

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro dei Trasporti**

(ANGELINI)

di concerto col **Ministro delle Finanze**

(PRETI)

e col **Ministro degli Affari Esteri**

(FANFANI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 26 GENNAIO 1959

Istituzione di un diritto fisso per gli autoveicoli e i rimorchi adibiti al trasporto di cose, importati temporaneamente in Italia

ONOREVOLI SENATORI. — A norma dell'articolo 8 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, la circolazione in Italia degli autocarri e rimorchi stranieri importati temporaneamente dall'estero è consentita previo pagamento della tassa prevista per i veicoli nazionali dalla tariffa F annessa alla legge 21 maggio 1955, n. 53, col beneficio del frazionamento al trentaseiesimo dell'aliquota annuale, cioè con la facoltà, per il trasportatore straniero, di versare la tassa stessa in frazioni corrispondenti ad un periodo minimo di dieci giorni anzichè di due mesi come prescritto tassativamente per i veicoli italiani nell'articolo 5 del testo unico.

Ciò significa, ad esempio, che per un autotreno in temporanea importazione dall'estero deve essere corrisposta una tassa di lire 3.910 e di lire 7.416 per un soggiorno minimo di dieci giorni a seconda che l'autotreno abbia una portata complessiva di 10 tonnellate (40 quintali la motrice e 60 il rimorchio) e di 20 tonnellate (80 quintali la motrice e 120 il rimorchio).

Supponendo che con i veicoli in questione vengano compiuti in media tre viaggi per ogni dieci giorni (tenuto conto che i trasporti internazionali su strada sono effettuati, in grande maggioranza, da ditte specializzate e dotate di apposita organizzazione) ne consegue che la tassa graverà per solo lire 1.303 o lire 2.472 per un trasporto

di 10 o, rispettivamente, 20 tonnellate con destinazione in qualsiasi località del territorio nazionale.

Le disposizioni fiscali italiane, fondate sul concetto di reciprocità e di equilibrio di trattamento tributario, si appalesano estremamente favorevoli nei confronti dei trasportatori stranieri, ai quali è applicato un trattamento più favorevole di quello usato ai cittadini italiani (per questi ultimi, pagamento minimo di un bimestre).

Nei vari Stati europei peraltro, e soprattutto in alcuni di quelli con l'Italia confinanti, i trasporti di cose con autoveicoli effettuati sia in conto proprio sia in conto di terzi con retribuzione, sono assoggettati, sia per motivi di disciplinamento interno di categoria sia per motivi di coordinamento e di protezione dei trasporti ferroviari, ad oneri fiscali gravosi. In alcuni Stati — Francia, Austria, Germania, Belgio eccetera — è inoltre adottata, con modalità varie, una discriminazione di oneri fra trasportatori nazionali e trasportatori stranieri che ivi effettuano trasporti internazionali.

Sono sufficienti invero i dati seguenti, relativi alla entità degli esborsi fiscali che vengono pagati dal trasportatore italiano, circolante oltre frontiera, per meglio illustrare quanto diverso e più oneroso sia il sistema seguito dagli altri Paesi, per lo meno dalla maggioranza di quelli con i quali l'Italia ha in corso più ampie relazioni di traffico merci su strada.

1. *Francia.* — La circolazione di un veicolo straniero in territorio francese è soggetta, con modalità differenti da quelle in vigore per i cittadini, all'assolvimento di una tassa di 50 franchi giornalieri per ogni tonnellata, o frazione di tonnellata, di peso lordo massimo attribuito al veicolo, e di una sovratassa di franchi 200 giornalieri per ogni tonnellata, o frazione di tonnellata, di peso massimo eccedente le sei tonnellate. Un autotreno italiano avente il peso lordo di 30 tonnellate, e quindi una portata aggirantesi sulle 20 tonnellate, come nell'esempio sopra riportato, può circolare in

Francia solo previo versamento di una tassa di importo pari a circa lire 10.000 al giorno, mentre per un analogo autotreno francese viene richiesto in Italia, il pagamento di appena lire 7.416 per dieci giorni.

2. *Belgio.* — Nel Belgio il tributo fondamentale che colpisce gli autoveicoli industriali stranieri in temporanea importazione è calcolato sulla base delle giornate di permanenza, con aliquote di lire 1.500, 2.250 e 4.625 per giorno a seconda che il veicolo abbia una tara inferiore alle 5 tonnellate, o compresa fra le 5 e le 10 tonnellate, o superiore a quest'ultimo valore. Dette aliquote subiscono un incremento del 60 per cento quando si applicano ad autotreni con alimentazione a gasolio, come normalmente avviene per gli autotreni italiani. Per un autotreno italiano appartenente a categoria superiore alle 10 tonnellate di tara, azionato a gasolio, deve essere corrisposta a titolo di tassa di soggiorno la somma giornaliera di lire 7.400, tenendo conto altresì che quando si tratti di permanenza superiore ai tre giorni vengono computate come intere sia la giornata di entrata che quella di uscita.

Alla tassa di soggiorno è da aggiungere una tassa di trasporto in ragione del 4,5 per cento sul prezzo del trasporto relativo al percorso effettuato sulle strade belghe. La tassa di trasporto può essere assolta mediante pagamento forfettario, al momento dell'entrata in territorio belga, di una somma equivalente a lire 5.000 (lire 2.500 per veicolo). La tassa di cui trattasi è corrisposta nuovamente all'uscita se l'autotreno effettua il viaggio di ritorno con carico di merci.

In definitiva, per quattro giorni di permanenza in Belgio l'autotreno italiano di tara superiore alle 10 tonnellate con carico di merci in entrata ed in uscita è assoggettato al pagamento della tassa di soggiorno di lire 29.600 e della tassa di trasporto di lire 10.000, per un totale complessivo di lire 39.600.

Per contro un autotreno belga in Italia per dieci giorni paga lire 7.416.

LEGISLATURA III - 1958-59 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

3. *Austria.* — La circolazione dei veicoli stranieri in territorio austriaco è colpita (oltre la tassa di soggiorno di lire 240 per ogni giorno di permanenza) da una tassa di trasporto di circa lire 10 per tonnellata-chilometro, per i primi 90 chilometri di percorrenza in territorio austriaco e di lire 1,25 per ogni successiva tonnellata-chilometro. Ciò comporta per un autotreno della portata di 20 tonnellate effettuante un trasporto a pieno carico, per una percorrenza di 90 chilometri, la corresponsione della somma di lire 18.000. Per un trasporto in andata a pieno carico, per una percorrenza di 200 chilometri, dovrà essere corrisposta la somma di lire 18.000 per i primi 90 chilometri e la somma di lire 2.750 per i successivi 110 chilometri (pari a lire 1,25 per tonnellata-chilometro), per un totale complessivo di lire 20.750. Ove si effettuasse un carico di ritorno il totale della tassa ammonterebbe a lire 41.500.

Per i cittadini si applica un regime differente.

4. *Germania.* — Anche nella Germania occidentale l'autoveicolo estero è gravato di una tassa di soggiorno (nella misura di lire 225 circa per giornata di permanenza, con un minimo di lire 750) e da una tassa di trasporto. Quest'ultima è applicata con una aliquota di lire 1,50 per tonnellata-chilometro ai trasporti autorizzati per conto di terzi e di lire 7,50 per tonnellata-chilometro a quelli in conto proprio. Nel caso già considerato di un autotreno italiano di 20 tonnellate di portata, che si addentri in territorio germanico per una distanza di 100 chilometri dalla frontiera, trasportante un carico di merci solo in andata o solo al ritorno, dovrà quindi essere corrisposta la somma di lire 12.750 o di lire 3.750 a seconda che il trasporto venga effettuato per conto proprio o di terzi.

5. *Jugoslavia.* — Il regime fiscale cui sono sottoposti gli autoveicoli esteri temporaneamente importati in Jugoslavia è basato su una tassa giornaliera nella misura di lire 200 per ogni tonnellata di portata massima, ciò significa che per l'autotreno di 20 ton-

nellate di portata viene richiesto il pagamento di lire 4.000 al giorno. Tale tassa è raddoppiata per i trasporti in transito e dimezzata per i veicoli circolanti senza carico. È da calcolare che una buona parte del traffico Italia-Jugoslavia si effettua nei territori contigui con attività continuativa giornaliera o bigiornaliera e che in conseguenza in dieci giorni per un autotreno italiano in servizio continuativo si devono pagare 40 mila lire contro lire 7.416 pagate per un autotreno jugoslavo nello stesso periodo di tempo.

I dati esposti dimostrano che i cinque Paesi considerati — i quali assorbono complessivamente circa il 90 per cento di tutto il traffico internazionale di merci su strada in entrata ed in uscita dall'Italia — adottano nei confronti dei veicoli italiani un sistema fiscale più gravoso, e spesso in misura veramente notevole, di quello cui sono assoggettati i loro veicoli in Italia e che, al contrario di quanto accade in Italia, i rispettivi trasportatori nazionali fruiscono di un sistema tributario più vantaggioso.

Tutto ciò determina, per le ditte italiane che effettuano trasporti internazionali, situazioni di particolare disagio, sia per l'entità delle tasse che debbono essere versate negli altri Paesi, con non trascurabili riflessi di ordine generale anche in materia valutaria, sia perchè tali somme sono in genere considerevolmente superiori a quelle corrisposte dalle imprese residenti nei Paesi stessi.

Le conseguenze di tale stato di cose si concretano evidentemente in un'accentuata difficoltà od impossibilità da parte dei trasportatori italiani ad effettuare trasporti internazionali soprattutto a grande distanza e a sostenere la concorrenza estera, concorrenza che non può essere sottovalutata giacchè il continuo progresso nella efficienza dei mezzi automobilistici ha posto particolarmente in risalto le crescenti possibilità di sviluppo dei trasporti su strada anche in campo internazionale ed ha pertanto determinato, ormai in tutti Paesi, un forte potenziamento delle relative attrezzature.

È ovvio che i vari Governi si preoccupino dei problemi che ne derivano, e svol-

gano quindi ogni possibile azione in favore dei rispettivi trasportatori specie attraverso la conclusione di accordi internazionali miranti ad assicurare la ripartizione del traffico.

Anche il Governo italiano ha sempre seguito, ed intende seguire questa via; peraltro, i risultati che si possono raggiungere sono lontani dagli scopi prefissi in quanto l'efficacia di qualsiasi accordo che pur riesca ad offrire alle ditte italiane, sotto l'aspetto amministrativo, buone possibilità per lo esercizio dei traffici, viene completamente frustrata dalle discriminazioni e dagli oneri fiscali che gli Stati impongono a vantaggio dei trasportatori nazionali.

Mezzi elastici atti a porre rimedio alla situazione descritta possono essere esclusivamente ricercati in un'opportuna azione da svolgere in campo fiscale, tenuto conto che la eventuale ritorsione in sede amministrativa (blocco o riduzione del numero delle autorizzazioni ai trasportatori stranieri o altro) fatalmente provocherebbe contromisure dall'altra parte e quindi non risolverebbe il problema ma ne complicherebbe ulteriormente gli aspetti.

In vista anche di tali difficoltà le legislazioni fiscali di alcuni Stati prevedono particolari discriminazioni o particolari meccanismi con finalità di tutela dei loro traffici.

Il sistema vigente in Italia non contempla per contro tali possibilità. È vero infatti che, ai sensi dell'articolo 8 — ultimo capoverso — del testo unico sopra citato, il beneficio concesso al trasportatore straniero di versare la tassa di circolazione in frazioni pari al trentaseiesimo dell'importo annuale è subordinato alla sussistenza della reciprocità di trattamento da parte del Paese cui appartiene il trasportatore medesimo, ma è indubbio che il mancato riconoscimento di tale beneficio e la conseguente applicazione nei riguardi del trasportatore straniero del pagamento bimestrale della tassa anziché di quello di dieci giorni non sortirebbe alcun apprezzabile effetto in quanto i trasporti internazionali, come già si è avuto occasione di notare, costituiscono attività di ditte specializzate che ai trasporti stessi si dedicano

con continuità. Per tali ditte quindi l'assolvimento della tassa in rate bimestrali anziché decadali verrebbe a costituire una facilitazione, mentre si risolverebbe soltanto in aggravio ed in disagio per le aziende che effettuano trasporti saltuari od occasionali.

Si rende opportuno creare un apposito strumento che consenta di equilibrare le pressioni fiscali incidenti sui trasportatori italiani e su quelli esteri, mediante la possibilità di colpire questi ultimi con una tassazione particolare quando se ne avverta la necessità o, meglio ancora, allo scopo di evitare ai singoli provvedimenti ogni carattere di ritorsione, istituendo un diritto fisso di carattere generale che gravi sui trasporti effettuati in territorio italiano con autoveicoli stranieri ma possa essere adeguatamente annullato o ridotto a vantaggio dei trasportatori appartenenti a Paesi che applichino alle imprese italiane un trattamento che si avvicini e si equilibri con quello italiano.

Il provvedimento legislativo, che si sottopone all'esame ed all'approvazione, contempla le norme idonee ad attuare le finalità descritte, fondandosi sulle seguenti caratteristiche:

1) non istituisce nuovi oneri fiscali — l'articolo 2 del provvedimento prevede la esenzione o la proporzionata riduzione del diritto fisso — a carico dei trasportatori appartenenti a Stati i quali applicano agli italiani un trattamento fiscale conveniente di reciprocità;

2) facilita, indipendentemente da accordi fiscali, la conclusione di accordi internazionali regolanti la effettuazione dei trasporti stradali internazionali di cose tra gli Stati stessi secondo le occorrenti modalità amministrative, economiche e tecniche;

3) neutralizza, quando occorra, le varie difficoltà fiscali vigenti all'estero a carico dei trasportatori italiani, onde mettere gli italiani e gli stranieri in grado di esplicare nei traffici internazionali, pressoché nelle stesse condizioni, le rispettive capacità di lavoro;

4) agevola la conclusione di accordi fiscali in materia.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

Gli autoveicoli e i rimorchi adibiti a trasporti internazionali di cose, importati temporaneamente dall'estero ed appartenenti a persone residenti stabilmente all'estero, sono soggetti ad un diritto fisso di lire 1.500 per ogni tonnellata o frazione di tonnellata di cose trasportate.

Per le percorrenze non superiori a cento chilometri il diritto fisso dovuto è di lire 1.000 per ogni tonnellata o frazione di tonnellata di cose trasportate.

Il diritto fisso deve essere corrisposto per ogni viaggio effettuato in entrata o in uscita dal territorio italiano.

Art. 2.

In esecuzione di accordi intervenuti con altri Governi, o di convenzioni internazionali oppure quando sussista reciprocità di trattamento tributario o per esigenze dei traffici, possono essere concesse esenzioni o riduzioni dal pagamento del diritto fisso, di cui all'articolo 1, con decreto del Ministro delle finanze d'intesa con quello dei trasporti.

Art. 3.

Per il pagamento del diritto fisso, per le infrazioni e per quant'altro non espressamente previsto nella presente legge, valgono, in quanto applicabili, le norme del testo unico 5 febbraio 1953, n. 39, e successive modificazioni ed aggiunte.

Il Ministro delle finanze può, con proprio decreto, stabilire nuove modalità di pagamento del diritto fisso di cui all'articolo 1 del presente testo.