SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

(N. 723)

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori LOMBARDI, DE GIUSEPPE, TRIGLIA, SCARDACCIONE, MARAVALLE, CONTI PERSINI e LUGNANO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 12 FEBBRAIO 1980

Modificazioni al decreto-legge 8 ottobre 1976, n. 691, convertito in legge 30 novembre 1976, n. 786, e al decreto-legge 23 dicembre 1977, n. 936, convertito in legge 23 febbraio 1978, n. 38, concernenti il regime fiscale degli autoveicoli azionati con motore *diesel*

ONOREVOLI SENATORI. — Il cosiddetto « superbollo » sugli autoveicoli azionati con motore *diesel* trova la sua disciplina legislativa nell'articolo 8 del decreto-legge 8 ottobre 1976, n. 691, convertito nella legge 30 novembre 1976, n. 786, e nell'articolo 9 del decreto-legge 23 dicembre 1977, n. 936, convertito nella legge 23 febbraio 1978, n. 38.

È, tuttavia, certo che, anche trascurando di considerare il particolare stato di difficoltà della finanza pubblica allorchè tale supertassa venne istituita, ben pochi furono convinti che il « superbollo » servisse a perequare i costi dell'utenza tra automobili *diesel* e automobili a benzina, in quanto la nuova tassa appariva assai più una misura sostitutiva di un inapplicabile dazio di importazione su vetture con motore *diesel* di fabbricazione estera in presenza di una crescente domanda di autovetture di questo tipo che l'industria nazionale non riusciva al momento a soddisfare; e, quindi, assai più una misura protettiva rivolta anche alla riduzione dello squilibrio della bilancia commerciale.

In effetti, la tesi della perequazione dei costi tra utenti di motori *diesel* e di motori a benzina per il trasporto di persone era contrastata dalla natura di tassa del « superbollo »; sicchè appariva inspiegabile perchè l'uso del demanio stradale e dei servizi pubblici connessi costituissero per l'utente con motore *diesel* una prestazione particolare e diretta diversa da quella erogata all'automobilista con motore a benzina; e soprattutto perchè tale diversità fosse riscontrata solo tra utenti di autovetture a benzina o *diesel* destinate al trasporto di persone e non anche tra utenti di autocarri con differente propulsione destinati al trasporto di cose.

Tale inspiegabilità e la diseguaglianza di trattamento tributario nei confronti delle due diverse categorie di utenti, unita alla sostanziale inefficacia dell'intento perequativo (dopo un certo chilometraggio l'utente

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1600) — 2-3-4

diesel è nuovamente « sperequato » rispetto a quello a benzina) hanno indotto a ritenere del tutto ingiustificato, oltrechè incostituzionale, il « superbollo », anche in considerazione del fatto che la disincentivazione all'acquisto e all'uso di autovetture a motore *diesel* operata con detta tassa contrasta con una politica di risparmio energetico, in quanto: *a*) a parità di quantità di combustibile, un'autovettura a gasolio percorre circa una volta e mezzo i chilometri che percorrerebbe se avesse un motore a benzina; *b*) da una tonnellata di petrolio greggio si ricava il 10 per cento di benzina e il 25 per cento di gasolio.

L'opportunità, pertanto, di incentivare l'uso delle autovetture con motore *diesel* trova nell'attuale regime delle tasse di circolazione il suo più stridente segno di contraddizione.

D'altra parte, venuta meno l'iniziale ragione di scoraggiare l'acquisto di autovetture *diesel* di fabbricazione estera a seguito della oramai larga produzione da parte dell'industria nazionale, sono venute meno anche le pretese ragioni perequative in conseguenza dell'aumento del prezzo del gasolio, che all'epoca dell'istituzione del « superbollo » ammontava a lire 140 il litro, mentre è attualmente di lire 290.

Circostanza, questa, da indurre l'allora Ministro delle finanze, onorevole Malfatti, a comunicare (vedi « La Repubblica » del 26 giugno 1979) che, a seguito del rincaro del gasolio deciso il giorno precedente dal CIP, era allo studio dei competenti uffici del Ministero delle finanze la riduzione del « superbollo », allo scopo di armonizzare i costi dell'utenza tra automobili *diesel* e automobili a benzina.

Se, pertanto, è riconosciuta anche dalla Amministrazione finanziaria l'iniquità di una tassazione non modificata nonostante l'aumento del costo del carburante cui si riferisce, l'opportunità di consentire notevoli risparmi energetici proprio in virtù della tecnologia cui si fa ricorso usando autovetture con motore *diesel* giustifica la proposta di totale soppressione del tributo.

DISEGNO DI LEGGE

Articolo unico.

L'articolo 8 del decreto-legge 8 ottobre 1976, n. 691, convertito, con modificazioni, nella legge 30 novembre 1976, n. 786, e l'articolo 9, primo comma, del decreto-legge 23 dicembre 1977, n. 936, convertito, con modificazioni, nella legge 23 febbraio 1978, n. 38, concernenti il regime fiscale degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone e al trasporto promiscuo di persone e di cose, azionati con motore *diesel*, sono soppressi.