

# CAMERA DEI DEPUTATI

N. 249

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**COLUCCI, RUBBI EMILIO, CIAMPAGLIA, DELL'UNTO,  
CITTERIO, GARZIA, GOTTARDO**

*Presentata il 4 luglio 1979*

Modificazione del primo comma dell'articolo 13-ter del decreto-legge 26 maggio 1978, n. 216, quale risulta dalla legge di conversione 24 luglio 1978, n. 388, in materia di IVA sulle automobili

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'industria automobilistica italiana, nel contesto d'una crisi che coinvolge un po' tutti i settori produttivi, rappresenta ancora, secondo i dati ufficializzati dalle Case costruttrici e dall'ISTAT, un'importante forza trainante dell'economia, attorno al cui polo si conservano inalterate o addirittura si incrementano molteplici attività sussidiarie o collaterali produttive e commerciali.

Certamente è preoccupante la prospettiva di incertezza che, a causa delle tensioni in alcuni Paesi produttori di petrolio, alimentano i timori di una più marcata crisi energetica mondiale, con negativi risvolti nel nostro Paese che già, in un recente passato, ha dovuto conoscere i drammatici aspetti di un tale do-

loroso fenomeno. Ma altrettanto certo è il fatto che la paventata eventualità di un simile terribile fendente all'economia nazionale in generale ed all'industria automobilistica in particolare, va opportunamente e tempestivamente corretta da iniziative che, se da un lato tendono ad un più rigoroso e responsabile comportamento degli utenti, dall'altro, hanno lo scopo di preservare le attività produttive dalle conseguenze di una crisi energetica, attraverso uno stimolo alla produzione stessa e ad un conseguente aumento delle esportazioni e una prudente invarianza delle capacità di assorbimento del mercato interno, al fine di contenere le importazioni dall'estero di vetture e di conservare, sia alle imprese produttive che alle organizzazioni commerciali interne,

una continuità di lavoro che scongiuri una contrazione occupazionale.

In questa ottica appare quanto mai necessario ma anche urgente eliminare una discriminazione di trattamento fiscale ai fini dell'imposta sul valore aggiunto, tutt'ora vigente nonostante qualche tentativo di eliminarla, promosso in sede di discussione di trascorsi provvedimenti tributari, tra le autovetture oltre i 2.000 e sino a 2.500 cc., per le quali, se a diesel, è attribuita un'aliquota del 18 per cento, mentre, se a benzina, è attribuita un'aliquota del 35 per cento. Siffatta diversa imposizione non trova un ragionevole e sufficiente sostegno né una plausibile giustificazione ma costituisce, in effetti, soltanto una grave minaccia per talune industrie, segnatamente per quelle di Stato che, con gravosi oneri e dopo un lungo decorso sperimentale, sono in condizioni di lanciare sul mercato nazionale ed internazionale modelli a benzina tra i 2.000 e i 2.500 cc., altamente competitivi e con strutture tecniche d'avanguardia, capaci di affermare incontrastati l'alto livello tecnologico dell'industria automobilistica nazionale.

Esaminati, inoltre, i dati riferiti all'anno 1976, la stimata perdita del gettito fiscale, nella fascia 2.000-2.500 cc., dovuta alla ipotizzata riduzione dell'aliquota IVA dal 35 per cento al 18 per cento,

risulterebbe dell'ordine di 3,7 miliardi, ovvero lo 0,7 per cento del totale gettito IVA sulle autovetture che è stato appunto nell'anno 1976 di 536 miliardi circa. La perdita si ridurrebbe a 700 milioni circa ove si consideri che, nell'anno in esame, nella fascia di mercato dei veicoli 2.000-2.500 cc., erano possibili gli acquisti in *Leasing* (assoggettati a IVA 14 per cento in luogo del 35 per cento) la cui incidenza è risultata del 15 per cento circa.

In ogni caso, il gettito fiscale verrebbe largamente recuperato dall'incremento della domanda nella fascia di cilindrata delle autovetture in esame, presenti, allo stato, in percentuale estremamente ridotta. L'incremento della domanda è prudenzialmente stimabile attorno alle 5.000 unità e ciò appare ancor più significativo ove si consideri la conseguente maggiore redditività per l'industria nazionale.

La proposta norma modificatrice tende quindi a sanare la cennata discriminazione nell'intento di equilibrare, a parità di cilindrata, gli oneri fiscali sullo acquisto di autovetture di una certa potenza ed al fine di evitare una temibile involuzione di alcuni comparti dell'industria automobilistica ed una vanificazione degli sforzi compiuti con alti costi dalle aziende, segnatamente quelle di Stato, per la ricerca e la sperimentazione.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

Il n. 16 della tabella *B* allegata al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« n. 16 — Autovetture ed autoveicoli di cui all'articolo 26, lettere *a*) e *c*) del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, con motore a benzina o diesel di cilindrata superiore a 2.500 cc. esclusi quelli adibiti ad uso pubblico; motocicli per uso privato con motore di cilindrata superiore a 350 cc. ».

## ART. 2.

Il primo comma dell'articolo 30 del decreto-legge 18 marzo 1976, n. 46, modificato dalla legge di conversione 10 maggio 1976, n. 249, e successivamente dall'articolo 13-ter della legge 24 luglio 1978, n. 388, di conversione con modificazioni del decreto-legge 26 maggio 1978, n. 216, è sostituito dal seguente:

« Per le cessioni e le importazioni di autovetture ed autoveicoli di cui all'articolo 26, lettere *a*) e *c*), del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, con motore di cilindrata fino a 2.500 cc. compresi quelli adibiti ad uso pubblico ancorché di cilindrata superiore a 2.500 cc., sia a benzina che diesel, la aliquota dell'imposta sul valore aggiunto è stabilita nella misura del 18 per cento; per le cessioni e le importazioni delle autovetture e degli autoveicoli di cui al n. 16 della tabella *B* allegata al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e successive modificazioni, l'aliquota delle imposte sul valore aggiunto è stabilita nella misura del 35 per cento ».