

# SENATO DELLA REPUBBLICA

— XII LEGISLATURA —

N. 1802

## DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore FALQUI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 1° GIUGNO 1995

---

Disposizioni concernenti l'aumento del costo dei carburanti per  
autotrazione e la riduzione del carico fiscale automobilistico

---

ONOREVOLI SENATORI. - Il deterioramento della qualità dell'aria, in particolare nei centri urbani, ha ormai da anni raggiunto dimensioni più che rilevanti.

L'elevato consumo di carburanti per auto-trazione è uno dei principali fattori responsabili dell'inquinamento atmosferico, e delle ricadute a questo connesse sulla salute e sugli equilibri della biosfera. La consapevolezza del problema ecologico e sanitario collegato all'inquinamento atmosferico rende necessaria l'adozione di misure per la salvaguardia dell'ambiente. Le varie misure atte a ridurre l'inquinamento causato dai veicoli a motore - ne sono un esempio i blocchi del traffico, la circolazione a targhe alterne, la chiusura al traffico dei centri storici - appaiono complementari a quelle misure di carattere fiscale che abbiano l'effetto di ridurre il consumo dei prodotti inquinanti, facendo ricadere sul prezzo di questi il costo del danno alla salute ed all'ambiente.

La proposta in questione si colloca nell'ambito di una serie di studi avviati tanto da associazioni ambientaliste quanto in ambienti istituzionali che mirano, attraverso una redistribuzione di prelievi fiscali, ad aumentare il carico fiscale dei consumi di carburante allo scopo di indurre una progressiva diminuzione degli stessi e dunque limitare i danni ambientali da emissioni di veicoli a motore. Tale induzione dovrebbe avvenire attraverso un aumento del costo dei carburanti per il consumatore, aumento che sarebbe comunque compensato dall'eliminazione delle tasse automobilistiche, in modo tale per cui l'automobilista non si troverebbe ad avere un carico fiscale maggiore rispetto a quello odierno, ma a sopportare i costi dell'uso del veicolo in termini di consumo, in proporzione all'inquinamento causato. In sostanza, la *ratio* del provvedimento è quella di avvicinarsi al

concetto di «bollo variabile» o «chilometrico» che mira ad introdurre un costo complessivo per l'automobilista proporzionale all'uso piuttosto che al possesso del veicolo, favorendo, tra l'altro, l'immissione di auto a basso consumo nel parco auto.

Secondo stime effettuate dall'Associazione nazionale fra industrie automobilistiche (ANFIA) sulla base di dati forniti dal Ministero delle finanze, il gettito erariale per il 1994 derivante dalle tasse automobilistiche (comprensivo di tassa di possesso e sovrattasse *diesel*, GPL e metano) si aggira intorno ai 7.050 miliardi di lire. Di tale cifra si può stimare che l'80 per cento derivi dalla tassa di possesso, mentre le sovrattasse e le tasse speciali costituirebbero approssimativamente un 20 per cento, con la tendenza a diventare sempre più trascurabili, a seguito della sospensione, e probabilmente della prossima abolizione della sovrattassa sui *diesel*. Pertanto, ai fini di ricostruire in termini di consumo di carburante la perdita che deriverebbe all'erario dall'abolizione delle tasse automobilistiche, si è considerata la perdita derivante dall'abolizione delle tasse di possesso, che ammonta, sempre secondo una certa approssimazione, a 5.700 miliardi di lire. Per compensare tale perdita di gettito, sempre secondo calcoli effettuati sulla base dei consumi (dati raccolti rispettivamente dal Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, e pubblicati sul «bollettino petrolifero» del 1994, e dal centro ricerche dell'AGIP, diversificati per tipo di carburante utilizzato), sarebbe sufficiente un aumento del costo dei carburanti mediamente di 140 lire al litro (IVA inclusa). Tuttavia, è intenzione della proposta mantenere una certa diversificazione tra i tipi di carburante, penalizzando proporzionalmente i carburanti maggiormente inquinanti. Pertanto, il risultato sarebbe il seguente: un

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

aumento dell'aliquota dell'accisa sulla benzina di lire 168 (al netto dell'IVA, che verrà successivamente applicata sul prezzo della benzina), lire 125 sulla benzina senza piombo, lire 115 sul gasolio e 97 sul GPL (articolo 2). Sempre nell'ottica di favorire l'uso di carburanti relativamente meno inquinanti, si propone l'abolizione della tassa speciale sui veicoli alimentati a metano e GPL (articolo 3). Al fine di evitare la crescita repentina dell'inflazione, la maggiorazione dell'imposta sui carburanti verrà applicata in due riprese, rispettivamente del 50 per cento nel primo trimestre del 1997, e interamente nei periodi successivi (articolo 5). Da tali aumenti vengono comunque esentate le aziende per il trasporto pubblico locale, i veicoli già esenti dal pagamento della tassa di circolazione in base all'articolo 17 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, nonché i carburanti per uso agricolo (articolo 6). L'articolo 4 stabilisce che il gettito derivante dalla maggiorazione dell'imposta di fabbricazione venga devoluto alle regioni le quali attualmente riscuotono quasi l'intero gettito derivante dalle tasse automobilistiche (ad esclusione della rimanente tassa erariale), mentre allo Stato, che subirebbe la perdita dell'addizio-

nale erariale, andrebbero gli importi dell'IVA (per un gettito stimato di 1110 miliardi di lire). Inoltre, per rispettare il più possibile l'autonomia regionale, e la diversificazione di gettito regionale derivante dall'attuale riscossione delle tasse automobilistiche su base regionale, si ritiene che la ripartizione del gettito tra le varie regioni a statuto ordinario ed a statuto speciale debba essere effettuata secondo un criterio che rispetti la diversificazione delle entrate attuali, almeno nel primo anno di applicazione della nuova legge. A tal fine, l'articolo 4 stabilisce che per il primo anno di applicazione della legge la ripartizione avvenga in misura del gettito derivante dalle tasse automobilistiche regionali percepito nell'anno precedente dalle regioni. Negli anni successivi invece la ripartizione del gettito corrispondente all'aumento dell'imposta di fabbricazione verrà effettuata sulla base delle vendite dei vari carburanti su base regionale accertate dal Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, sempre sull'anno precedente. Tale criterio di ripartizione appare opportuno al fine di realizzare degli importi per le regioni che siano proporzionali alle perdite subite in conseguenza dell'abolizione delle tasse automobilistiche.

**DISEGNO DI LEGGE****Art. 1.**

*(Suppressione di tasse automobilistiche)*

1. A decorrere dal 1° gennaio 1997 sono soppresse:

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

b) la tassa automobilistica regionale sui veicoli di cui all'articolo 4 della legge 16 maggio 1970, n. 281, e successive modificazioni;

c) la tassa speciale erariale annuale istituita con l'articolo 7 del decreto legge 13 maggio 1991, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 1991, n. 202;

d) l'addizionale del 5 per cento istituita con l'articolo 25 della legge 24 luglio 1961, n. 729.

**Art. 2.**

*(Modifica di aliquote sui carburanti per autotrazione)*

1. Alla diminuzione di entrate conseguente alle disposizioni di cui all'articolo 1 si fa fronte mediante le seguenti maggiorazioni delle aliquote dell'accisa sui carburanti per autotrazione:

a) benzina (codice NC 2710 00 26, 2710 00 34 e 2710 00 36), maggiorazione di lire 168.000 per 1.000 litri;

b) benzina senza piombo (codice NC 2710 00 27, 2710 00 29, 2710 00 32), maggiorazione di lire 125.000 per 1.000 litri;

c) oli da gas o gasolio (codice NC 2710 00 69), maggiorazione di lire 115.000 per 1.000 litri;

d) gas di petrolio liquefatti per autotrazione (codice da NC 2711 12 11 a 27 11 19

00), maggiorazione di lire 97.000 per 1.000 Kg.

Art. 3.

*(Abolizione della tassa speciale sui veicoli alimentati a metano e GPL)*

1. A decorrere dal 1° gennaio 1997 la tassa speciale per i veicoli con motore alimentato a metano o a gas di petrolio liquefatto, istituita dall'articolo 2 della legge 21 luglio 1984, n. 362, è soppressa.

Art. 4.

*(Attribuzioni alle regioni)*

1. È attribuito alle regioni a statuto ordinario ed alle regioni a statuto speciale l'importo globale al netto di IVA derivante dalla maggiorazione delle aliquote dell'accisa di cui all'articolo 2. Tale importo viene devoluto alle regioni a titolo di compensazione per la perdita derivante dall'abolizione delle tasse automobilistiche regionali e ripartito tra le regioni secondo i criteri indicati nel comma 2.

2. Il gettito maturato durante l'anno 1997 viene ripartito tra le regioni in ragione del gettito derivante, per ciascuna di esse, dalla riscossione delle tasse automobilistiche percepito nell'anno precedente. Negli anni successivi la ripartizione avviene sulla base delle vendite di carburante su base regionale accertate dal Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, sull'anno precedente.

3. Le maggiorazioni di cui all'articolo 2 concorrono nel calcolo del gettito delle imposte di fabbricazione sui prodotti gravati da devolvere alle regioni e provincie a statuto speciale a termini delle rispettive disposizioni statutarie.

Art. 5.

*(Applicazione della maggiorazione d'imposta)*

1. La maggiorazione delle aliquote dell'accisa sui carburanti di cui all'articolo

2 viene applicata al 50 per cento durante il primo trimestre del 1997 ed interamente nel periodo successivo al 1° aprile 1997.

Art. 6.

*(Esenzioni)*

1. Sono esenti dagli aumenti di cui all'articolo 2 i carburanti per uso agricolo ed i carburanti acquistati dalle aziende per il trasporto pubblico per alimentare i mezzi adibiti al trasporto pubblico locale ed assimilati. Sono altresì esentati i veicoli già esenti dal pagamento della tassa di circolazione in base all'articolo 17 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39.

2. Il regime fiscale per oli e combustibili previsto per la città di Trieste si applica ai comuni della regione Friuli Venezia Giulia compresi in una fascia di 50 chilometri dal confine con la Repubblica slovena.

Art. 7.

*(Abrogazione di norme)*

1. Con effetto dal 1° gennaio 1997 sono abrogati:

a) i commi 1, lettera a), e 4 dell'articolo 23 del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 504;

b) l'articolo 25 della legge 24 luglio 1961, n. 729;

c) l'articolo 7 del decreto-legge 13 maggio 1991, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 1991, n. 202.

Art. 8.

*(Disposizioni finali)*

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

2. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il Mini-

stro delle finanze, di concerto con i Ministri dell'ambiente e dell'industria, del commercio e dell'artigianato, stabilisce con decreto le modalità per l'attuazione delle disposizioni di cui agli articoli 2, 4 e 5.

3. La convenzione con l'Automobil club d'Italia (ACI) concernente i servizi di riscossione e riscontro delle tasse automobilistiche è risolta. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle finanze, si emanano apposite disposizioni per la definizione degli incarichi dell'ACI e dei rapporti giuridici e finanziari tra il Governo e l'ACI.

