

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 1406

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**MARCHETTI, MOLINARI, BAZZARO, BELOTTI, BIANCHI, BILLI, BINELLI, BISA, BOLDI, BONIARDI, BORDONALI, BUBISUTTI, CAPARVI, CAPITANIO, CAVANDOLI, CECCHETTI, COIN, COLMELLERE, COVOLO, DARA, DE ANGELIS, DE MARTINI, DI MURO, DI SAN MARTINO LORENZATO DI IVREA, DONINA, FANTUZ, FOGLIANI, FOSCOLO, FRASSINI, FURGIUELE, GASTALDI, GIACOMETTI, GIGLIO VIGNA, GOBBATO, GOLINELLI, GRIMOLDI, GUSMEROLI, IEZZI, INVERNIZZI, LAZZARINI, LEGNAIOLI, LOCATELLI, LOLINI, EVA LORENZONI, LUCCHINI, MORELLI, MOSCHIONI, MURELLI, ALESSANDRO PAGANO, PANIZZUT, PAOLINI, PATASSINI, PATELLI, PATERNOSTER, PETTAZZI, PIASTRA, PICCOLO, PRETTO, RACCHELLA, RIBOLLA, SASSO, STEFANI, TARANTINO, TATEO, TIRAMANI, TOCCALINI, TOMBOLATO, TONELLI, TURRI, VALBUSA, VALLOTTO, VINCI, VIVIANI, ZICCHIERI**

Abrogazione del comma 21 dell'articolo 23 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, concernente l'addizionale erariale sulla tassa automobilistica per le autovetture e gli autoveicoli destinati al trasporto promiscuo di persone e cose, aventi potenza superiore a 185 chilowatt

*Presentata il 29 novembre 2018*

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge mira ad abolire il cosiddetto « super-bollo », cioè la maggiorazione sul bollo prevista per le auto con potenza su-

periore a 252 cavalli vapore (CV). Introdotto inizialmente con il decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, esso prevedeva un'addizionale erariale della tassa automobilistica, pari a 10 euro per ogni chilowatt di potenza del veicolo superiore a 225 chilowatt. A partire dal 2012 (per effetto della modifica apportata con il decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 dicembre 2011, n. 201), tale addizionale è aumentata a 20 euro per ogni chilowatt di potenza del veicolo superiore a 185 chilowatt.

Secondo le stime allora effettuate, tale sovrattassa avrebbe dovuto generare entrate per oltre 160 milioni di euro, ma – in concreto – essa ha determinato solo delle perdite per lo Stato, in termini di minor gettito sia ai fini IVA (-93 milioni di euro) sia ai fini del bollo auto (-13 milioni di euro), cui si aggiungono ulteriori perdite (pari a poco più di 30 milioni di euro) a carico delle regioni e delle province, senza considerare il danno, difficilmente quantificabile, per quanto riguarda tutto il comparto automobilistico nazionale, dalle case automobilistiche all'indotto, agli artigiani per gli interni e aziende che producono la componentistica, inclusi i dipendenti. L'Italia, infatti, è la terra dei motori dove vengono realizzate automobili di grandissimo pregio che, a causa del superbollo, hanno registrato un importante crollo nelle

vendite o, nel peggiore dei casi, l'immatricolazione in Paesi esteri per eludere questa inutile tassa. Inoltre, esistono modelli con valore commerciale molto inferiore rispetto alla maggiorazione richiesta dallo Stato per l'applicazione del superbollo.

Tutto ciò comporta anche un crollo del valore di questi veicoli, che compromette in modo considerevole il mercato dell'usato e scoraggia l'acquisto del nuovo.

Per ribaltare questa tendenza negativa che ha interessato il settore dell'*automotive* e di conseguenza anche l'erario, si propone l'abrogazione, a decorrere dal 2019, delle citate disposizioni che hanno introdotto questa inutile e dannosa addizionale. Per compensare il minore gettito eventualmente derivante dall'abrogazione del superbollo, il comma 2 dell'unico articolo di cui si compone la presente proposta di legge prevede una specifica clausola di copertura (pari a 15 milioni di euro annui), che – ad avviso del proponente – non sarà in concreto necessaria. L'abolizione del «superbollo», infatti, potrebbe generare non un minore gettito, bensì delle maggiori entrate per le casse dello Stato derivanti da un aumento delle immatricolazioni; a tal fine, si prevede che esse concorrano al raggiungimento degli obiettivi di finanza pubblica, eccezion fatta per una quota pari al 50 per cento di tali entrate, che è destinata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per lo sviluppo e la sicurezza della mobilità stradale.

## PROPOSTA DI LEGGE

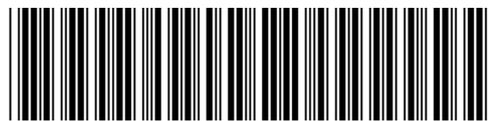
—

## Art. 1.

1. Il comma 21 dell'articolo 23 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e il comma 1 dell'articolo 16 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, sono abrogati a decorrere dal 1° gennaio 2019.

2. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in 15 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2019, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190. A tal fine, il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

3. Il maggiore gettito eventualmente derivante dall'attuazione del comma 1 concorre al raggiungimento degli obiettivi di finanza pubblica, fatta salva una quota pari al 50 per cento, che è attribuita alla Missione 2 « Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto », Programma 2.1 « Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale » dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.



\*18PDL0038880\*