

VI COMMISSIONE PERMANENTE

(Finanze)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

Riforma della disciplina delle tasse automobilistiche e altre disposizioni concernenti l'imposizione tributaria sui veicoli. C. 2397 Capezzone (*Esame e rinvio*) 243

SEDE REFERENTE

Giovedì 12 giugno 2014. — Presidenza del presidente Daniele CAPEZZONE.

La seduta comincia alle 11.50.

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

C. 2397 Capezzone.

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Silvia FREGOLENT (PD) *relatore*, illustra la proposta di legge C. 2397 Capezzone, recante riforma della disciplina delle tasse automobilistiche e altre disposizioni concernenti l'imposizione tributaria sui veicoli.

Fa presente che, in estrema sintesi, la proposta di legge prevede:

1) l'esonero dal pagamento del bollo auto per i veicoli di nuova immatricolazione per i primi tre anni, agevolazione estesa a cinque anni per i veicoli ecologici (alimentati a metano, a GPL oppure ibridi);

2) l'abolizione dell'imposta provinciale di trascrizione (IPT) per le immatricolazione dei veicoli nuovi;

3) la riforma dei criteri determinazione delle tasse automobilistiche (cosiddetto bollo auto), che dovranno essere basati unicamente sul livello di emissione del veicolo;

4) l'elevazione, per gli automezzi aziendali non strumentali all'attività d'impresa, della percentuale di deducibilità ai fini dell'imposta sui redditi dal 20 al 40 per cento per quattro anni a decorrere dalla immatricolazione.

L'intervento legislativo è orientato a 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 fase congiunturale; ridurre la pressione tributaria complessiva.

Passando a illustrare il contenuto delle singole disposizioni della proposta di legge, rileva come l'articolo 1, comma 1, preveda l'esenzione per tre anni dalle tasse automobilistiche per i veicoli a motore immatricolati nuovi e che l'esenzione decorre dal 1° gennaio dell'anno successivo a quello in corso alla data di entrata in

vigore della legge. Fa presente che per i veicoli alimentati a metano, a GPL, ovvero ibridi, l'esenzione dalle tasse automobilistiche è estesa a cinque anni, in modo da incentivare ancora maggiormente l'acquisto di veicoli a basso tasso di inquinamento.

Al riguardo ricorda che nel 2013 ci sono state 1,3 milioni di nuove immatricolazioni (nel 2012 erano state 1,4 milioni, nel 2011 1,7 milioni e nel 2010 1,9 milioni). Il parco circolante auto italiano nel 2012 è stato di 37.078.274 (35.000 veicoli in meno rispetto al 2011) ed in tale contesto nel 2013 il numero delle auto ad alimentazione alternativa è stimato in circa il 15 per cento dei veicoli immatricolati.

Per quanto concerne le entrate delle tasse automobilistiche, le quali sono devolute alle regioni a statuto ordinario fin dal 1993, sottolinea come esse siano passate da 5,92 miliardi di euro del 2011 a 6,35 miliardi nel 2012. A tal proposito, evidenzia come l'aumento delle entrate, nonostante il calo delle immatricolazioni, sia 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 introdotta dal decreto - legge n. 98 del 2011), e di un secondo superbollo nel 2012 (addizionale di 20 euro per ogni KW di potenza del veicolo superiore a 185 KW introdotta dalla legge n. 214 del 2011).

Il comma 2 prevede una riforma sostanziale del meccanismo di determinazione delle tasse automobilistiche, che dovrà essere basato sul livello di emissioni del veicolo (specificate sul libretto di circolazione di ogni veicolo). La disposizione specifica altresì che rimane ferma l'esenzione prevista per i veicoli elettrici dalla normativa vigente per i cinque anni dalla data del collaudo.

A tal fine il comma 3 affida ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze) da emanare entro novanta giorni, la determinazione delle nuove tariffe delle tasse automobilistiche in applicazione dei predetti criteri,

nonché le relative disposizioni di attuazione necessarie per la definizione di tutti gli aspetti tecnici di dettaglio.

Dal momento che, come accennato in precedenza, le tasse automobilistiche sono ormai devolute alle regioni a statuto ordinario, la disposizione 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 a quello di prima applicazione delle nuove tariffe.

In tale ambito, rammenta che, a seguito delle modifiche apportate dall'articolo 17, comma 16, della legge n. 449 del 1997, dal 1° gennaio 1998 le tasse automobilistiche devono essere corrisposte sulla base della potenza effettiva e non più in relazione ai cavalli fiscali e come, più esattamente, per autovetture, autoveicoli ad uso promiscuo, autobus, autoveicoli ad uso speciale e motocicli, la tassa automobilistica debba essere versata in base alla potenza effettiva del veicolo espressa in kilowatt (riportata sulla carta di circolazione).

Ricorda inoltre che, a seguito delle ulteriori modifiche apportate in materia dalla legge n. 296 del 2006, dal 1° gennaio 2007 per le autovetture, gli autoveicoli ad uso promiscuo e i motocicli, ai fini del calcolo delle tasse automobilistiche si applica un coefficiente che tiene conto delle emissioni inquinanti, secondo i livelli indicati dalle normative europee. Tale coefficiente non si applica alle autovetture e agli autoveicoli con alimentazione, esclusiva o doppia, elettrica, a gas metano, a GPL, a idrogeno, i quali godono di una riduzione delle tasse automobilistiche.

L'articolo 2 della proposta di legge prevede la disapplicazione dell'imposta provinciale di trascrizione (IPT) alle immatricolazioni di veicoli a motore nuovi effettuate a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge.

Evidenzia come, anche in questo caso, la misura sia tesa 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 standard di emissione, nonché per favorire la ripresa di tale mercato.

In merito rammenta che l'IPT è un'imposta, di spettanza provinciale, dovuta per ciascun veicolo al momento dell'effettuazione di alcune formalità relative ai veicoli richieste al Pubblico registro automobilistico e che, ai sensi dell'articolo 56 del decreto legislativo n. 446 del 1997, l'importo base dell'imposta è stabilito con decreto del Ministero delle Finanze, mentre le Province possono deliberare di aumentare l'importo stabilito dal decreto ministeriale fino ad un massimo del 30 per cento.

Al fine di esemplificare l'ammontare dell'imposta, rammenta che per l'iscrizione al PRA di autovetture oltre 53 kw la normativa vigente prevede il pagamento di 3,5119 euro per ogni kw, e ricorda altresì che il gettito dell'IPT nel 2012 è stato di 1,37 miliardi (era stato di 1,21 miliardi nel 2011 e di 1,14 miliardi nel 2010).

Rileva come l'articolo 3, attraverso una modifica all'articolo 164 del Testo unico delle imposte sui redditi di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 917 del 1986 (TUIR), elevi dall'attuale 20 al 40 per cento la misura della deducibilità ai fini delle imposte sui redditi dei costi sostenuti per i veicoli aziendali, fino al terzo anno successivo a quello dell'immatricolazione e come tale misura si applichi alle autovetture, agli autocaravan, ai motocicli e ai ciclomotori non strumentali, immatricolati nuovi dopo la data di entrata in vigore della legge, 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.

Al riguardo ricorda che la percentuale di deducibilità dei costi sostenuti per le auto aziendali (in tali costi sono compresi quelli di acquisto, gli ammortamenti i canoni di *leasing*, entro l'importo massimo indicato dalla norma del TUIR, e le spese di uso e manutenzione) era stata abbassata dal 50 al 40 per cento a seguito delle modifiche apportate dal decreto – legge 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.

Rammenta altresì che per i veicoli utilizzati esclusivamente come beni strumentali nell'attività propria dell'impresa la deducibilità è totale (ai sensi dell'articolo 164, comma 1, lettera *a*), numero 1), del decreto del Presidente della Repubblica n. 917 del 1986), mentre per i veicoli dati in uso promiscuo ai dipendenti per la maggior parte del periodo d'imposta, la normativa vigente prevede una deducibilità del 70 per cento (ai sensi dell'articolo 164, comma 1, lettera *b-bis*), del predetto decreto del Presidente della Repubblica n. 917).

Al riguardo, rileva come la relazione illustrativa della proposta di legge evidenzia che l'incremento della predetta percentuale di deducibilità per le nuove immatricolazioni, oltre a favorire, anche in questo caso, la modernizzazione del parco auto e la conseguente riduzione del livello medio di emissioni per veicolo, determinerebbe impatti positivi notevoli sia sul comparto *automotive* sia sull'intera economia italiana, atteso il rilievo che tale settore ha sul PIL nazionale e considerato che la misura stessa potrebbe coinvolgere circa 4,5 milioni di partite IVA. In tale contesto inoltre, fa presente come l'innalzamento della percentuale di deducibilità consentirebbe di eliminare una notevole disparità di trattamento fiscale di cui gli operatori nazionali soffrono rispetto a molti altri Paesi europei (nei quali sono previste anche percentuali di deducibilità al 100 per cento), dove, anche grazie a tale più favorevole regime tributario, il mercato delle auto aziendale costituisce una fetta del mercato dell'auto molto più ampia che in Italia.

Ritiene inoltre, sotto quest'ultimo profilo, che la misura potrebbe costituire uno strumento strategico per dare a un settore, quello appunto dell'auto, il quale costituisce storicamente una componente fondamentale del panorama manifatturiero del Paese, una nuova prospettiva di trasfor-

mazione e di sviluppo, superando la gravissima fase di crisi che lo coinvolge da anni.

A tale riguardo desidera evidenziare, su un piano più generale, come la flessione degli acquisti di veicoli da parte dei consumatori, la quale probabilmente ha caratteri strutturali, in un mercato ormai maturo e condizionato da crescenti vincoli, anche ambientali, alla circolazione privata, potrebbe essere compensata dall'accresciuto ruolo che in tale mercato dovrebbero assumere le flotte aziendali, anche in vista di un'evoluzione nelle modalità di uso dell'auto meno legata alla proprietà dell'auto e più rivolta, ad esempio, ai modelli del *car sharing* e del noleggio a lungo termine.

L'articolo 4 reca le disposizioni finanziarie connesse all'attuazione della legge.

In particolare, il comma 1 prevede un meccanismo di compensazione, attraverso trasferimenti erariali da definire e ripartire con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze previa intesa con la Conferenza unificata, della diminuzione di gettito derivante, a carico delle regioni e delle province, dall'applicazione degli articoli 1 e 2, dal momento che le misure ivi previste incidono su entrate (tasse automobilistiche e IPT) di competenza regionale e provinciale.

I commi da 2 a 5 recano invece la copertura finanziaria degli oneri determinati dalla proposta di legge, attraverso un intervento di riduzione di agevolazioni, incentivi e contributi alle imprese.

In dettaglio, il comma 3 prevede l'istituzione a tal fine di un fondo presso il Ministero dell'economia e delle finanze, con una dotazione di 1 miliardo di euro a decorrere dal 2015. Il comma 4 stabilisce che il predetto fondo sia finanziato attraverso una riduzione degli stanziamenti rimodulabili 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 miliardo di euro annuo a decorrere dall'anno 2015.

Ricorda come, riguardo a tale ambito, la relazione illustrativa sottolinei che una parte significativa degli oneri generati dal provvedimento potrà essere compensata dagli effetti di maggior gettito tributario complessivo determinato dalle misure recate dalla proposta, le quali, come già indicato in precedenza, avranno effetti espansivi sugli acquisti e le immatricolazioni di veicoli nuovi, con ricadute positive anche in termini di imposte dirette e indirette.

Daniele CAPEZZONE, *presidente*, nel ringraziare la relatrice, evidenzia come il provvedimento risulti molto vantaggioso per i contribuenti, in quanto esso prevede alcune agevolazioni fiscali in loro favore, ed al tempo stesso intende costituire uno strumento di rilancio del mercato automobilistico; peraltro, i benefici previsti determinerebbero un onere per le finanze pubbliche relativamente limitato, in quanto le agevolazioni sono applicabili solo ai veicoli nuovi. Sottolinea inoltre come la proposta di legge si caratterizzi per una spiccata sensibilità ambientale, essendo volta a rinnovare il parco dei veicoli circolanti in Italia, riducendo in tal modo l'impatto ambientale derivante dalla circolazione dei veicoli.

Daniele PESCO (M5S) ritiene opportuno coinvolgere nell'esame del provvedimento anche le Commissioni Ambiente e Trasporti, le cui competenze sono evidentemente coinvolte dalle previsioni della proposta di legge.

Daniele CAPEZZONE, *presidente*, in riferimento al rilievo del deputato Pesco, rileva come la proposta di legge sia assegnata, in sede consultiva, tra le altre, alle Commissioni Ambiente e Trasporti, le quali potranno pertanto esprimere i loro pareri sul testo.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 12.05.