



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

## A.C. 2397-A

Dossier n° 180/1 - Elementi per l'esame in Assemblea  
9 ottobre 2014

### Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	2397-A
Titolo:	Riforma della disciplina delle tasse automobilistiche e altre disposizioni concernenti l'imposizione tributaria sui veicoli
Iniziativa:	Parlamentare
Date:	
approvazione in Commissione:	9 ottobre 2014

### Contenuto

La proposta di legge in esame interviene sulla tassazione sui veicoli. L'intervento legislativo è orientato a tre obiettivi fondamentali: ridurre l'impatto ambientale dei veicoli a motore attraverso incentivi alla sostituzione del parco auto; sostenere il mercato dell'auto nell'attuale fase congiunturale; ridurre la pressione tributaria complessiva.

Gli elementi essenziali della proposta di legge sono:

1. **l'esonero dal pagamento del bollo auto per i veicoli di nuova immatricolazione per i primi tre anni.** Per i **veicoli ecologici** (alimentati a metano, a GPL oppure ibridi) l'agevolazione è valida per i primi **cinque anni**;
2. **l'elevazione per gli automezzi aziendali a basse emissioni complessive della percentuale di deducibilità ai fini dell'imposta sui redditi dal 20 al 40 per cento per quattro anni** a decorrere dalla immatricolazione.

Nel corso dell'esame in sede **referente** sono intervenute diverse modifiche.

L'**articolo 1** prevede **l'esonero dal pagamento del bollo auto** per i veicoli di nuova immatricolazione per i primi **tre anni**. Per i **veicoli ecologici** (alimentati a metano, a GPL oppure ibridi) l'agevolazione è valida per i primi **cinque anni**, in modo da incentivare l'acquisto di veicoli a basso tasso di inquinamento.

[La riduzione del bollo auto per le nuove immatricolazioni](#)

A seguito delle modifiche introdotte in sede referente, **l'esenzione per cinque anni dal bollo auto** è prevista, oltre che per i veicoli alimentati esclusivamente a GPL o metano, **anche per quelli a doppia alimentazione**: benzina-GPL ovvero benzina-metano (modifica all'articolo 1, comma 1). E' stato precisato, inoltre, che una volta decorsi i periodi di esenzione dal bollo auto per le nuove immatricolazioni dei veicoli, rimangono ferme le vigenti forme di riduzione (per i veicoli a GPL e metano) e di esenzione (a favore dei portatori di handicap e per i veicoli elettrici) (modifica all'articolo 1, comma 2).

Nel 2013 ci sono state 1,3 milioni di nuove immatricolazioni (2012 =1,4mln; 2011=1,7; 2010=1,9). Il parco circolante auto nel 2012 è stato di 37.078.274 (35mila in meno rispetto al 2011). Nel 2013 le auto ad alimentazione alternativa sono stimate in circa il 15% dell'immatricolato.

Le **entrate da bollo** auto sono passate da 5,92 miliardi di euro del 2011 a **6,35 mld nel 2012**. L'aumento delle entrate, nonostante il calo delle immatricolazioni, è collegabile all'introduzione di un primo superbollo nel 2011 (addizionale erariale di 10 euro per ciascun KW di potenza del veicolo superiore a 225 KW; [D.L. n. 98 del 2011](#)), e di un secondo superbollo nel 2012 (20 euro per ogni KW di potenza del veicolo superiore a 185 KW: [legge n. 214 del 2011](#)).

Il **comma 2** prevede una modifica dei criteri di **determinazione delle tasse automobilistiche** (bollo auto) che dovrà essere **basata sul livello di emissioni del veicolo** (specificate sul libretto di circolazione di ogni veicolo). **Con decreto** del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze,

[La revisione delle tasse automobilistiche](#)

da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della proposta di legge in esame, sono stabilite le **nuove tariffe delle tasse automobilistiche in applicazione dei criteri introdotti**, nonché le relative disposizioni di attuazione.

Dal momento che le tasse automobilistiche sono ormai devolute alle **regioni** a statuto ordinario fin dal 1993, la proposta di legge fa salva la facoltà, riconosciuta a ciascuna regione, di variare del 10 per cento le tariffe delle tasse, ma prevede che tale facoltà possa esercitata solo a decorrere dall'anno successivo.

Dal 1998, il bollo auto deve essere corrisposto sulla base della potenza effettiva e non più in relazione ai cavalli fiscali (articolo 17, comma , della [legge n. 449 del 1997](#)). Più esattamente per autovetture, autoveicoli ad uso promiscuo, autobus, autoveicoli ad uso speciale e motocicli la tassa automobilistica deve essere versata in base alla potenza effettiva del veicolo espressa in kilowatt (riportato sulla carta di circolazione).

Dal 2007 **per le autovetture, gli autoveicoli ad uso promiscuo e i motocicli** entra nel calcolo del bollo auto un coefficiente che tiene conto delle **emissioni inquinanti**, secondo i livelli indicati dalle normative europee. Tale coefficiente non si applica alle autovetture ed autoveicoli con alimentazione, esclusiva o doppia, elettrica, a gas metano, a GPL, a idrogeno. L'importo da pagare cresce con l'età del veicolo ed è minore, a parità di potenza, per i veicoli di nuova produzione che emettono minori quantità di inquinanti ([Legge n. 296 del 2006](#)).

E' stato **soppresso** l'originario **articolo 2** della proposta, che prevedeva l'abolizione dell'IPT (imposta provinciale di trascrizione) per i veicoli nuovi.

IPT

**L'IPT** è un'imposta dovuta per ciascun veicolo al momento di alcune richieste all'ufficio provinciale ACI (PRA) il cui importo base è stabilito con decreto del Ministero delle Finanze. Per gli autoveicoli e le autovetture fino a 53 kw (ovvero per gli autobus e i trattori stradali fino a 110 kw) sono dovuti 150,81 euro. Per gli autoveicoli e le autovetture oltre 53 kw sono dovuti 3,51 euro per ogni kw. Le Province possono deliberare di aumentare l'importo stabilito dal Ministero fino ad un massimo del 30%. Il gettito dell'IPT nel 2012 è stato di 1,37 miliardi (1,21 nel 2011; 1,14 nel 2010).

L'articolo 3 (ora **articolo 2**) prevede l'elevazione per gli **automezzi aziendali** della percentuale di **deducibilità** ai fini dell'imposta sui redditi dal 20 al **40 per cento** per quattro anni a decorrere dalla immatricolazione. Nel corso dell'esame in sede referente è stato precisato che la percentuale di deducibilità dei veicoli aziendali del 40 per cento per quattro anni è **limitata ai soli veicoli a basse emissioni complessive** (ovvero i veicoli elettrici, ibridi, GPL, metano, ecc.) (modifica all'articolo 3, comma 1).

Aumenta la deducibilità per i nuovi veicoli aziendali ecologici

Tale misura si applica alle autovetture, agli autocaravan, ai motocicli e ai ciclomotori non strumentali utilizzati nell'esercizio d'impresa, di arti e professioni. Nel caso di esercizio di arti e professioni in forma individuale, la deducibilità è ammessa limitatamente ad un solo veicolo. Il tetto del costo massimo deducibile per le auto aziendali è di 18.076 euro.

Si ricorda che la percentuale di deducibilità per le auto aziendali, portata dal 50 al 40 per cento dal [D.L. n. 81 del 2007](#), è stata ridotta al 27,5 per cento dalla [Legge n. 92 del 2012](#) e ulteriormente ridimensionata al 20 per cento dalla [Legge n. 228 del 2012](#).

Per i veicoli dati in uso promiscuo (lavoro e privato) ai dipendenti per la maggior parte del periodo d'imposta, la norma vigente prevede, invece, una deducibilità del 70 per cento (articolo 164, comma 1, lettera *b-bis*), del [D.P.R. n. 917 del 1986](#)).

Il nuovo **articolo 3** prevede un **onere di 300 milioni** annui a decorrere dal 2015 (la proposta originaria prevedeva un onere di 1 miliardo). A seguito della modifica approvata in sede referente è stata individuata una diversa **copertura finanziaria** volta a compensare la perdita di gettito per le regioni tramite trasferimenti statali, il cui ammontare è determinato con **decreti** del Ministro dell'economia e delle finanze, adottati previa **intesa** in sede di Conferenza unificata di cui all'[articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281](#).

La copertura mediante taglio delle tax expenditures

All'onere si provvede mediante **modifica, soppressione o riduzione dei regimi di esenzione, esclusione e favore fiscale** (c.d. *tax expenditures*) che appaiono, in tutto o in parte ingiustificati o superati alla luce delle mutate esigenze sociali o economiche ovvero che costituiscono una duplicazione. Tale operazione è attuata con un **decreto** del Ministro dell'economia e delle finanze. Si prevede, inoltre, che tale taglio sia ridotto nel caso in cui le misure introdotte dalla proposta di legge in esame dovessero generare maggiori entrate.