

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 948

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato CAON

Abrogazione del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39

Presentata il 18 luglio 2018

ONOREVOLI COLLEGI! — Il cosiddetto « bollo auto » è una tassa di proprietà che deve essere pagata indipendentemente dall'utilizzo del veicolo. Si tratta di un tributo locale, che grava sugli autoveicoli e sui motoveicoli immatricolati nella Repubblica, da versare alla regione di residenza. Infatti, la gestione delle tasse automobilistiche è affidata alle regioni, ad eccezione del Friuli Venezia Giulia, della Sardegna e della Sicilia, per le quali è competente l'Agenzia delle entrate.

La fonte normativa principale della tassa, tra le più odiate dagli italiani, è il testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39.

Per assicurare la facilità di esazione, nel caso di evasione del tributo, la legge stabilisce che la competenza territoriale degli uffici del pubblico registro automobilistico e dei registri di immatricolazione è deter-

minata in ogni caso, in modo univoco, in relazione al luogo di residenza del soggetto proprietario del veicolo.

Il legislatore, negli anni, ha previsto diverse esenzioni per alcune categorie di veicoli e per i disabili. I veicoli ultratrentennali — ai sensi dell'articolo 63 della legge n. 342 del 2000 — sono esentati dal pagamento della tassa di possesso, mentre in caso di utilizzo su strada deve essere versata la tassa forfetaria di circolazione (cosiddetto « bollo ridotto »).

Esistono tra l'altro alcune normative regionali destinate all'esenzione, almeno temporanea, di particolari categorie di veicoli considerate meno impattanti per l'ambiente. Ad esempio, in Umbria è possibile acquistare veicoli a basso impatto ambientale con l'esenzione dalla tassa automobilistica regionale.

Tutto ciò a fronte di un parco circolante nel nostro Paese — fonte Ministero delle

infrastrutture e dei trasporti, dati relativi al periodo fino al 25 febbraio 2017 – pari a quasi 51 milioni e mezzo di veicoli, così suddiviso: oltre 44 milioni di autoveicoli e oltre 7 milioni di motoveicoli. Come si evince, un numero elevatissimo in rapporto alla popolazione residente: l'Italia è tra i Paesi con la più alta motorizzazione *pro capite*.

A ciò vanno aggiunti i veicoli immatricolati all'estero e circolanti in Italia: in questo caso la stima per difetto è di circa 3.500.000 veicoli. L'importazione temporanea è stata introdotta dalla Convenzione di New York del 4 giugno 1954, ratificata ai sensi della legge 27 ottobre 1957, n. 1163, e disciplina le modalità di circolazione dei veicoli appartenenti a persone che hanno la loro normale residenza fuori dal territorio nazionale. In questo modo si permette al titolare, ma anche al conducente, che può essere parente del titolare entro il terzo grado o una persona delegata, di beneficiare dell'esenzione dal bollo di circolazione.

Il codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, all'articolo 132 precisa che: « Gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi immatricolati in uno Stato estero e che abbiano già adempiuto alle formalità doganali (...) sono ammessi a circolare in Italia per la durata massima di un anno, in base al certificato di immatricolazione dello Stato di origine ».

Il fenomeno dei veicoli reimmatricolati con targa straniera o di veicoli di stranieri residenti in Italia sta assumendo, negli ultimi anni, caratteri sia di frode fiscale che di veri e propri raggiri poiché spesso i proprietari non pagano il bollo e l'assicurazione e, soprattutto, non pagano le multe. Il Paese preferito dai cosiddetti « furbetti » ora sembra essere diventata, dopo la Romania, la Bulgaria, la terra promessa delle reimmatricolazioni. Il motivo è semplice: in questo Paese i premi assicurativi sono bassissimi e non si paga il bollo.

Questo fenomeno è particolarmente preoccupante se si tiene conto che le sole entrate fiscali, riferite al bollo, sono state pari negli ultimi anni a circa 70 miliardi di euro. Quindi si può stimare che il fisco

italiano perda annualmente circa 500 milioni di euro, senza tenere conto delle multe non pagate dai possessori di veicoli reimmatricolati e di veicoli con targa straniera.

Molto spesso, in questi casi, si tratta di veicoli vetusti che non rispettano le normative europee in materia di gas di scarico e di inquinamento e che impattano in maniera pesante con il territorio nel quale circolano.

Sarebbe giusto ed equo applicare in questo settore il principio europeo « chi inquina paga », prevedendo un aumento minimo dell'accisa sui carburanti per compensare le minori entrate derivanti dall'eliminazione del bollo auto. Le minori entrate fiscali – pari a 6,4 miliardi di euro l'anno – potrebbero quindi essere compensate con un'accisa aggiuntiva pari, ad esempio, a 0,16 centesimi al litro di carburante, poiché nel nostro Paese si consumano annualmente per autotrazione circa 40 milioni di tonnellate di idrocarburi, di cui circa 1 miliardo di metri cubi di metano e oltre 3 milioni di tonnellate di gas di petrolio liquefatto. Si tratterebbe, in questo caso, di « tributi ambientali in senso stretto », caratterizzati da una relazione di causa ed effetto tra il loro presupposto e il fatto materiale che produce o può produrre un danno all'ambiente.

Questo meccanismo eviterebbe sia la frode fiscale sul mancato pagamento del bollo, sia la « giungla » normativa sulle esenzioni per i veicoli ultratrentennali e darebbe un colpo mortale ai furbetti delle reimmatricolazioni.

Questa nuova impostazione, inoltre, darebbe seguito alla sentenza del 4 marzo 2015 della Corte di giustizia dell'Unione europea che, applicando il principio « chi inquina paga » cui si ispira la normativa europea (articolo 191 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea), impone al soggetto che fa correre un rischio di inquinamento di pagare i costi della prevenzione e della riparazione. Questa impostazione oggi rappresenta un principio fondamentale della politica europea in materia ambientale, tanto che il ricorso alla leva fiscale, sempre più frequentemente adottato dagli Stati membri, consente di preve-

nire e di correggere il danno ambientale, ovvero di reagire agli effetti inquinanti, aumentando il costo dei comportamenti che producono diseconomie esterne.

Peraltro, il principio di derivazione europea può ritenersi costituzionalizzato, in considerazione del fatto che l'articolo 117 della Costituzione prevede che i vincoli derivanti dall'ordinamento europeo e quindi anche i principi generali su cui tale ordinamento si fonda devono essere osservati dallo Stato e dalle regioni. Si deve pertanto escludere che la disciplina di qualsiasi tributo, sia esso « ambientale in senso stretto » o contraddistinto da una mera « funzione ambientale », possa porsi in contrasto con il principio « chi inquina paga ».

La tesi è stata autorevolmente confermata dalla Corte costituzionale, la quale ha chiarito (sentenza n. 407 del 26 luglio 2002) che la « tutela dell'ambiente » non sembra configurabile come sfera di competenza statale rigorosamente circoscritta e delimi-

tata, poiché, al contrario, essa investe e si intreccia inestricabilmente con altri interessi e competenze. « In particolare », precisa la Corte, « (...) è agevole ricavare una configurazione dell'ambiente come "valore" costituzionalmente protetto, che, in quanto tale, delinea una sorta di materia "trasversale", in ordine alla quale si manifestano competenze diverse, che ben possono essere regionali, spettando allo Stato le determinazioni che rispondono ad esigenze meritevoli di disciplina uniforme sull'intero territorio nazionale ».

Tenuto conto di quanto esposto, la presente proposta di legge, all'articolo 1, abroga il testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 39 del 1953 e, pertanto, elimina il bollo auto. Le minori entrate sono compensate, ai sensi dell'articolo 2, dall'accisa regionale sulla produzione e sul consumo di carburante per autotrazione.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

(Abolizione del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39)

1. Il testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, è abrogato.

Art. 2.

(Imposta erariale sul carburante per autotrazione)

1. L'articolo 17 del decreto legislativo 21 dicembre 1990, n. 398, è sostituito dal seguente:

«ART. 17. — 1. — Le regioni a statuto ordinario possono istituire con proprie leggi un'imposta regionale sulla produzione e sul consumo di carburante per autotrazione, erogato dagli impianti di distribuzione ubicati nelle rispettive regioni, in misura non eccedente euro 0,20 al litro.

2. Le regioni possono, con successive leggi, modificare l'aliquota dell'imposta di cui al comma 1 fino a un massimo di euro 0,30 al litro.

3. Le entrate derivanti dall'imposta di cui al presente articolo sono destinate ai seguenti interventi:

a) manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture viarie di competenza degli enti locali;

b) potenziamento e miglioramento del trasporto pubblico locale;

c) realizzazione di piste ciclabili di interesse regionale o locale;

d) progetti di sensibilizzazione in materia di educazione stradale nelle scuole primarie e secondarie. ».

