla benzina in particolare il gettito nel 1959 è stato di 184 miliardi per un consumo di poco superiore ai due miliardi di litri. Se il consumo non fosse influenzato dalla riduzione di prezzo si avrebbe una minore entrata di 34-35 miliardi.

Un maggior consumo invece del 20 per cento assicurerebbe, con imposta diminuita un gettito pari a quello del 1959.

È eccessivo prevedere un consumo di 2.500 milioni di litri nei prossimi 12 mesi? A me non pare. Comunque, la produttività fiscale del provvedimento è assicurata dal maggior gettito congiunto delle imposte dirette ed indirette, provocato dall'incremento della motorizzazione.

Per quanto riguarda l'estensione dei benefici di una minore imposta di fabbricazione ai gas di petrolio liquefatti impiegati per autotrazione, il Ministro delle finanze non ha taciuto alla Camera le sue perplessità, dovute tra l'altro, al preesistente divario nel

trattamento fiscale dei due combustibili (benzina e gas di petrolio) a favore dei secondi.

L'incidenza fiscale sulla benzina con la riduzione dell'imposta di fabbricazione disposta con il disegno di legge al nostro esame è del 73 per cento, mentre sui g. p. l. sarebbe stato del 43 per cento, lasciando invariate le imposte di fabbricazione.

La sperequazione permane, anzi si aggrava, con la riduzione dell'imposta di fabbricazione sui g. p. l. approvata dalla Camera. La perplessità del Ministro è condivisa da me, anche se mi rendo conto che l'impiego del g. p. l. per autotrazione è proprio della motorizzazione a carattere prevalentemente economico.

Tuttavia esigenze di urgenza suggeriscono di far tacere queste perplessità, come pure di non sollecitare l'esame di un emendamento che assicuri il rimborso dell'imposta di fabbricazione a favore dei grossisti per le giacenze in essere presso gli stessi alle ore 24 del 21 maggio 1960, con trattamento analogo a quello disposto dalla Camera a favore dei distributori.

Le assicurazioni pervenute dal Ministro, relative ad una soddisfacente soluzione di quest'ultimo problema, di indubbia equità, ritengo possano essere ulteriormente confermate.

Con queste considerazioni mi permetto, onorevoli senatori, di chiedere l'approvazione del disegno di legge di conversione, nel testo approvato dalla Camera.

SPAGNOLLI, *relatore*

DISEGNO DI LEGGE

Articolo unico.

È convertito in legge il decreto-legge 16 maggio 1960, n. 406, recante diminuzioni dell'imposta di fabbricazione sulla benzina nonchè sugli oli da gas da usare direttamente come combustibili, con le seguenti modificazioni:

All'articolo 1 sono aggiunti i seguenti commi:

« L'imposta di fabbricazione e la corrispondente sovrimposta di confine sui gas di petrolio liquefatti per autotrazione è ridotta da lire 6.000 a lire 3.900 al quintale.

Il diritto erariale di lire cinque per ogni metro cubo di gas metano confezionato in bombole, istituito con legge 27 maggio 1959, n. 360, è ridotto a lire tre per ogni metro cubo per il gas naturale destinato ad essere usato come carburante nella autotrazione ».

Dopo l'articolo 1 è aggiunto il seguente:

Art. 1-bis. « Sulle giacenze di benzina e di oli da gas esistenti alle ore 24 del 21 maggio 1960 presso le stazioni di servizio e gli apparecchi di distribuzione automatica per uso commerciale, per i quali esiste l'obbligo

della tenuta del registro di carico e scarico di cui all'articolo 3 del decreto-legge 5 maggio 1957, n. 271, convertito, con modificazioni, nella legge 2 luglio 1957, n. 474, è concesso il rimborso di lire 2.080 per ogni quintale di benzina e di lire 600 per ogni quintale di gasolio.

Non si farà luogo a rimborsi per quantitativi inferiori a quintali 5 di benzina o di gasolio.

Alle aziende petrolifere è dovuto il rimborso differenziale sulle erogazioni di benzina normale e di supercarburante, effettuate a turisti stranieri contro buoni, non ancora reintegrate alla data del 21 maggio 1960, sulla base degli oneri fiscali vigenti all'epoca dei prelievi.

La restituzione delle somme pagate e ammesse a rimborso ai sensi dei due commi precedenti avverrà mediante autorizzazione ad estrarre, in esenzione totale da imposta di fabbricazione, benzina normale e supercarburante in misura tale da consentire il totale recupero delle somme di cui è riconosciuto il diritto al rimborso.

Il Ministro delle finanze provvederà con proprio decreto a determinare le norme per gli accertamenti necessari e per le modalità di rimborso ».

All'articolo 2, terzo comma, sono sostituite le parole: « sesto giorno », con le parole: « quinto giorno ».