

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XII LEGISLATURA —————

N. 968

## DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori ROMOLI, GARATTI e ZANETTI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 6 OTTOBRE 1994

---

Soppressione della tassa speciale erariale annuale per  
veicoli fuoristrada

---

ONOREVOLI SENATORI. - Con l'introduzione in forza del decreto-legge 13 maggio 1991, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 1991, n. 202 - della tassa speciale erariale sui fuoristrada, si è contravvenuto al principio di equità fiscale senza un reale aumento delle entrate per lo Stato.

Se l'intendimento del legislatore era quello di tassare la ricchezza, non è stato centrato l'obiettivo, considerato che oltre il 90 per cento dei mezzi fuoristrada si acquista per una cifra inferiore ai 40 milioni di lire, cifra considerevole ma pur sempre inferiore a quella che si spende per acquistare numerosissimi modelli di autovetture, per le quali non c'è un ulteriore accanimento fiscale.

Irrisorio, del resto, è l'introito di questa iniquità fiscale, poichè l'evasione è elevatissima ed assai difficile da arginare per mancanza di chiarezza terminologica.

La definizione di «veicolo fuoristrada», come riportata dalla legge che si richiama al decreto del Ministro dei trasporti 30 giugno 1988, n. 387, e poi ridefinita dalla circolare del Ministero del commercio con l'estero del 12 novembre 1988, n. 45, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 271 del 18 novembre 1988, identifica con parametri ben precisi tale veicolo. I requisiti necessari sono piuttosto limitativi in rapporto ai veicoli in vendita attualmente, quindi la legge n. 202 del 1991 al comma 3-bis dell'articolo 7 introduce un nuovo tipo di catalogazione: «ai fini dell'applicazione della tassa di cui al comma 3 le autovetture e gli autoveicoli per il trasporto promiscuo di persone e cose si considerano comunque veicoli fuoristrada se muniti di almeno un asse anteriore e di almeno un asse posteriore progettati per essere simultaneamente motori, anche se può essere disinnestata la

motricità di un asse, nonchè di cambio di riduttore o con più di cinque rapporti, esclusa la retromarcia».

Ciò ha portato ad una serie di incongruenze notevoli: diverse autovetture assolutamente stradali, a trazione integrale, dotate di cambio a sei marce o di riduttore sono perciò comunque considerate fuoristrada; alcuni veri e propri fuoristrada ma sprovvisti di riduttore perchè non previsto, o con cambio a quattro rapporti più primino o con cambio automatico sono di fatto esentati dalla suddetta tassa.

Inoltre, le carte di circolazione di un medesimo modello di fuoristrada talvolta riportano espressamente tale dicitura o la voce «idoneo all'impiego fuoristrada» ed altre volte no, ma spesso non riportano la presenza del riduttore: fa allora testo l'effettiva presenza del congegno oppure la carta di circolazione?

A parità di parametri sinora utilizzati per la tassazione di veicoli (potenza fiscale/cilindrata) si viene, inoltre, a discriminare un tipo di veicolo rispetto ad un altro, in contrasto con il principio di uguaglianza; si introduce un concetto di lusso per un mezzo che spesso è d'obbligo utilizzare per palesi inefficienze dell'Amministrazione pubblica: zone prive di manutenzione stradale inesistente, o più semplicemente zone dove le condizioni geografico-climatiche non consentono l'uso di una normale vettura; si penalizza un tipo di veicolo che in tali situazioni garantisce mobilità in qualsiasi condizione meteorologica, riducendo quindi i costi sociali derivanti dai problemi di non-mobilità dei normali mezzi.

Si è introdotta una tassazione che prescinde completamente dall'età del mezzo e di conseguenza dal suo valore effettivo: ci si trova abbastanza spesso infatti, di fronte ad un mezzo ex militare dal valore commercia-

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

le di un paio di milioni di lire che è tassato annualmente per il medesimo importo.

Si è inoltre creata una misura marcatamente protezionistica, in quanto la maggior parte dei fuoristrada disponibili sul mercato (ben oltre il 90 per cento) sono di provenienza estera con pesante penalizzazione dei produttori interni alla Comunità Europea, non soggetti a contingentamento dell'importazione.

In questo periodo di applicazione della legge, risulta che l'evasione della tassa sia molto elevata, sia per l'effettiva difficoltà di catalogazione del circolante, sia per una diffusa e dichiarata obiezione fiscale a riguardo.

A fronte di una percentuale di autocarri (esenti) intorno al 35-40 per cento del circolante (e sono in grande aumento le trasformazioni da vettura ad autocarro) e di una evasione stimata ben superiore al 70 per cento, il calo del mercato, senza contare l'indotto e l'usato, ha portato ad un mancato introito per l'erario di sola IVA (25-28 per cento in meno del mercato già nel primo anno di applicazione) che è probabilmente maggiore del gettito reale della tassa.

Il presente disegno di legge vuole eliminare definitivamente una norma sicuramente ingiusta e che non reca per contro un beneficio significativo all'erario.

## DISEGNO DI LEGGE

---

### Art. 1.

1. I commi 3, 3-bis, 4, 5 e 5-bis dell'articolo 7 del decreto-legge 13 maggio 1991, n. 151, convertito, con modificazioni nella legge 12 luglio 1991, n. 202, sono abrogati.

2. Alle minori entrate derivanti dalla presente legge, si provvede per il 1994, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1994-96, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle finanze.

3. Il Ministero del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

### Art. 2.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.