CAMERA DEI DEPUTATI N. 1764

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

DEVECCHI, BOSISIO, ARRIGHINI, BALDI, BERNARDELLI, BERTOTTI, BISTAFFA, BONAFINI, CALDEROLI, CAVALIERE, CARLO CONTI, FONTAN, FRAGASSI, GHIROLDI, GIBELLI, GRATICOLA, GRUGNETTI, LEONI ORSENIGO, MAGRI, MALVESTITO, PIERGIORGIO MARTINELLI, MOLGORA, NICCOLINI, ONGARO, PERABONI, RAVETTA, RODEGHIERO, RONCHI, ROSCIA, ROSSETTO, SIGNORINI, TAGINI, VIDO

—

Abolizione delle tasse automobilistiche

Presentata il 14 dicembre 1994

ONOREVOLI COLLEGHI! — Ogni anno i cittadini devono recarsi 40 milioni di volte alle poste o agli sportelli dell'Automobile Club d'Italia (ACI) per assolvere al loro dovere nei confronti delle tasse automobilistiche. Il gettito complessivo per l'erario è stato, nel 1993, di 6.554 miliardi di lire; le ore perse dai cittadini almeno 80 milioni. Ma la drammaticità del problema non si esaurisce in queste due cifre: dobbiamo aggiungere gli oltre 3,5 milioni di automobilisti che ogni anno ricevono un avviso di supposto, mancato pagamento. Per questi si apre una lunga vertenza che molto spesso è ingiusta, a volte è senza fine, sempre grava sull'amministrazione finanziaria con compiti ed oneri spropositati, a fronte dell'esiguo gettito che ne deriva.

Già da solo il numero inverosimile di avvisi inviati dall'ACI indica chiaramente che il sistema si è « avvitato » su se stesso. Se poi consideriamo che dal 1986 ad oggi è andato continuamente aumentando, toccando in tale periodo una cifra pari alla totalità degli automobilisti, ci rendiamo conto che occorre un coraggioso atto legislativo per interrompere una spirale perversa, assurda in un Paese civile.

Alla fine del 1995 scade la convezione tra Ministero delle finanze ed ACI per l'esazione dei tributi automobilistici ed il controllo dei versamenti effettuati. Siamo appena in tempo ad evitare che la spirale perversa possa sopravvivere per altri dieci anni, con conseguenze delle quali potremmo pentirci amaramente.

Alcuni vorrebbero limitarsi a semplificare le procedure di calcolo e di riscossione dei tributi, mantenendo in essere l'attuale sistema: tassa a vita basata sulla potenza fiscale e pagamento agli sportelli. La Lega nord ritiene, invece, che sia giunto il momento di cancellare tutte le gabelle inventate per « spremere » il cittadino automobilista e passare ad un sistema sostanzialmente più giusto e, soprattutto, *automatico, razionale, trasparente*: aumentare il prezzo di benzina, gasolio per autotrazione, GPL e metano di 150 lire (al litro od al metro cubo), attraverso quattro incrementi scaglionati in dodici mesi, e compensare così l'intero importo lordo oggi incamerato dall'erario.

Le poste, l'ACI, gli uffici del registro e quelli finanziari verrebbero così, di colpo, liberati da un lavoro oppressivo e parcellizzato, da un contenzioso in crescita esponenziale e potrebbero dedicarsi ad attività più proficue. Senza parlare dei benefici per la collettività, in termini di ore non più buttate in code estenuanti e, soprattutto, della possibilità di interrompere il nefasto rapporto cittadino-ACI-fisco che ha gettato discredito sullo Stato, per colpe, questa volta, non sue.

A parità di gettito per l'erario i vantaggi della presente proposta di legge sono tali e tanti che ciascuno è in grado di individuarli. Sarebbe sufficiente, da solo, il fatto che avrebbero termine le migliaia di assurde ingiustizie che ogni mese si rinnovano a danno dei cittadini.

L'obiezione che i grandi viaggiatori pagherebbero, *in questo modo, un contributo* più elevato, rispetto a quello del vecchio sistema, è facilmente confutabile. Innanzitutto il contributo è modesto, secondariamente è giustificato dal maggior utilizzo della strada e dalla produzione di lavoro. Infine, ciascuno in base alla percorrenza annuale potrà, finalmente, effettuare calcoli precisi e privi di sorprese fiscali, passando da un'auto a benzina ad una diesel, conseguendo risparmi ancora maggiori. A titolo di esempio, un rappresentante che percorra 50.000 chilometri all'anno con una « 2000 » a benzina paga oggi una tassa di 367.000 lire, comprensiva di autoradio, e consuma, mediamente, 5.000 litri di carburante. Domani, per il carburante spenderà 750.000 lire in più (150 per 5.000), ma potrà optare per una vettura a gasolio e risparmiare una cifra assai più consistente. E inoltre non pagherà alcuna tassa, quando – a causa del ridotto lavoro – l'auto dovesse rimanere ferma nel *box*.

Per i veicoli industriali il conteggio è analogo. Un autotreno con portata di 22 tonnellate paga oggi 1.900.000 lire di tassa di proprietà, comprensive del rimorchio. Se percorre 60.000 chilometri all'anno consuma circa 15.000 litri di gasolio che, col nuovo conteggio, verranno a costare 2.250.00 lire in più. Quindi la differenza si riduce a 350.000 lire che, come costo del carburante, sono deducibili dalle spese di gestione.

Certamente il nuovo sistema avrà il pregio di incentivare la diffusione di veicoli a basso consumo e di promuovere una guida più tranquilla e sicura, certamente meno pericolosa e meno inquinante.

E veniamo agli articoli della presente proposta di legge.

L'articolo 1 abroga leggi, decreti e relative modificazioni, istitutivi di tasse, sovrattasse, addizionali, speciali e regionali, a *carico di autoveicoli, motoveicoli, rimorchi*, natanti, imbarcazioni e motori fuoribordo.

L'articolo 2 autorizza il Governo ad emanare, nei dodici mesi successivi quattro decreti per incrementare le imposte gravanti sul prezzo alla pompa dei carburanti e dei combustibili per autotrazione, per complessive 150 lire (al litro od al metro cubo).

L'articolo 3 prende in esame la ripartizione fra lo Stato, le regioni a statuto ordinario e la Sicilia, dei tributi automobilistici attualmente riscossi e mantiene per il futuro analoga ripartizione del gettito *apportato dall'articolo 2*.

L'articolo 4 pone termine alla convenzione con l'ACI per la riscossione ed il controllo delle tasse automobilistiche, convenzione che, peraltro, prevede automaticamente la perdita di efficacia nel caso vengano abolite le tasse automobilistiche.

L'articolo 5 prevede un periodo transitorio di tre anni dalla data di entrata in vigore della legge, durante i quali all'ACI è devoluto il controllo dei tributi versati fino alla data di entrata in vigore della legge medesima.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono soppressi i seguenti tributi e sono abrogati i relativi provvedimenti istitutivi:

a) tassa automobilistica disciplinata dal testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, e successive modificazioni;

b) addizionale del 5 per cento alla tassa di cui alla lettera *a)* del presente comma, istituita dall'articolo 25 della legge 24 luglio 1961 n. 729;

c) tassa automobilistica regionale di cui alla legge 16 maggio 1970, n. 281, e successive modificazioni;

d) sovrattassa per le autovetture e per gli autoveicoli per il trasporto promiscuo di persone e di cose funzionanti con motore *diesel*, istitutita dall'articolo 8 del decreto-legge 8 ottobre 1976, n. 691, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 novembre 1976, n. 786;

e) tassa speciale per le autovetture e per gli autoveicoli per il trasporto promiscuo di persone e di cose, muniti di impianto a GPL od a metano, anche in alternativa alla benzina, istituita dall'articolo 2 della legge 21 luglio 1984, n. 362;

f) tassa speciale erariale annuale per le autovetture e gli autoveicoli per il trasporto promiscuo di persone e di cose idonei all'impiego fuoristrada e per gli *autocaravan*, istituita con decreto-legge 13 maggio 1991, n. 151, convertito, dalla legge 12 luglio 1991, n. 202;

g) canone di abbonamento alle autoradiodiffusioni e TV, con relativa IVA ed imposta di concessione governativa, disciplinati dalla legge 15 dicembre 1967, n. 1235.

2. Fino alla data di entrata in vigore della presente legge le tasse ed il canone di cui al comma 1 restano in vigore con i relativi periodi di scadenza. Il controllo di congruità, per il periodo di validità e per i relativi importi, deve essere effettuato entro tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Gli importi regolarmente versati per periodi successivi alla data di entrata in vigore della presente legge non sono rimborsabili.

ART. 2.

1. Nei dodici mesi successivi alla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro delle finanze è autorizzato ad apportare, con proprio decreto, quattro *incrementi trimestrali, per un totale di 150* lire, al litro od al metro cubo, sulle imposte di fabbricazione dei seguenti combustibili:

a) benzina senza piombo;

b) benzina *super*;

c) gasolio per autotrazione;

d) metano per autotrazione;

e) GPL per autotrazione.

2. Gli aumenti di cui al comma 1 devono essere identici per i diversi combustibili.

ART. 3.

1. Le entrate tributarie derivanti dall'attuazione dell'articolo 2 sono ripartite, ogni due mesi, fra l'erario, le regioni a statuto ordinario e la regione Sicilia, *secondo i criteri di suddivisione utilizzati* per l'intero ammontare dei tributi automobilistici riscossi nel 1993. Tale ripartizione è mantenuta anche negli anni successivi ed ha inizio a decorrere dal quarto mese dopo la data di entrata in vigore della presente legge.

ART. 4.

1. La convenzione tra l'Automobile club d'Italia (ACI) ed il Ministero delle finanze, stipulata il 26 novembre 1986, ed approvata con decreto del Ministro delle finanze in data 26 novembre 1986, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 296 del 22 dicembre 1986, si intende risolta alla data di entrata in vigore della presente legge, ai sensi del penultimo comma dell'articolo 1 della medesima convenzione.

2. Il Ministro delle finanze definisce con proprio decreto, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, i rapporti giuridici e finanziari con l'ACI, conseguenti a quanto previsto dal comma 1.

ART. 5.

1. Per un periodo di tre anni a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, l'Automobile club d'Italia è autorizzato a mantenere l'esercizio delle seguenti funzioni:

a) effettuare il riscontro ed il controllo di merito dei pagamenti dei tributi soppressi ai sensi dell'articolo 1, per i periodi antecedenti a tale soppressione;

b) svolgere le attività dirette al recupero delle somme dovute dai contribuenti a seguito dei riscontri e dei controlli di cui alla lettera *a)*.

2. Le somme riscosse ai sensi del comma 1 sono ripartite fra l'erario, le regioni a statuto ordinario e la regione Sicilia secondo i criteri indicati all'articolo 3.

3. Il Ministro delle finanze, con proprio decreto da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, stabilisce i compensi spettanti all'ACI per lo svolgimento dei compiti di cui al comma 1.