

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2397

PROPOSTA DI LEGGE

d’iniziativa del deputato CAPEZZONE

Riforma della disciplina delle tasse automobilistiche e altre disposizioni concernenti l'imposizione tributaria sui veicoli

Presentata il 20 maggio 2014

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge, pur nella sua brevità, intende realizzare un significativo intervento di riforma dell'imposizione tributaria sui veicoli, incidendo sulle tasse automobilistiche, sull'imposta provinciale di trascrizione e sul regime di deducibilità delle spese ai fini delle imposte sui redditi.

L'intervento legislativo è orientato al conseguimento di tre obiettivi fondamentali: ridurre l'impatto ambientale dei veicoli a motore attraverso incentivi alla sostituzione del parco auto nazionale con veicoli più moderni, più sicuri e meno inquinanti; sostenere il mercato dell'auto nell'attuale drammatica fase congiunturale; ridurre la pressione tributaria complessiva.

In particolare, l'articolo 1 della proposta di legge, al comma 1, prevede che i veicoli nuovi siano esenti dalle tasse au-

tomobilistiche per tre anni dalla data della prima immatricolazione. Si tratta di una misura che avrebbe un triplice effetto positivo. In primo luogo essa determinerebbe benefici significativi sul piano ambientale, facilitando l'eliminazione dei veicoli più vecchi, aventi elevato impatto inquinante. In secondo luogo essa consentirebbe di sostenere il mercato dell'auto attraverso uno strumento di carattere permanente e non temporaneo, come furono le precedenti misure agevolative per la rottamazione dei veicoli. In terzo luogo l'esenzione avrebbe anche un effetto positivo sul piano della sicurezza della circolazione, consentendo di innovare un parco auto che, com'è noto, risulta molto obsoleto e, pertanto, meno sicuro.

Al fine di agevolare ulteriormente il rinnovamento della mobilità privata in

senso ecologicamente compatibile, il medesimo comma 1 prevede inoltre che per i veicoli a metano, a gas di petrolio liquefatto (GPL) e ibridi (i quali nel 2013 rappresentano circa il 15 per cento delle nuove immatricolazioni) l'esenzione dalle tasse automobilistiche sia efficace per cinque anni, in modo da incentivare l'acquisto di veicoli meno inquinanti, valorizzando così ulteriormente l'aspetto ecologico dell'iniziativa legislativa.

Le misure proposte non comporterebbero sostanziali problemi di gettito, poiché potrebbero essere ampiamente compensate dalle maggiori entrate derivanti dalle nuove immatricolazioni — in particolare attraverso l'incremento del gettito dell'imposta sul valore aggiunto (IVA) e il recupero di fatturato per le imprese automobilistiche — tenuto conto che dal giugno 2012 al giugno 2013, nel solo settore dell'automobile, si sono persi 270 milioni di euro di IVA e 1,6 miliardi di fatturato.

Il comma 2 prevede una riforma sostanziale e, per certi aspetti, epocale dei criteri di determinazione delle tasse automobilistiche, con il passaggio da un modello basato esclusivamente sulla potenza del motore ad uno, più moderno, che risponda al principio del diritto dell'Unione europea « più inquinanti più paghi ». In sintesi, si prevede che la tassa automobilistica sia determinata in base al livello di emissioni del veicolo (specificato nella carta di circolazione di ogni veicolo) in funzione inversa all'impatto inquinante del veicolo. La disposizione specifica altresì che rimane ferma l'esenzione prevista dalla normativa vigente per i veicoli elettrici.

A tal fine il comma 3 affida ad un decreto, da emanare entro novanta giorni, la determinazione delle nuove tariffe delle tasse automobilistiche in applicazione dei suddetti criteri, nonché le relative disposizioni di attuazione necessarie per la definizione di tutti gli aspetti tecnici di dettaglio.

Poiché le tasse automobilistiche sono devolute alle regioni a statuto ordinario fin dal 1993, la proposta di legge fa salva la

facoltà, riconosciuta a ciascuna regione, di variarne le tariffe, ma prevede, al fine di evitare problemi applicativi e confusione in occasione del primo anno di applicazione del nuovo criterio, che tale facoltà possa essere esercitata solo a decorrere dall'anno successivo, in termini analoghi a quanto stabilito dall'articolo 17, comma 16, della legge n. 449 del 1997 (legge finanziaria per il 1998), che aveva innovato in precedenza il criterio di determinazione delle tasse automobilistiche passando dai cavalli fiscali alla potenza effettiva.

L'articolo 2 prevede che l'imposta provinciale di trascrizione non si applichi per le immatricolazioni di veicoli a motore nuovi effettuate a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge. Anche in questo caso la misura è intesa a incentivare la modernizzazione del parco auto nazionale, in primo luogo al fine di ridurre l'impatto ambientale attraverso la sostituzione con veicoli che necessariamente rispettano più rigorosi limiti di emissione, e altresì allo scopo di favorire la ripresa del mercato automobilistico.

L'articolo 3 interviene sul tema della deducibilità dei costi sostenuti per gli automezzi aziendali ai fini delle imposte sui redditi, che più volte nel corso degli ultimi due anni è stata oggetto di drastiche riduzioni, legate a finalità di copertura finanziaria di altre misure. Infatti la quota di deducibilità, che già era stata ridotta dal 50 al 40 per cento a seguito delle modifiche apportate dal decreto-legge n. 81 del 2007, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 127 del 2007, è stata ridotta al 27,5 dalla legge n. 92 del 2012 e, a distanza di pochi mesi, ulteriormente ridimensionata al 20 per cento dalla legge n. 228 del 2012. In tale contesto normativo, il comma 1 riporta al 40 per cento, per il periodo d'imposta in cui è avvenuta l'immatricolazione e per i tre periodi d'imposta successivi, la percentuale di deducibilità prevista dall'articolo 164, comma 1, lettera b), del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986,

n. 917, sia per i veicoli non strumentali utilizzati nell'esercizio d'impresa, sia per quelli utilizzati nell'esercizio di arti e professioni, limitatamente ai veicoli nuovi immatricolati per la prima volta successivamente alla data di entrata in vigore della legge.

A tale proposito occorre rilevare come il ripristino di una più elevata percentuale di deducibilità per i veicoli di nuova immatricolazione, oltre ad avere, anche in questo caso, un effetto di modernizzazione del parco auto e di conseguente riduzione del livello medio di emissioni per veicolo, determinerebbe impatti positivi notevoli sia sul settore specifico sia sull'intera economia italiana, atteso il rilievo che tale settore ha sul prodotto interno lordo (PIL) nazionale e considerato che la misura stessa potrebbe coinvolgere circa 4,5 milioni di contribuenti titolari di partita IVA. Inoltre, l'innalzamento della percentuale di deducibilità consentirebbe di eliminare una notevole disparità di trattamento fiscale di cui gli operatori nazionali soffrono rispetto a quelli di molti altri Stati europei (nei quali sono previste anche percentuali di deducibilità al 100 per cento), favorendo in questo modo la ripresa del mercato. A tale proposito occorre infatti considerare che in alcuni Stati europei — Germania e Francia *in primis* — le immatricolazioni di autoveicoli aziendali rappresentano il 60 per cento del mercato dell'automobile, mentre in Italia solo il 30 per cento.

Nella medesima prospettiva mette conto inoltre segnalare come la forte penalizzazione fiscale di cui tale comparto è stato fatto oggetto negli ultimi anni in Italia abbia sortito effetti negativi anche per l'erario, determinando una contrazione del gettito fiscale, attraverso la riduzione del parco auto aziendale, la conseguente sostituzione, spesso fittizia, di autovetture con autocarri (che godono di una percentuale di detraibilità e deducibilità al 100 per cento) e il sempre più ampio ricorso alle auto private dei dipendenti con rimborso chilometrico riconosciuto ai dipendenti stessi, in quanto per molte imprese risulta fiscalmente più con-

veniente ricorrere a tale meccanismo, che tuttavia determina una significativa perdita di gettito.

L'articolo 4 reca la copertura finanziaria degli oneri, in termini di minori entrate, determinati dalla proposta di legge. Essa è realizzata attraverso un intervento di riduzione di agevolazioni, incentivi e contributi alle imprese. In tale contesto si prevede anche un meccanismo di compensazione della diminuzione di gettito derivante, a carico delle regioni e delle province, dall'applicazione delle disposizioni degli articoli 1 e 2. In relazione ai profili di copertura del provvedimento occorre comunque sottolineare che una parte significativa degli oneri da esso generati potrà essere compensata dagli effetti di maggior gettito tributario complessivo determinati dalle stesse misure della proposta di legge, le quali avranno l'effetto di moltiplicare gli acquisti e le immatricolazioni di veicoli nuovi, con effetti positivi in termini di imposte dirette e indirette.

In conclusione, la proposta di legge potrebbe determinare effetti positivi sotto numerosi profili, sia diretti sia indotti:

migliorare la sostenibilità ambientale del traffico privato, anche attraverso il tendenziale e progressivo aumento delle auto ad alimentazione alternativa (a metano, a GPL e ibride);

rinnovare il parco auto italiano, esigenza particolarmente pressante, atteso che le auto circolanti sono per lo più vecchie, insicure e inquinanti e che dal 2000 al 2012 la quota delle autovetture con più di dieci anni è passata dal 38 per cento al 44 per cento, mentre il 54 per cento del parco autovetture appartiene alle classi Euro 0, 1, 2 e 3;

ridurre i consumi di carburanti, con effetti positivi sia sotto il profilo ambientale sia per la bilancia commerciale del Paese;

grazie all'ammodernamento del parco veicolare, contribuire a migliorare la sicurezza e a ridurre i costi sociali ed economici degli incidenti stradali (che in Italia sono pari a 30 miliardi di euro

all'anno, vale a dire al 2 per cento del PIL), nonché gli oneri assicurativi gravanti sui consumatori e sull'intera collettività;

rilanciare complessivamente il settore dell'automobile e il suo indotto, tra i più colpiti dalla crisi economica, determinando un impatto positivo sull'intera fi-

liera automobilistica (in termini di fatturato e di gettito dell'IVA) e sul PIL, che potrebbe anche compensare, come già indicato in precedenza, il minor gettito derivante dalle agevolazioni introdotte;

ridurre notevolmente l'imposizione fiscale sui cittadini e sulle imprese.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

(Riforma della disciplina delle tasse automobilistiche).

1. I veicoli a motore nuovi immatricolati a decorrere dal 1° gennaio dell'anno successivo a quello in corso alla data di entrata in vigore della presente legge sono esenti dalle tasse automobilistiche nell'anno della prima immatricolazione e nei due anni successivi. L'esenzione di cui al primo periodo si applica fino al quarto anno successivo a quello della prima immatricolazione per i veicoli nuovi alimentati a gas di petrolio liquefatto, a metano o ad alimentazione ibrida.

2. A decorrere dal 1° gennaio dell'anno successivo a quello in corso alla data di entrata in vigore della presente legge, i veicoli a motore sono assoggettati alle tasse automobilistiche in base al livello delle emissioni del veicolo, come certificato dal produttore. Resta ferma l'esenzione prevista per i veicoli elettrici dall'articolo 20 del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, e successive modificazioni.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le nuove tariffe delle tasse automobilistiche in applicazione dei criteri di cui al comma 2, nonché le relative disposizioni di attuazione. La facoltà di cui al comma 1 dell'articolo 24 del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 504, può essere esercitata a decorrere dall'anno successivo a quello di applicazione delle nuove tariffe.

ART. 2.

(Abolizione dell'imposta provinciale di trascrizione sulle nuove immatricolazioni).

1. L'imposta provinciale di trascrizione di cui all'articolo 56 del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446, e successive modificazioni, non si applica per le formalità richieste al pubblico registro automobilistico per le immatricolazioni di veicoli a motore nuovi effettuate a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge.

ART. 3.

(Modifica della quota di deducibilità dei costi sostenuti per i veicoli aziendali).

1. All'articolo 164, comma 1, del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, come modificato, da ultimo, dall'articolo 1, comma 510, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, dopo la lettera *b)* è inserita la seguente:

« *b.1)* per i veicoli a motore di cui al primo e al terzo periodo della lettera *b)*, la percentuale di deducibilità indicata alla medesima lettera *b)* è elevata al 40 per cento per il periodo d'imposta in cui è avvenuta la prima immatricolazione e per i tre periodi d'imposta successivi; ».

2. La disposizione di cui al comma 1 si applica ai veicoli nuovi immatricolati per la prima volta dopo la data di entrata in vigore della presente legge e ha efficacia a decorrere dal periodo d'imposta in corso alla data di entrata in vigore della presente legge, in deroga all'articolo 3, comma 1, della legge 27 luglio 2000, n. 212.

ART. 4.

(Disposizioni finanziarie).

1. La perdita di gettito derivante, a carico delle regioni e delle province, dal-

l'applicazione degli articoli 1 e 2 è compensata attraverso trasferimenti annuali da corrispondere ai predetti enti, il cui ammontare è determinato con decreti del Ministro dell'economia e delle finanze, adottato previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione dell'articolo 3 e del comma 1 del presente articolo, pari a 1.000 milioni di euro annui a decorrere dal 2015, si provvede mediante utilizzo del Fondo di cui al comma 3 del presente articolo.

3. È istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze un Fondo per il finanziamento degli interventi relativi alla riforma della tassazione sui veicoli, con una dotazione pari a 1.000 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2015. Il Fondo di cui al presente comma è finanziato a valere sulle risorse di cui al comma 4.

4. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da emanare entro il 30 novembre 2014, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, previa deliberazione del Consiglio dei ministri e previo parere delle Commissioni parlamentari competenti per i profili finanziari, è disposta una riduzione degli stanziamenti rimodulabili di cui all'articolo 21, comma 5, lettera *b*), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, destinati ai trasferimenti alle imprese, compresi quelli relativi ad agevolazioni, anche di natura tributaria, iscritti negli stati di previsione della spesa di ciascun Ministero per un importo complessivo, in termini di competenza e di cassa, pari a 1.000 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2015.

5. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

€ 1,00



17PDL0021410