

# SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

(N. 427-A)

## RELAZIONE DELLA 5<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(FINANZE E TESORO)

(RELATORE TERENCEO MAGLIANO)

SUL

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro delle Finanze

di concerto col Ministro dell'Industria e del Commercio

col Ministro del Commercio con l'Estero

e col Ministro di Grazia e Giustizia

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 24 FEBBRAIO 1964

Comunicata alla Presidenza il 12 marzo 1964

Conversione in legge del decreto-legge 23 febbraio 1964, n. 26, adottato ai sensi dell'articolo 77, comma secondo, della Costituzione, concernente l'istituzione di una imposta speciale sugli acquisti di alcuni prodotti

ONOREVOLI SENATORI. — Il decreto-legge 23 febbraio 1964, n. 26, adottato ai sensi dell'articolo 77, comma secondo, della Costituzione, concernente l'istituzione di una imposta speciale sugli acquisti di alcuni prodotti — di cui si chiede la conversione in legge — costituisce, con quello per la modifica del regime fiscale della benzina, degli idrocarburi aciclici saturi e naftenici, liquidi e dei gas di petrolio liquefatti per autotrazione e con quello relativo alla modifica temporanea della cosiddetta imposta cedolare, il gruppo connesso e coordinato dei provvedimenti adottati nell'interesse dell'economia del Paese nell'attuale congiuntura.

Il provvedimento all'esame tocca, come quello per la benzina, un settore che è stato sempre particolarmente sensibile, cioè quello della motorizzazione, che negli ultimi anni — come è a tutti noto — ha segnato un notevolissimo incremento e che — come è altrettanto noto — dà già un rilevante gettito fiscale ed è anche toccato dal provvedimento sulla benzina e da quello preannunciato sulle vendite a rate. Di qui l'interesse che il Paese e la stampa, oltreché le categorie economiche direttamente interessate, hanno dimostrato alle nuove norme e di qui anche l'esame particolarmente approfondito che ne è stato fatto in Commissione, a preludio della discussione in Aula con cui il Parlamento intende assolvere la sua funzione di depositario del potere legislativo, alla ricerca della normativa rispondente all'interesse del Paese in solerte e piena collaborazione col potere esecutivo che ai sensi della Costituzione ha assunto con la necessaria forma del decreto-legge l'iniziativa del provvedimento.

L'ampia discussione svoltasi in Commissione ha portato al disegno di legge notevoli modificazioni, che qui di seguito saranno brevemente illustrate, ed ha rappresentato appunto il primo contributo del Parlamento ad accrescere la corrispondenza delle nuove norme all'interesse generale del Paese, alla loro strumentalità ai fini della programmazione in corso, alla armonizzazione del loro aspetto sociale e fiscale nel

quadro anche degli impegni derivanti dalla nostra partecipazione al M.E.C.

Esse sono quindi la risultanza, la somma di una serie di considerazioni, tutte intrinsecamente assai valide, ma che per dare vita ad un provvedimento organico e fiscalmente corretto sono state oggetto di inevitabili contemperamenti, suscettibili sempre di ulteriori modulazioni cui il Parlamento, nella sua valutazione sovrana, potrà far luogo nell'intento di ottenere una ancora più adeguata e perfetta adesione ai fini che si vogliono raggiungere.

D'altra parte, come è stato autorevolmente affermato, il tener conto delle esigenze sociali e cioè, nella fattispecie, l'aver la mano il più possibile leggera sulle piccole cilindrate, non può voler dire politicizzare la tavola pitagorica, che può sempre vendicarsi nelle maniere più impensate!

Passando all'illustrazione del provvedimento, quale risulta dalle modifiche deliberate dalla Commissione, col voto contrario dei gruppi liberale, comunista e del movimento sociale, si nota quanto segue:

All'articolo 1, premesso che, come è noto, l'imposta sui veicoli si applica solo alle autovetture *nuove* mentre per i natanti si applica anche a quelli *usati*, per la pratica impossibilità di evitare, in caso contrario, massicce evasioni, sono state aggiunte alcune precisazioni destinate sostanzialmente ad evitare incertezze e contestazioni sulla sfera di applicabilità della nuova imposta che — si precisa — si applica anche alle « autovetture per il trasporto promiscuo di persone e di cose ».

È inoltre specificato il concetto di « autovetture nuove » e di « privati consumatori », dovendosi con la prima frase intendere « le autovetture che vengono iscritte per la prima volta nel P.R.A. » e con la seconda « tutte le persone fisiche e giuridiche, gli enti e le associazioni di qualsiasi specie », i quali, per quanto concerne i prodotti di cui alla lettera *a*), — autoveicoli — iscrivano per la prima volta l'autovettura nel Pubblico Registro Automobilistico e per quanto concerne i prodotti di cui alla lettera *b*) — natanti — li acquistino per uso proprio presso industriali o commercianti.

L'articolo 2 è quello fondamentale del disegno di legge, in quanto contiene la formula da cui discende la determinazione della imposta che grava su ogni singolo tipo di autoveicolo e che si basa, come indici, su 3 elementi: prezzo, cilindrata ed ingombro.

L'esemplificazione dell'incidenza della formula governativa e di quella della Commissione sui principali tipi di veicoli in circolazione è stata fatta dalla stampa, assieme a quella di altre ipotesi teoriche o anche state oggetto di discussione.

La formula governativa iniziale, come è noto, era la seguente:

$$a = 5 + \left( \frac{i}{4} \right)^2 + \frac{c}{500}$$

Allo scopo di arrivare ad una minore incidenza sulle piccole cilindrate, il relatore aveva proposto la seguente formula che, partendo da una base inferiore, manteneva una soddisfacente linea di progressività:

$$I = 2 P^2 + 1000 i^2 + 0,01 c^2$$

in cui « P » rappresentava il prezzo espresso in decine di migliaia di lire, « i » l'ingombro in metri quadrati, « c » la cilindrata espressa in centimetri cubici.

Essa aveva cioè una progressione dal 5 al 15 per cento con una riduzione media per tutti i modelli del 28 per cento - 29 per cento, con un minimo del 24 per cento per le piccole cilindrate ed un massimo del 32 per cento per le medie cilindrate.

Il Governo, nel riconoscere che questa proposta — così come era formulata — rispondeva ad apprezzabili criteri sociali ed era pure di massima idonea al raggiungimento delle finalità economiche e generali del provvedimento, ritenne tuttavia di insistere per una diversa soluzione — approvata dalla Commissione — che ne garantisse anche il pieno successo fiscale, stimato a circa 50 miliardi pur nella ovvia incertezza di una esatta previsione legata sempre a fatti imponderabili.

I criteri e le valutazioni che sono stati alla base della decisione della Commissione sono quelli accennati nelle considerazioni

generali svolte all'inizio della presente relazione e ad esse si fa rinvio.

L'ultimo capoverso dell'articolo 2 contiene — rispetto al testo governativo — maggiori, opportune specificazioni sulle modalità di corresponsione dell'imposta oltre al principio generale che l'imposta non potrà in nessun caso essere inferiore al 5 per cento nè superiore al 15 per cento del prezzo di listino in Italia al netto dell'I.G.E.

Peraltro giova sottolineare che l'autovettura attualmente sul mercato italiano e con i più bassi indici per prezzo, ingombro, cilindrata, risulta colpita dalla nuova imposta nella misura del 6,3 per cento.

L'articolo 3 è quello dedicato alla imposta sulle imbarcazioni.

Le modifiche consistono nello stabilire, per i natanti, al 5 ed al 15 per cento le aliquote minime e massime, mentre il parametro inferiore era nel testo governativo del 7 per cento come per le autovetture. Per i prezzi intermedi, la formula che sostituisce quella governativa è, in sostanza, diretta ad armonizzare il lato fiscale della nuova imposta per i natanti con il criterio inizialmente proposto dal decreto governativo.

L'articolo 4 è rimasto invariato ed è ispirato al concetto di esonerare le amministrazioni dello Stato e le aziende statali autonome dal pagamento della nuova imposta, il che si risolverebbe praticamente in una partita di giro, aggravando inutilmente il lavoro degli uffici.

All'articolo 5 si è stabilito che, per i natanti di provenienza estera, l'imposta generale sull'entrata liquidata per l'importazione non entra a formare il valore imponibile.

L'articolo 6 è rimasto invariato.

All'articolo 7 si è precisato che le relative norme, di richiamo alla disciplina generale dell'I.G.E., valgono solo per i natanti.

All'articolo 8 si è modificata la dizione per evitare accordi fraudolenti tra venditori e compratori di natanti destinati a limitare la incidenza della imposta.

All'articolo 9, infine, si è meglio precisato, sempre per i natanti, la possibilità di ricorso

al Ministro in materia di violazione dell'imposta.

Infine è stato soppresso l'articolo 10 con cui si prevedeva la cessazione di efficacia delle norme alla scadenza di due anni. Si è voluto cioè scoraggiare da parte delle Case straniere operazioni di *dumping*, che sarebbero rese più facili dalla limitazione del periodo di validità della nuova imposta; di converso si è voluto evitare che negli ultimi mesi del periodo le vendite di autovetture fossero praticamente annullate per la naturale tendenza dell'aspirante compratore a rinviare l'acquisto.

Il relatore, infine, rendendosi conto della opportunità di non aggiungere altre norme al disegno di legge, chiede al Governo di confermare l'impegno già preso in Commissione, per la più sollecita restituzione delle maggiori somme versate da coloro che hanno acquistato autovetture dopo l'entrata in vigore del decreto-legge.

Concludendo, il vostro relatore si onora chiedere all'Assemblea — a nome della 5<sup>a</sup> Commissione — l'approvazione della conversione in legge del decreto-legge 23 febbraio 1964, n. 26.

MAGLIANO Terenzio, *relatore*

**DISEGNO DI LEGGE**

## TESTO DEL GOVERNO

Conversione in legge del decreto-legge 23 febbraio 1964, n. 26, adottato ai sensi dell'articolo 77, comma secondo, della Costituzione, concernente l'istituzione di una imposta speciale sugli acquisti di alcuni prodotti

*Articolo unico.*

È convertito in legge il decreto-legge 23 febbraio 1964, n. 26, concernente l'istituzione di una imposta speciale sugli acquisti di alcuni prodotti.

**DISEGNO DI LEGGE**

## TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 23 febbraio 1964, n. 26, adottato ai sensi dell'articolo 77, comma secondo, della Costituzione, concernente l'istituzione di una imposta speciale sugli acquisti di alcuni prodotti

*Articolo unico.*

È convertito in legge il decreto-legge 23 febbraio 1964, n. 26, concernente l'istituzione di una imposta speciale sugli acquisti di alcuni prodotti, con le seguenti modificazioni:

All'articolo 1, lettera *a*), sono aggiunte le parole « comprese le autovetture per il trasporto promiscuo di persone e di cose »;

dopo la lettera *b*) è aggiunto il seguente comma:

« Agli effetti del presente decreto, per nuove s'intendono le autovetture che vengono iscritte per la prima volta nel Pubblico Registro Automobilistico »;

È aggiunto, inoltre, il seguente comma: « Ai sensi del presente decreto si intendono privati consumatori tutte le persone fisiche e giuridiche, gli enti e le associazioni di qualsiasi specie i quali, per quanto concerne i prodotti di cui alla lettera *a*), iscrivano per la prima volta l'autovettura nel Pubblico Registro Automobilistico e per quanto concerne i prodotti di cui alla lettera *b*) li acquistino per uso proprio presso industriali o commercianti »;

Il testo dell'articolo 2 è sostituito col seguente:

« Per i prodotti di cui alla lettera *a*) del precedente articolo 1 sia nazionali che di provenienza estera, l'imposta è dovuta nella misura risultante dalla seguente formula:

$$I = P^2 + 1.500 i^2 + 0,01 c^2$$

(Segue: *Testo del Governo*)

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

dove " I " indica l'importo dell'imposta dovuta, " P " il prezzo di listino di vendita in Italia espresso in decine di migliaia, " i " l'ingombro espresso in metri quadrati e " c " la cilindrata complessiva espressa in centimetri cubici.

« Per ingombro s'intende il prodotto della lunghezza massima per la larghezza massima dell'autovettura, compresi i paraurti ed ogni altra sovrastruttura.

« Il numero che esprime l'ingombro, quando non sia multiplo di 0,10, è arrotondato al multiplo di 0,10 immediatamente superiore; il numero che esprime la cilindrata in centimetri cubici, quando non sia un intero multiplo di dieci, è arrotondato al numero intero multiplo di 10 immediatamente superiore e il prezzo, quando non è multiplo di diecimila, è arrotondato al multiplo di diecimila immediatamente superiore.

« L'imposta è dovuta secondo le norme del decreto legislativo luogotenenziale 18 giugno 1945, n. 399 e successive modificazioni ed è corrisposta in occasione della registrazione degli atti che, a' termini dell'articolo 6, n. 3, del regio decreto 29 luglio 1927, n. 1814, devono essere prodotti al Pubblico Registro Automobilistico per la prima iscrizione della proprietà delle autovetture. Essa non può, in alcun caso, essere inferiore al 5 per cento nè superiore al 15 per cento del prezzo di listino in Italia al netto dell'I.G.E. »;

Il testo dell'articolo 3 è sostituito col seguente:

« Per i prodotti di cui alla lettera b) del precedente articolo 1 l'imposta è dovuta a cura del venditore sul prezzo di listino in Italia per i prodotti nuovi o sul prezzo praticato all'acquirente per i prodotti usati e per i prodotti nuovi non compresi nei listini, con diritto a rivalsa sull'acquirente stesso, in base all'aliquota del 5 per cento per i prezzi di importo fino a lire cinquecentomila e in base all'aliquota del 15 per cento per i prezzi d'importo da lire tre milioni e oltre. Per i prezzi interme-

(Segue: *Testo del Governo*)

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

di l'aliquota è stabilita in base alla seguente formula:

$$a = \frac{P}{25} + 3$$

dove "a" indica l'aliquota e "P" il prezzo espresso in decine di migliaia di lire.

« Ai fini dell'applicazione della formula di cui sopra le frazioni di prezzo inferiori a lire diecimila si arrotondano a lire diecimila.

« L'imposta si corrisponde in base ad apposito documento scritto da rilasciarsi a cura del venditore nei modi e nei termini stabiliti per il pagamento dell'imposta generale sull'entrata dal regio decreto-legge 9 gennaio 1940, n. 2, convertito con modificazioni nella legge 19 giugno 1940, n. 762, e successive modificazioni ed integrazioni ».

La tabella allegata al decreto-legge 23 febbraio 1964, n. 26, è soppressa.

All'articolo 5, il secondo comma è sostituito col seguente:

« A tal fine non concorre a formare il valore imponibile l'ammontare dell'imposta generale sull'entrata liquidata per l'importazione dei prodotti stessi »;

All'articolo 7, dopo le parole « imposta speciale sugli acquisti » sono aggiunte le altre « dei prodotti di cui alla lettera b) del precedente articolo 1 »;

All'articolo 8, terzo comma, le parole « riscosso o pattuito » sono sostituite con le altre « sul quale l'imposta è dovuta »;

All'articolo 9, nel secondo periodo, dopo le parole « Ministro delle finanze » sono aggiunte le altre « in materia di violazioni all'imposta applicata sui prodotti di cui alla lettera b) del precedente articolo 1 »;

L'articolo 10 è soppresso.