

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3854**PROPOSTA DI LEGGE****d'iniziativa dei deputati ZANONE, BASLINI, STERPA***Presentata il 12 gennaio 1983*

Determinazione della potenza ai fini fiscali dei motori a ciclo Diesel, nuova misura della relativa sovrattassa annua e norme per la riduzione dell'evasione fiscale

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'aumento del prezzo delle fonti di energia ed in particolare del petrolio ha posto all'attenzione di tutti i paesi industrializzati il problema di un uso razionale delle risorse disponibili e dell'adozione di politiche tendenti a contenere i consumi energetici.

Nel settore automobilistico in particolare, lo sviluppo della ricerca ha consentito di estendere l'adozione di motori a ciclo Diesel, il cui miglior rendimento termico-meccanico consente una riduzione dei consumi, a parità di potenza, del 20-25 per cento, anche ad autoveicoli che per dimensione e diffusione assumono caratteristiche utilitarie.

Il favorevole sviluppo delle vendite di autovetture Diesel, anche in Italia, al quale l'industria nazionale ha risposto con l'offerta di nuovi modelli dalle caratteristiche sempre più utilitarie, mentre offre un contributo non trascurabile ad un più

razionale uso dei prodotti petroliferi e ad una riduzione dei consumi nel settore dell'autotrazione, ha reso urgente il problema di una revisione e razionalizzazione degli oneri fiscali nel settore.

La formula vigente per il calcolo della potenza fiscale nei motori a ciclo Otto e a ciclo Diesel, basata sul numero dei cilindri e sulla cilindrata, introdotta nel 1953, quando la diffusione di autoveicoli con motori Diesel era del tutto trascurabile, tende infatti a penalizzare i motori Diesel in cui il rapporto CV/litro è più basso rispetto a quello dei motori a ciclo Otto. D'altra parte, l'introduzione di motori sovralimentati, che a parità di cilindrata offrono potenze specifiche e prestazioni superiori del 25-30 per cento agli analoghi modelli aspirati, rende ancora più urgente una determinazione della potenza fiscale che tenga maggior conto oltre che della cilindrata della potenza

effettiva del motore. Questo problema non è stato del tutto ignorato dal legislatore fiscale che ha recentemente provveduto ad elevare per le auto Diesel a 2.500 cc il limite di cilindrata al di sopra del quale si applica l'aliquota maggiorata del 38 per cento ai fini dell'IVA, rispetto ai 2.000 cc previsti per gli autoveicoli a benzina.

La necessità di un intervento correttivo anche nel calcolo della potenza fiscale è resa urgente, oltre che dalla opportunità di eliminare irrazionali disincentivi di origine fiscale alla diffusione degli autoveicoli a ciclo Diesel, da evidenti ragioni di equità. Le maggiori case automobilistiche offrono infatti numerosi modelli di autovetture che si distinguono solo per la diversa motorizzazione a benzina o a ciclo Diesel. Le auto Diesel tuttavia sono assoggettate ad un trattamento fiscale diverso e più oneroso rispetto alle auto a benzina, pur avendo, queste ultime, senza dubbio caratteristiche (potenza effettiva, velocità, ripresa) superiori ai corrispondenti modelli a ciclo Diesel. Questa situazione, che non deve essere confusa con la minore incidenza fiscale dell'imposta di fabbricazione sul gasolio da autotrazione rispetto a quella sulla benzina, per la quale è stata, appunto, introdotta una onerosa soprattassa che rende conveniente l'uso dell'auto Diesel solo per percorrenze molto superiori a quelle medie, è resa ancora meno accettabile dall'esistenza di disposizioni che collegano alla potenza fiscale il calcolo di alcune prestazioni di servizio tipiche del settore automobilistico, quali quelle relative ai pedaggi autostradali ed alla assicurazione obbligatoria per la RC.

L'attuale meccanismo di determinazione della potenza fiscale sulle auto Diesel determina, infatti, delle vere e proprie rendite a favore di soggetti (le società di assicurazioni o le concessionarie di autostrade) nei confronti dei quali tali rendite non trovano alcuna giustificazione razionale.

Per eliminare questa ingiustificabile disparità di trattamento si propone che, ai fini del calcolo della potenza fiscale sulle auto Diesel, la potenza determinata secondo la formula prevista dall'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, venga ridotta del 20 per cento. Tra le conseguenze positive del progetto in esame vi è quella di introdurre una più razionale graduazione nella tassazione delle autovetture Diesel, eliminando le attuali penalizzazioni a danno dei modelli a carattere utilitario.

Quanto alla soprattassa sulle auto Diesel, nonostante il carattere particolarmente oneroso, si è ritenuto di portare l'attuale imposta per cavallo fiscale a 30.000 lire, per evitare perdite di gettito all'erario.

La soppressione della rendita assicurativa ed autostradale a danno dei proprietari di autovetture Diesel eliminerà alcune penalizzazioni ingiustificabili nei confronti delle vetture Diesel e favorirà quindi l'ulteriore diffusione di tali autovetture con effetti benefici sia dal punto di vista dell'inquinamento sia da quello del risparmio energetico.

La diversificazione dei moduli di versamento ai fini del pagamento del superbollo permetterà di eliminare diffuse frodi fiscali.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

I numeri 1) e 2) dell'articolo 3 del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, sono sostituiti dai seguenti:

« 1) Per i motori a ciclo Otto a quattro tempi

$$CV = 0,08782 n V^{0,6541}$$

dove n è il numero dei cilindri e V è il volume di un cilindro (area dello stantuffo moltiplicata per la corsa) espresso in centimetri cubici.

Nei motori a ciclo Otto la formula si intenderà che sia applicabile anche quando vengano impiegati — invece della benzina — il petrolio, l'alcool e altri combustibili.

Per i motori a ciclo Diesel a quattro tempi la potenza ai fini fiscali come determinata dalla formula precedente è ridotta del 20 per cento.

2) Per i motori a ciclo Otto a due tempi, i risultati della formula di cui al numero 1) dovranno essere moltiplicati per il coefficiente 1,4.

Per i motori a ciclo Diesel a due tempi la potenza ai fini fiscali come determinata per i motori a ciclo Otto a due tempi è ridotta del 20 per cento ».

ART. 2.

La sovrattassa prevista per gli autoveicoli a ciclo Diesel dall'articolo 8 del decreto-legge 8 ottobre 1976, n. 691, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 30 novembre 1976, n. 786, e successive modificazioni, è stabilita in lire 30.000 per cavallo fiscale.

Il limite minimo della sovrattassa viene stabilito in lire 300.000 annue.

ART. 3.

Il Ministro delle finanze è delegato a predisporre con proprio decreto un modulo di versamento postale dell'imposta diverso da quello utilizzato per le auto a benzina al fine di evitare le frodi fiscali.