

(N. 735)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro delle Finanze
(TREMELLONI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 7 SETTEMBRE 1954

Provvedimenti in materia di tasse automobilistiche.

ONOREVOLI SENATORI,

1. Le ultime variazioni alle tasse automobilistiche risultano apportate con la legge 9 febbraio 1952, n. 49, entrata in vigore con effetto dal 1° gennaio 1952.

In occasione di tale provvedimento furono riviste tutte le tariffe del tributo in parola al fine di adeguarle, sia pure parzialmente, al mutato valore della moneta rispetto al 1938.

Come criterio informatore del provvedimento stesso si considerò il fatto che di fronte alla svalutazione del potere di acquisto della lira rispetto all'anno 1938 — svalutazione che offriva l'indice comunemente accettato da 1 : 55, con punte per alcuni generi alimentari anche di largo consumo di 1 : 80 — le tasse automobilistiche dopo la legge 17 gennaio 1949, n. 6, avevano fino ad allora subito il seguente aumento rispetto al periodo prebellico :

di circa 19 volte quelle per le autovetture;
di circa 28 volte quelle per i motocicli;
e 22 volte quelle per le motocarozzette.

Per gli autobus si era avuto un aumento di quattro volte rispetto alle tariffe del 1945, mentre per gli autocarri la maggiorazione si aggiornava sulle 9,40 volte circa.

Fu anche intendimento di stabilire per le singole categorie di autoveicoli, una scala di maggiorazione razionalmente graduata in rapporto alla potenza od alla portata degli automezzi stessi.

2. I due obbiettivi, facendo ora il consuntivo, può dirsi che siano stati raggiunti. La maggiorazione portata al tributo per effetto di tale legge non è stata di rilievo, né eccessivamente onerosa, tanto è vero che qualche critica a suo tempo mossa e cioè che la politica fiscale avrebbe finito per comprimere la diffusione degli autoveicoli con incresciosi riflessi nell'economia nazionale e nel campo sociale, si è dimostrata eccessivamente severa, come può agevolmente rilevarsi dai dati riguardanti la produzione automobilistica che nel 1953, anno successivo agli aumenti in discorso, è stata di circa il 25 per cento superiore a quelle dell'anno precedente.

Secondo i dati dell'Ufficio statistico dell'A.N.F.I.A.A. nel 1953 sono state costruite ben 174.294 unità contro 138.446 totalizzate nel 1952. L'aumento verificatosi è dunque del 25,9 per cento e la cifra di produzione rappresenta un nuovo *record* assoluto della industria automobilistica italiana, che ha battuto di quasi 30.000 unità il primato precedente, che risaliva al 1951 con 145.553 autoveicoli.

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

PRODUZIONE NAZIONALE AUTOMOBILISTICA NELL'ANNO 1953

SPECIE DEGLI AUTOVEICOLI	Numero degli autoveicoli	
	1952	1953
Autovetture	113.653	142.847
Autofurgoni	11.217	7.319
Autocarri:		
leggeri	4.798	12.848
medi	4.219	5.327
pesanti	3.025	3.667
Autobus:		
leggeri	335	236
medi	623	928
pesanti	576	1.122
Motocarri	2.000	20.000
Motocicli	10.000	50.000
Motoleggere e <i>motoscooters</i>	370.000	400.000
Ciclomotori	210.000	300.000
	730.446	994.294

PRODUZIONE AUTOMOBILISTICA NEI PRINCIPALI PAESI (Unità)

P A E S I	1952		1953			Variazioni % 1953 su 1952
	Produzione totale	%	Autovetture	Autoveicoli industriali	Totale	
Canada	433.729	5,6	363.951	116.794	480.745	4,9 + 10,8
Francia	495.831	6,4	368.298	127.364	495.662	5 + 10 —
Germania occidentale	422.502	5,5	391.503	97.085	488.588	5 + 15,6
Gran Bretagna	690.372	8,9	594.808	240.093	834.901	8,5 + 20,9
Italia	138.446	1,8	142.847	31.447	174.294	1,8 + 25,9
Stati Uniti	5.555.526	71,8	6.134.594	1.206.336	7.340.930	74,8 + 32,1
	7.736.406	100	7.996.001	1.819.119	9.815.120	100 + 26,9

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

CIRCOLAZIONE AUTOMOBILISTICA NELL'ANNO 1953

(Dati desunti dal pagamento delle tasse automobilistiche e raffronto con la circolazione del 1952).

SPECIE AUTOVEICOLI	Numero autoveicoli	
	1952	1953
Autovetture private	486.406	591.059
Autovetture da piazza e da rimessa	23.783	27.853
Autobus e rimorchi autobus	8.545	9.366
Motoleggere	739.957	989.813
Ciclomotori	399.639	515.325
Motofurgoncini	28.077	37.254
Motocicli a solo	180.152	229.256
Motocarrozette	12.077	12.000
Autocarri, motocarri e motofurgoncini.	286.428	333.980
Rimorchi	28.508	36.245
Autoveicoli speciali e vari	7.572	6.047
 Totale	2.201.144	2.788.198

3. Come risulta nella relazione che accompagnava la citata legge del 1952, gli aumenti, rispetto al 1938 sono risultati come appresso:

per le autovetture la maggiorazione è stata di circa 26 volte (in misura superiore quella per le grosse cilindrate);

per gli autocarri e rimorchi la maggiorazione si è aggirata sulle quattordici volte circa.

Può essere interessante la lettura dei seguenti prospetti:

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

MOTOCICLI

POTENZA IN CV	Tassa 1938	Tassa per effetto legge 9 febbraio 1952, n. 49	Coefficiente aumento rispetto al '38 per effetto legge 9 febbraio 1952, n. 49	Coefficiente rispetto al 1938 per effetto aumento proposto	Nuova tassa proposta	Numero motoциchi in circolazione nel 1953	Gettito tassa 1953	Gettito futuro per effetto aumento proposto	Differenza in aumento
									(1)
Fino a 3	70	4.000	57 volte	6.500		85,5 (1)			
Da 3 a 6	110	5.500	50 volte	7.500		71	229.256	951.676.000	1.427.514.000
Oltre 6	200	7.500	37 volte	9.000		45			
							229.256	951.676.000	1.427.514.000
									475.838.000

(1) La maggiorazione può sembrare eccessiva ma non lo è in effetti. L'aumento del tributo è stato stabilito con criteri perequativi in relazione agli altri tipi e categorie di veicoli a motore.

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

MOTOCARROZZETTE

POTENZA IN CV	Tassa 1938	Tassa per effetto della legge 9 febbraio 1952, n. 49	Coefficiente aumento rispetto al 1938 per effetto della legge 9 febbraio 1952, n. 49	Nuova tassa proposta	Coefficiente rispetto al 1938 per effetto aumento proposto	Numero motocarrozze in circolazione nel 1953	Gettito tassa 1953	Gettito futuro per effetto aumento proposto	Differenza in aumento
Fino a 3	100	4.500	25	7.500	41,66 volte				
Oltre 3 fino a 6	155	6.000	23	8.000	34,50 »	12.000	68.100.000	102.150.000	34.050.000
Oltre 6	300*	8.000	26	9.500	26 »				

VELOCIPEDI A MOTORE

CILINDRATA	Tassa 1949	Tassa 1952 (legge 9 febbraio 1952, n. 49)	Coefficiente aumento del 1952 rispetto al 1949	Nuova tassa proposta	Coefficiente rispetto al 1949 per effetto aumento proposto	Numero velocipedi a motore in circolazione nel 1953	Gettito del 1953	Gettito futuro per effetto aumento proposto	Differenza in aumento
Fino a 50 cm ³	1.000	1.200	1,20	2.000	2	515.325	618.390.000	1.030.650.000	412.260.000

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

MOTOCICLI LEGGERI

CILINDRATA	Tassa 1949	Tassa 1952 (legge 9 febbraio 1952, n. 49)	Coefficiente aumento nel 1952	Nuova tassa proposta	Coefficiente rispetto al 1949 per effetto aumento proposto	Numero motocicli leggieri e motocarrozette in circolazione nel 1953	Gettito tassa nel 1953	Gettito futuro per effetto au- mento proposto	Differenza in aumento	
		Oltre 50 cm ³ e fino a 125 cm ³ .	2.000	3.000	1,50	5.000	2,50	989.813	2.005.244.000	3.308.652.000	1.303.408.000
MOTOCARROZZETTE LEGGERE										
Oltre 50 cm ³ e fino a 125 cm ³ .		Era uguale a quella per i motocicli leg- geri.				6.000	3,00			

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

AUTOVETTURE AD USO PRIVATO

POTENZA IN CV.	TIPO E MARCA AUTOVEICOLI	Tassa 1938	Tassa 1952	Coefficiente di aumento rispetto al 1938 per ef. fetto della legge 9 feb- braio 1952, n. 49	Nuova tassa che viene posta	Gettito nel 1952	Coefficiente rispetto al 1938 con l'aumento della tassa proposto 50 %	Gettito tassa 1953	Gettito fu- turo per il nuovo au- mento	Differenza in aumento
Fino a 10	Iso - Isetta 3 CV. - F.I.A.T. 500 - Topolino - Giardinetta - Moretti 750.	330	7.000	21	10.500			31,50	299.326	
" 11	F.I.A.T. 508 - Lancia Ardea - Bialla.	360	10.000	27	15.000			40,50	53.701	
" 12	F.I.A.T. 1.100 - Appia Lancia.	390	12.000	30	18.000			45,00	124.246	
" 13	F.I.A.T. 1.100 - Lancia Augusta.	420	14.200	33	21.300			49,50	9.700	
" 14	Lancia Augusta.	450	18.000	40	27.000			60,00	1.093	
" 15	Bianchi.	480	21.000	43	31.500			63,50		
" 16	F.I.A.T. 1.400 - F.I.A.T. 514 - Aprilia.	510	24.000	47	36.000			70,05	55.991	
" 17	Citroen.	540	27.000	50	40.500			75,00	655	
" 18	Fiat Ardita.	570	30.000	52	45.000			78,90	407	
" 19	F.I.A.T. 1.500 - Alfa Romeo 1.900 - Ardita 1.750 - F.I.A.T. 1.400 D - Campagnola - F.I.A.T. 1.900 - Artena.	600	32.000	53	48.000			80,00	26.253	
" 20	F.I.A.T. 522.	640	36.000	56	54.000			82,50	1.300	
" 21	Jeep Aurelia.	690	39.000	56	58.500			84,00		
" 22	. . . . .	740	42.000	56	63.000			84,00		
" 23	. . . . .	790	45.000	56	67.500			84,00	12.902	6.024.664.000
" 24	. . . . .	840	48.000	57	72.000			84,00		9.036.996.000
" 25	. . . . .	890	51.000	57	76.500			85,50		3.012.332.000
" 26	. . . . .	940	54.000	57	81.000			85,50		
" 27	. . . . .	1.000	57.000	57	85.500			85,50		
" 28	. . . . .	1.060	60.000	56	90.000			85,50		
" 29	. . . . .	1.130	63.000	55	94.500			84,00		
" 30	. . . . .	1.200	66.000	55	99.000			83,50		
" 31	. . . . .	1.200	69.000	57	103.500			85,50		
" 32	. . . . .	1.200	72.000	60	108.000			90,00		
" 33	. . . . .	1.200	75.000	62	112.500			93,00	1.667	
" 34	. . . . .	1.200	79.000	65	118.500			97,50		
" 35	. . . . .	1.200	83.000	69	124.500			103,50		
" 36	. . . . .	1.200	87.000	72	130.500			108,00		
" 37	. . . . .	1.200	91.000	75	136.500			112,50		
" 38	. . . . .	1.200	95.000	79	142.500			118,50	424	
" 39	. . . . .	1.200	99.000	82	148.500			123,00		
" 40	. . . . .	1.200	103.000	85	154.500			127,50		
Oltre 40	. . . . .	1.200	107.000	89	160.500			133,70	410	
								591.059	4.390.320.000	6.024.664.000
										3.012.332.000

(1) Il coefficiente superiore a 50 riguarda le autovetture di maggiore potenza, cioè quelle di lusso.

AUTOBUS

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

POTENZA IN CV	Tassa in vigore 1938	Tassa legge 1952	Coeffiente aumento nel 1952 rispetto al 1938	Nuova tassa che viene proposta	Coeffiente rispetto al 1938 a seguito del nuovo aumento	Numero veicoli in circolazione 1953	Gettito tassa 1953	Gettito futuro per effetto del nuovo aumento	Differenza in aumento																		
									Fino a 13	19	20	21	33	35	39	41	43	46	50	52	58	64	68	71	78	85	
	420	10.500	25	15.750	37,50																						
» 19	600	20.000	33,33	30.000	49,99																						
» 20	640	22.000	34,37	33.000	51,55	(1)																					
» 21	690	24.000	34,78	36.000	52,19																						
» 33	1.200	48.000	40,00	72.000	60,00																						
» 35	1.200	53.000	44,16	79.500	66,24																						
» 39	1.200	65.000	54,16	97.500	81,24																						
» 41	1.200	71.000	59,16	106.500	88,04																						
» 43	1.200	77.000	64,16	115.500	96,24																						
» 46	1.200	86.000	71,66	129.000	107,49																						
» 50	1.200	98.000	81,66	147.000	122,49																						
» 52	1.200	104.000	86,66	156.000	129,99																						
» 58	1.200	122.000	101,66	183.000	152,49																						
» 64	1.200	140.000	116,66	210.000	174,99																						
» 68	1.200	152.000	126,66	228.000	189,99																						
» 71	1.200	161.000	134,16	241.500	201,24																						
» 78	1.200	182.000	151,66	273.000	226,49																						
» 85	1.200	203.000	169,16	304.500	253,74	(1)																					
					</																						

(1) In base ai sindacati coefficienti la maggiorazione può sembrare eccessiva ma, in effetti non lo è. L'aumento apportato al tributo è stato determinato con criteri perequativi, in relazione anche all'importanza, impiego, potenza, ecc. dei singoli veicoli. Occorre tenere anche presente che la quasi totalità degli autobus **beneficia** della riduzione di 1/3 della tassa e quelli che effettuano il servizio postale sono esenti (articolo 17, lettera c) del testo unico).

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

AUTOCARRI - MOTOCARRI - MOTOFURGONCINI

R I M O R C H I

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

LEGISLATURA II - 1952-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

In concreto quindi il coefficiente di adeguamento del tributo in parola è rimasto molto al disotto del coefficiente di svalutazione della moneta.

Sembra, pertanto, logico arguire che di fronte alle esigenze di reperire nuovi cespiti per l'Erario date le aumentate necessità di bilancio conseguenti ad un programma di vasto impegno sociale, un ritocco alle tariffe delle tasse automobilistiche non potrà cagionare gravi ripercussioni o riflessi dannosi all'economia e alla produzione del Paese, dato che, in definitiva, si tratta di un ulteriore passo del processo di perequazione del tributo al valore attuale della moneta.

Per meglio valutare i dati esposti, occorre considerare che nel 1938 le tasse automobilistiche, in relazione alla politica motoristica dell'epoca, erano di modesta entità e non graduate razionalmente secondo l'importanza, l'utilizzazione e le caratteristiche dei veicoli. Ciò ha la sua importanza perché spiega come l'aumento che ora deriverà ad alcuni tipi di motoveicoli e autoveicoli (e tra questi ultimi, alle autovetture di potenza superiore — che sono poi quelle di lusso, le quali hanno scarso rilievo per il gettito del tributo) non è oneroso come potrebbe sembrare, considerando soltanto la misura dei coefficienti di maggiorazione riportati — per i vari tipi — sui precedenti prospetti, coefficienti che in alcuni casi superano le cinquanta volte. Occorre anche

tener presente che l'attuale provvedimento viene a dare un ulteriore assetto al tributo e persegue il medesimo indirizzo che — come si è innanzi detto — informò la richiamata legge del 1952, e cioè: stabilire tra le varie categorie di autoveicoli e motoveicoli una scala di maggiorazione razionalmente graduata in rapporto alla potenza o alla portata dei veicoli stessi.

In definitiva, non si tratta di misconoscere l'importanza dell'automobile come strumento di lavoro; ma di fronte all'alternativa di tassare consumi che sono certamente più necessari non può negarsi che il settore automobilistico, sul quale — si può affermare — il complesso degli oneri fiscali che attualmente grava è inferiore a quello del 1938, presenta ancora qualche margine per un ritocco fiscale sia che si consideri tale tributo imposta di consumo, sia che lo si consideri come imposta sul movimento della ricchezza.

* * *

Articolo 1. — Gli aumenti che vengono proposti con il presente disegno di legge si riferiscono a tutte le categorie di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi i quali — quantitativamente — erano in circolazione nel 1953 distinti come appresso (dati rilevati dal pagamento della tassa di circolazione nell'anno 1953 — statistica A.C.I.).

SPECIE DI AUTOVEICOLI	ANNO 1953	
	Numero degli autoveicoli	Gettito delle tasse automobilistiche
Autovetture private	591.059	6.024.664.000
Autovetture da piazza e da rimessa	27.853	129.405.000
Autobus e rimorchi autobus	9.366	585.375.000
Motoleggere	989.813	2.005.244.000
Ciclomotori	515.325	558.390.000
Motofurgoncini leggeri	37.254	286.270.000
Motocicli a solo	229.256	951.676.000
Motocarrozette	12.000	68.100.000
Autocarri, motocarri, motofurgoni	333.980	3.869.322.000
Rimorchi	36.245	1.848.752.000
Autoveicoli speciali e vari	6.047	187.802.000
 Totali	2.788.198	16.515.000.000

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

In particolare le attuali tariffe (A, C, D, E, F, G allegate al testo unico 5 febbraio 1953, n. 39) vengono aumentate come appresso:

di circa il trenta per cento in media tra i vari tipi di motocicli e le motocarrozze;

del cinquanta per cento le autovetture adibite al trasporto di persone, gli autobus, gli autoscafi ad uso privato, gli autocarri, i motocarri, i motofurgoncini, i rimorchi, i motofurgoncini leggeri, i rimorchi adibiti a trasporto di persone;

nella stessa misura del cinquanta per cento le tasse per la circolazione di prova per il trasporto di persone su autocarri appartenenti ad aziende agricole ed industriali (tariffa H nn. 3 e 5 dello stesso testo unico).

Analogo aumento del cinquanta per cento si applica per la tassa relativa agli autoveicoli e rimorchi ad uso speciale (tariffa I del medesimo testo unico).

Rispetto al 1938 la maggiorazione delle tasse per le autovetture utilitarie sale ora a 31,50 volte; per le autovetture di media potenza — e cioè fino a 13 CV — il coefficiente viene ad essere di circa quarantacinque volte in media, mentre ascende a circa ottanta volte per le autovetture di lusso.

Per gli autocarri e rimorchi la maggiorazione è di circa venticinque volte.

Per gli autobus, specie quelli di potenza più elevata e per i motoveicoli, il coefficiente viene a risultare superiore a cinquanta volte, ma — come si è detto precedentemente — la maggiorazione più elevata è solo apparente perché, stante il criterio razionale adottato fin dal 1952, in effetti si tratta di assestamento del tributo graduato armonicamente tra le varie categorie di veicoli a motore.

La tassa per i velocipedi con motore ausiliario viene maggiorata dal sessantacinque per cento; quella dei motocicli leggeri e delle motocarrozze leggere del sessantasei per cento circa. Tale aumento non è oneroso ove si tenga presente l'irrisoria imposizione cui sono ora sottoposti. Per i carrelli adibiti al trasporto su strada di veicoli ferroviari la relativa tassa, data l'insignificante misura alla quale risultano ora sottoposti, da lire 3.000 passa a lire 6.000 (tariffa I).

Il diritto fisso per il rilascio del certificato sostitutivo del disco contrassegno, che dal 1923 è rimasto a lire 15, viene portato a lire 200 a titolo di adeguamento all'attuale valore della moneta; del pari viene aumentato da lire 50 a lire 300 il diritto fisso per il rilascio del disco contrassegno di esenzione alle autovetture nuove di fabbrica (che usufruiscono come è noto di tre bimestri di franchigia).

Articolo 2. — Si stabilisce che la misura della tassa di circolazione a carico di un nuovo tipo di autoveicolo, con speciali caratteristiche strutturali (quattro ruote motrici, cambio a otto marcie, talora presa di forza) munito di carrozzeria utilitaria e particolarmente adatto al trasporto fuori strada che l'industria nazionale ha di recente immesso sul mercato, sia ridotta per il periodo di cinque anni — a decorrere dalla data di collaudo — del sessanta per cento.

Tale autoveicolo soddisfa principalmente i bisogni connessi all'attività delle aziende agricole, e trova utile impiego anche nell'azionamento e traino di strumenti agricoli e industriali.

L'autoveicolo medesimo, che è munito di cassoncino per il trasporto di cose (al quale sono anche applicati sedili fissi per il trasporto di persone), dovrebbe essere classificato, ai fini della tassa di circolazione, nella categoria degli autoveicoli adibiti al trasporto promiscuo di persone e cose, i quali a' termini delle vigenti disposizioni scontano la tassa raggagliata alla potenza in CV del motore, prevista dalla tariffa C annessa al testo unico, 5 febbraio 1953, n. 39.

L'onere tributario che deriverebbe dall'applicazione di tale tariffa costituirebbe, specie nei primi anni quando l'acquirente è gravato delle spese di acquisto, un serio ostacolo alla vendita e diffusione del nuovo automezzo.

Riconosciuta l'opportunità, ai fini dell'economia agricola, di stabilire un particolare trattamento tributario per favorirne la produzione e la diffusione, si propone di concedere per cinque anni la riduzione della tassa annua di circolazione a favore di detti autoveicoli nazionali nuovi di fabbrica con le caratteristiche sopra descritte.

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Si precisa che le caratteristiche debbono essere tre e precisamente:

- 1) la possibilità dell'impiego fuori strada;
- 2) la utilizzazione di carrozzeria utilitaria;
- 3) l'impiego di quattro o più ruote motrici.

In tal modo mentre si coglie la caratteristica essenziale che è quella della maggiore aderenza alla strada mediante l'impiego di ruote motrici superiori a due, si consente che del beneficio possano fruire altri eventuali tipi agricoli costruiti con un maggior numero di ruote (camioncini agricoli a sei ruote) ma si esclude che possano rientrare, nel beneficio stesso, tipi eventualmente costruiti con carrozzeria di lusso per usi di diporto (caccia o pesca).

Al fine di garantire, poi, che della riduzione in questione usufruiscono solo gli autoveicoli aventi i requisiti suaccennati, si propone con lo stesso articolo che gli Ispettorati compartmentali M.C.T.C. debbano annotare sulle licenze di circolazione il periodo di durata della riduzione con espressa dichiarazione che l'autoveicolo ha tutte le caratteristiche su indicate.

Per ovvie ragioni di equità l'ultimo comma dello stesso articolo stabilisce che il beneficio tributario sia esteso agli autoveicoli di cui trattasi già entrati in circolazione a condizione che gli interessati, entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge, richiedano al competente Ispettorato della M.C.T.C. la apposizione, sulla licenza di circolazione, dell'annotazione di cui sopra.

Articolo 3. — Si viene a modificare l'articolo 18 del vigente testo unico 5 febbraio 1953, n. 39, nel senso che la franchigia di tre mesi, prevista per le autovetture adibite al trasporto di persone ed i motocicli — in temporanea importazione — è estesa anche ai rimorchi ad uso di abitazione, di campeggio e simili, rimorchi che i turisti affluenti in Italia portano ormai abitualmente, e che allo stato della vigente legislazione sono sottoposti ad una tassa

fissa annua — e quindi non frazionabile in bimestri — di lire 3.000 (lettera c) della tariffa I annexa al testo unico più volte richiamato).

L'estensione a tali rimorchi della franchigia di cui trattasi da tempo invocata, è in relazione al continuo aumento del turismo straniero da campeggio e trae fondamento dalla considerazione che i rimorchi in argomento costituiscono in definitiva mezzi turistici privati integranti, come accessorio, l'autovettura ad uso privato dalla quale sono trainati.

Tenuto conto, quindi, del carattere di associetà che a tali rimorchi speciali viene ormai riconosciuto, e considerata l'importanza che il traffico turistico riveste per l'economia nazionale, il provvedimento costituirà anche un buon motivo di propaganda turistica.

Della franchigia si avvarranno soprattutto gli stranieri che si fermano in Italia per brevi soggiorni. Quelli che resteranno più a lungo sconteranno il tributo per tali rimorchi insieme a quello per le autovetture, dopo i tre mesi di permanenza.

Il provvedimento ha scarsa importanza come diminuzione di entrata per l'Erario.

Articolo 4. — Sostituisce l'articolo 24 del testo unico, il quale, come è noto, prevede la riduzione, per tre anni, del 60 per cento del tributo a favore degli autocarri e rimorchi, costruiti a termini dell'articolo 1 del regio decreto-legge 14 luglio 1937, n. 1809 (1).

Il beneficio in parola, in origine — articolo 5 del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121 (2) — stabiliva l'esenzione completa per un anno a favore degli autoveicoli e rimorchi costruiti con le caratteristiche tecniche previste dal citato regio decreto-legge n. 1809 del 1937. Successivamente, per effetto dell'ar-

(1) Articolo 1 del regio decreto-legge 14 luglio 1937, n. 1809: «È data facoltà al Ministro per le comunicazioni di emanare norme per disciplinare le caratteristiche di ingombro, peso, portata, prestazione e facilità di circolazione degli autoveicoli e dei rimorchi di nuova costruzione, nell'intento di adeguarli ai vari casi di utilizzazione e di ridurre la varietà dei loro organi essenziali».

(2) Regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, articolo 5, lettera a): «Esenzione completa dalla tassa di circolazione per il periodo di un anno».

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ticolo 2 della legge 23 giugno 1939, n. 969 (1) l'esonero da un anno veniva portato a tre; a termini dell'articolo 4 del regio decreto-legge 10 marzo 1943, n. 84 (2), poi, lo stesso beneficio si modificava da « esenzione completa per tre anni » in « riduzione del 60 per cento per tre anni », riduzione che è quella attualmente in vigore (3).

Occorre tener presente che l'agevolazione in questione, concessa in relazione al più volte richiamato regio decreto-legge n. 1809 del 1937 — al fine di consentire l'appontamento a breve scadenza di un efficiente parco nazionale di autoveicoli per le necessità belliche — che si prevedevano imminent — fu conservata successivamente (benchè fossero cessate le ragioni che l'avevano determinata e la tecnica costruttiva degli autoveicoli industriali e rimorchi avesse subito nel frattempo profonde innovazioni), nell'intento di continuare a favorire l'industria automobilistica nazionale, anche per i conseguenti riflessi di carattere sociale.

Data però la genericità della norma e le difficoltà sorte, anche di recente, nel determinare quali categorie di autocarri e rimorchi dei tipi di nuova produzione, potessero beneficiare della riduzione di tassa, con il presente articolo s'intende precisare la portata della disposizione di favore, disposizione che è opportuno conservare.

Tenuto conto pertanto dell'evoluzione registrata nell'autotrasporto di merci e dei tipi della produzione dell'automobilismo industriale cui il beneficio ritorna efficace, la disposizione

(1) Articolo 2 della legge 23 giugno 1939, n. 969: « L'esenzione dalla tassa unica di circolazione stabilita dalla lettera a) dell'articolo 5 del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, per gli autoveicoli e rimorchi costruiti in conformità di quanto previsto dall'articolo 1 del regio decreto-legge 14 luglio 1937, è portata dal periodo di un anno ad un periodo complessivo di tre anni ».

(2) Articolo 4 del regio decreto-legge 10 marzo 1943, n. 94: « Compete un abbuono nella misura minima fissa del 60 per cento sull'ammontare della tassa unica di circolazione per il periodo di tre anni agli autoveicoli industriali e rimorchi di cui all'articolo 5, lettera a), del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, modificato dall'articolo 2 della legge 23 giugno 1939, n. 969 ».

(3) Articolo 10 del decreto-legge 1° marzo 1945, n. 88, e articolo 8 del decreto-legge 7 maggio 1948, n. 1058.

contenuta nell'articolo in esame stabilisce in modo chiaro ed inequivocabile che « della riduzione del 60 per cento usufruiscono gli autocarri e rimorchi nuovi di fabbrica di produzione nazionale di peso complessivo a pieno carico non inferiore a 30 quintali ».

Il Ministero dei trasporti è d'accordo sulla portata di tale disposizione. Nel secondo e terzo comma dello stesso articolo sono riportate le formalità di carattere amministrativo da osservare in sede di riconoscimento del diritto alla riduzione di tassa, similmente a quelle attualmente vigenti.

Articolo 5. — Viene data facoltà al Ministro per le finanze di stabilire con proprio provvedimento nuove forme di pagamento delle tasse automobilistiche e di modificare le forme e i termini e le modalità di pagamento dello stesso tributo ora previsti dall'articolo 2, penultimo comma (per quanto concerne le tasse stabilite in misura fissa annua), dall'articolo 5 (per gli autoveicoli) e dall'articolo 6 (per i motoveicoli).

La disposizione è importante perchè darà modo, all'occorrenza, di stabilire nuove forme e termini più adatti alla speciale materia, oggetto dell'imposizione, e di modificare quelli (forma e termini) in atto, in relazione anche alla varietà dei tipi dei veicoli a motore e del loro impiego.

Presentemente l'articolo 2, penultimo comma, del vigente testo unico 5 febbraio 1953, n. 39, stabilisce il pagamento del tributo in misura fissa annua per la circolazione di determinati veicoli: potrà avvenire che in relazione a riconosciute esigenze, tale modo di pagamento debba essere variato, ad esempio: con il frazionamento della tassa a periodi bimestrali, semestrali, ecc.; oppure che le attuali modalità previste nei confronti della circolazione degli autoveicoli (articolo 5 del citato testo unico) o dei motoveicoli (articolo 6 del medesimo testo unico) debbano essere modificate o aggiornate più razionalmente. In tali casi il Ministro per le finanze interverrà con più immediatezza e adatterà la forma e le modalità del tributo alle contingenti necessità.

Circa i termini, la norma vigente (articolo 5, ultimo comma del testo unico) stabilisce che per i veicoli in circolazione il pagamento della

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

tassa non può essere effettuato oltre il decimo giorno dall'inizio dei periodi fissi su indicati.

Ora poichè — come si è detto — molteplici circostanze connesse alla natura stessa del tributo consigliano spesso di meglio adattare le forme e i termini di pagamento alle esigenze della circolazione e degli utenti, la facoltà che viene concessa al Ministro costituisce, tra l'altro, un valido strumento per una più idonea pratica e razionale applicazione del tributo medesimo.

Articolo 6. — Contiene la disposizione che stabilisce il giorno di entrata in vigore della nuova legge.

TARIFFE. — Allo schema di disegno di legge sono annesse le tariffe *A*, *B*, *C*, *D*, *E*, *F*, *G*, *H* ed *I* che sostituiscono quelle — con le stesse indicazioni — del vigente testo unico.

Le singole voci delle tariffe risultano maggiorate nel modo seguente, come già accennato nel commento all'articolo 1, e cioè:

del 50 per cento le tariffe *A*, *C*, *D*, *E*, *F*, *G*, i numeri 3 e 5 della tariffa *I*;

del 66 per cento circa la tariffa *B* (1); del 100 per cento il numero 4 della tariffa *H* (2) e la tassa per carrelli adibiti al trasporto su strada dei veicoli ferroviari tariffa *I*;

opportunamente maggiorati i diritti fissi di cui ai numeri 1 e 2 della tariffa *H* (3).

(1) Riguarda velocipedi con motore ausiliario, i motocicli leggeri e le motocarrozze leggere.

(2) Il n. 4, tariffa *H*, riguarda il trasporto di autovetture, motocicli, motocarrozze, motocicli leggeri e motocarrozze leggere nuovi di fabbrica o di parti di ricambio su autocarri e motocarri nuovi di fabbrica.

(3) N. 1, tariffa *H*: diritto fisso per rilascio del certificato sostitutivo del disco-contrassegno da lire 15 a lire 200; n. 2, tariffa *H*: circolazione in esenzione delle autovetture nuove di fabbrica da lire 50 a lire 300.

Si mette in rilievo che le voci della tariffa *A* (motocicli e motocarrozze) non sono maggiorate del 50 per cento ma in misura inferiore — in media del 30 per cento circa — perchè oltre ad essere graduate proporzionalmente alla potenza del motore, sono anche messe in relazione con la prima voce della tariffa *C*, che riguarda le autovetturine utilitarie, cioè quelle fino a 10 CV. In base pertanto alle tariffe proposte, una motocarrozetta con motore di oltre 6 CV dovrà corrispondere la tassa annua di lire 9.000 mentre un'autovettura utilitaria (ad esempio F.I.A.T. 500 di 8 CV) sconterà la tassa annua di lire 10.500.

Alla tariffa *I* sono aggiunti agli altri autoveicoli ad uso speciale non atti comunque al trasporto di cose, alcuni tipi di analoghi veicoli (cfr. dal n. 19 al n. 26 della nuova tariffa).

Le autoambulanze che con la legge del 1952 godevano di una speciale tassa (lire 120 per ogni CV di potenza del motore) sono state riportate (come era precedentemente) tra gli altri autoveicoli ad uso speciale — tariffa *I* — in considerazione che non c'è ragione che giustifichi un trattamento fiscale più favorevole per tali veicoli (che appartengono a cliniche private ecc.).

Le autoambulanze che invece appartengono ad Enti ospedalieri, associazioni umanitarie e simili continuano a godere della esenzione di tassa di circolazione di cui all'articolo 17 del testo unico (1).

(1) Articolo 17, lettera *f*) del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche 5 febbraio 1953, n. 39: « Sono esenti dal pagamento delle tasse di circolazione gli autoveicoli esclusivamente destinati da Enti ospedalieri o da Associazioni umanitarie al trasporto di persone bisognose di cure mediche e chirurgiche, quando siano muniti di apposita licenza ».

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Le tariffe *A, B, C, D, E, F, G, H* ed *I* dell'allegato 1 al testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, sono sostituite rispettivamente dalle tariffe *A, B, C, D, E, F, G, H* ed *I* annesse alla presente legge.

Art. 2.

Gli autoveicoli « nuovi di fabbrica » di produzione nazionale a quattro o più ruote motrici, adatti per l'impiego fuori strada e muniti di carrozzeria utilitaria, hanno diritto, per il periodo di cinque anni — a decorrere dalla data del collaudo — alla riduzione del 60 per cento sull'ammontare della tassa annua di circolazione prevista per le autovetture adibite al trasporto di persone.

Sulla licenza di circolazione, il competente Ispettorato compartmentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione deve dichiarare che l'autoveicolo ha le caratteristiche tecniche di cui sopra ed il periodo di durata della riduzione.

Il beneficio tributario suddetto si applica anche agli autoveicoli con le stesse caratteristiche già in circolazione, a condizione che entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge gli interessati richiedano al competente Ispettorato compartmentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione l'apposizione, sulla licenza di circolazione, della suindicata dichiarazione.

Art. 3.

Il 1º comma dell'articolo 18 del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Repub-

blica 5 febbraio 1953, n. 39, è sostituito dal seguente:

« Le autovetture ed i motocicli ad uso privato, i rimorchi ad uso di abitazione, di campeggio e simili importati temporaneamente dall'estero ed appartenenti a persone residenti stabilmente all'estero sono esenti dal pagamento della tassa di circolazione per tre mesi, a decorrere dalla data della loro temporanea importazione ».

Art. 4.

L'articolo 21 del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, è sostituito dal seguente:

« Gli autocarri ed i rimorchi nuovi di fabbrica, di produzione nazionale, di peso complessivo a pieno carico superiore a 30 quintali, hanno diritto, per il periodo di tre anni — a decorrere dalla data del collaudo — alla riduzione del 60 per cento sull'ammontare della tassa di circolazione, prevista dalla annessa tariffa *F*.

Sulla licenza di circolazione il competente Ispettorato compartmentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione deve dichiarare che l'autocarro o il rimorchio hanno le caratteristiche suddette, ed il periodo di durata della riduzione di tassa.

Art. 5.

Il Ministro per le finanze ha facoltà di stabilire con proprio decreto nuove forme di pagamento delle tasse automobilistiche e di modificare le forme, i termini e le modalità di pagamento dello stesso tributo previsti dagli articoli 2, penultimo comma, 5 e 6 del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39.

Art. 6.

La presente legge entra i vigore il 1º gennaio 1955.

TARIFFA A.**M O T O C I C L I**

POTENZA IN CV	Tassa annua (Lire)	NOTE
Fino a 3	6.500	
Da oltre 3 fino a 6	7.500	
Oltre 6	9.000	

M O T O C A R R O Z Z E T T E

POTENZA IN CV	Tassa annua (Lire)	NOTE
Fino a 3	7.500	Per le motocarrozette adibite a servizio pubblico da piazza la tassa è ridotta ad un quarto (1/4).
Da oltre 3 fino a 6	8.000	
Oltre 6	9.500	

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TARIFFA B.**VELOCIPEDI CON MOTORE AUSILIARIO**

CILINDRATA	Tassa fissa annua (Lire)	NOTE
Fino a 50 cm ³	2.000	

MOTOCICLI LEGGERI

CILINDRATA	Tassa annua (Lire)	NOTE
Oltre 50 cm ³ e fino a 125 cm ³	5.000	

MOTOCARROZZETTE LEGGERE

CILINDRATA	Tassa annua (Lire)	NOTE
Oltre 50 cm ³ e fino a 125 cm ³	6.000	

TARIFFA C.

AUTOVETTURE ADIBITE AL TRASPORTO DI PERSONE E AUTOVETTURE ADIBITE AL TRASPORTO PROMISCUO DI PERSONE E COSE

POTENZA IN CV	Tassa annua (Lire)	NOTE
Fino a 10	10.500	Per le autovetture di potenza superiore ai 45 CV si applica la tassa corrispondente a cavalli vapore 45 aumentata di lire 7.500 (settemilacinquecento) per ogni cavallo vapore in più dei 45.
» 11	15.000	
» 12	18.000	
» 13	21.300	
» 14	27.000	
» 15	31.500	
» 16	36.000	
» 17	40.500	Alla tassa riportata nella presente tariffa si applicano le seguenti riduzioni:
» 18	45.000	
» 19	48.000	1) per le vetture da noleggio di rimessa: riduzione del 50 per cento;
» 20	54.000	per le vetture costruite o immatricolate prima del 1937 la riduzione è del 60 per cento.
» 21	58.500	
» 22	63.000	2) per le autovetture adibite al servizio pubblico da piazza: riduzione ad un quarto (1/4); per le autovetture costruite o immatricolate prima del 1937 la riduzione è ad un quinto (1/5);
» 23	67.500	
» 24	72.000	3) per le autovetture adibite a scuola guida: riduzione del 40 per cento a condizione che sulla licenza di circolazione sia stata apposta dal competente Ispettorato compartmentale della motorizzazione civile apposita annotazione attestante che l'autoveicolo è munito del doppio comando ed è esclusivamente adibito a scuola guida.
» 25	76.500	
» 26	81.000	
» 27	85.500	
» 28	90.000	
» 29	94.500	
» 30	99.000	
» 31	103.500	
» 32	108.000	
» 33	112.500	
» 34	118.500	
» 35	124.500	
» 36	130.500	
» 37	136.500	
» 38	142.500	
» 39	148.500	
» 40	154.500	
» 41	160.500	
» 42	166.500	
» 43	172.500	
» 44	178.500	
» 45	184.500	

TARIFFA D.**A U T O B U S**

POTENZA IN CV	Tassa annua (Lire)	NOTE
Fino a 10	9.000	
» 11	11.250	
» 12	13.500	
» 13	15.750	
» 14	18.000	
» 15	20.250	
» 16	22.500	
» 17	24.600	
» 18	27.000	
» 19	30.000	
» 20	33.000	
» 21	36.000	
» 22	39.000	
» 23	42.000	
» 24	45.000	
» 25	48.000	
» 26	51.000	
» 27	54.000	
» 28	57.000	
» 29	60.000	
» 30	63.000	
» 31	66.000	
» 32	69.000	
» 33	72.000	
» 34	75.000	
» 35	79.500	
» 36	84.000	
» 37	88.500	
» 38	93.000	
» 39	97.500	
» 40	102.000	
» 41	106.500	
» 42	110.700	
» 43	115.500	
» 44	120.000	
» 45	124.500	

Per gli autobus di potenza superiore ai 45 CV si applica la tassa corrispondente ai cavalli vapore 45, aumentata di lire 4.500 per ogni cavallo vapore in più dei 45.

Per gli autobus adibiti al servizio di noleggio da rimessa e per gli autobus adibiti al servizio pubblico su linea regolare si applica la tassa riportata nella presente tariffa ridotta di un terzo (1/3).

TARIFFA E.

AUTOSCAFI AD USO PRIVATO (TRASPORTO PERSONE)

POTENZA IN CV	Tassa annua (Lire)	N O T E
Fino a 1	1.350	
» 2	1.650	
» 3	1.950	
» 4	2.310	
» 5	2.550	
» 6	2.850	
» 7	3.450	
» 8	3.900	
» 9	4.350	
» 10	4.800	
» 11	5.400	
» 12	6.000	
» 13	6.600	
» 14	7.500	
» 15	8.250	
» 16	9.000	
» 17	9.900	
» 18	10.800	
» 19	11.850	
» 20	12.900	
» 21	14.250	
» 22	15.600	
» 23	17.250	
» 24	18.900	
» 25	20.700	
» 26	22.650	
» 27	24.900	
» 28	27.000	
» 29	29.700	
» 30	32.100	
» 31	35.100	
» 32	37.500	
» 33	40.800	
» 34	43.800	
» 35	46.800	
» 36	50.700	
» 37	54.000	
» 38	57.900	
» 39	61.000	
» 40	65.400	
» 41	69.000	
» 42	72.600	
» 43	76.500	
» 44	80.700	
» 45	84.000	

TARIFFA F.**AUTOCARRI, MOTOCARRI, MOTOFURGONCINI, RIMORCHI
E MOTOFURGONCINI LEGGERI**

PORTATA DEL VEICOLO	TASSA ANNUA		N O T E
	Autocarri, motocarri e motofurgoncini (Lire)	Rimorchi (Lire)	
Fino a 4 quintali	7.500	8.250	
Da oltre 4 fino a 8 quintali .	10.500	11.550	
» » 8 » » 10 » .	13.500	14.850	
» » 10 » » 15 » .	18.000	19.800	
» » 15 » » 20 » .	25.500	27.900	
» » 20 » » 25 » .	33.000	36.000	
» » 25 » » 30 » .	40.500	44.400	
» » 30 » » 35 » .	48.000	52.800	
» » 35 » » 40 » .	55.500	60.900	
» » 40 » » 45 » .	63.000	69.000	
» » 45 » » 50 » .	70.500	77.400	
» » 50 » » 60 » .	78.000	85.800	
» » 60 » » 70 » .	87.000	95.700	
» » 70 » » 80 » .	96.000	105.000	
» » 80 » » 90 » .	108.000	118.500	
» » 90 » » 100 » .	123.000	135.000	
» » 100 » » 110 » .	138.000	150.000	
» » 110 quintali	157.500	171.000	

TARIFFA G.**RIMORCHI ADIBITI AL TRASPORTO DI PERSONE**

NUMERO DEI POSTI	TASSA ANNUA		N O T E
	Per uso privato (Lire)	Noleggio rimessa e ser- vizio pubblico di linea (Lire)	
Fino a 15	37.500	24.600	
da 16 a 25	56.250	37.500	
da 26 a 40	84.000	56.000	
oltre i 40	140.400	93.000	

TARIFFA H.

RIFERIMENTO ARTICOLI DEL TESTO UNICO	Diritti fissi e tasse fisse	Importo (Lire)	NOTE
16	1) Rilascio del certificato sostitutivo del disco-contassegno: diritto fisso	200	
19	2) Circolazione in esenzione delle autovetture nuove di fabbrica diritto fisso.	300	
23	3) Circolazione di prova: a) autovetture, autobus, autocarri e rimorchi: tassa fissa annua	60.000	
	b) motocicli, motocarrozette, motocarri, motocicli leggeri, motocarrozette leggere e motofurgonecini leggeri: tassa fissa annua	9.000	
	c) autoscafi e velocipedi con motore ausiliario: tassa fissa annua	4.500	
26	4) Trasporto di autovetture, motocicli, motocarrozette, motocicli leggeri e motocarrozette leggere nuovi di fabbrica o di parti di ricambio su autocarri o motocarri pure nuovi di fabbrica: per ogni trasporto: tassa fissa	4.000	
28	5) Trasporto di persone su autocarri appartenenti ad aziende agricole od industriali: per ogni persona trasportabile: tassa fissa annua	1.500	

TARIFFA I.

**AUTOVEICOLI E RIMORCHI AD USO SPECIALE, NON ATTI COMUNQUE
AL TRASPORTO DI COSE**

DENOMINAZIONE DEI VEICOLI	Tassa annua (Lire)	NOTE
A) 1) trattori stradali; 2) avantreni distaccabili di autocarri snodati a tre assi; 3) autospazzatrici; 4) autospazzaneve; 5) autopompe; 6) autoinnaffiatrici; 7) autocarri attrezzi; 8) autocarri scala e autocarri per riparazioni linee elettriche; 9) autocarri gru per soccorsi e recuperi automobilistici; 10) autosgranatrici; 11) autotrebbiatrici; 12) autoambulanze; 13) autofunebri; 14) autofurgoni appositamente carrozzati per trasporto di detenuti; 15) autoveicoli per disinfezioni; (16) autopubblicitarie e per mostre pubblicitarie semprechè provviste di carrozzeria apposita che non consenta altri usi e nelle quali le cose trasportate non abbandonino mai il veicolo; 17) autoveicoli per radio cinema-sonoro; 18) autoveicoli adibiti a spettacoli viaggianti; 19) autoschermografico; 20) autocappella; 21) auto attrezzato per irrigare i campi; 22) autosaldatrici; 23) auto con installazioni telegrafiche; 24) autoscavatrici; 25) autoperforatrici; 26) autosega;	Per ogni CV di potenza del motore: lire 750.	
B) 1) Rimorchi destinati esclusivamente a servire gli automezzi di cui alla lettera A); 2) Rimorchi carrozzati ad uso speciale conformemente all'autoveicolo da cui sono trainati; 3) Rimorchi ad uso di abitazione, quelli di campeggio o simili.	Per ciascun rimorchio: lire 4.500 in misura fissa annua.	
C) Carrelli adibiti al trasporto su strada di veicoli ferroviari.	Per ciascun carrello: lire 6.000 in misura fissa annua.	