

# CAMERA DEI DEPUTATI

N. 3235

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**CIABURRO, ALBANO, CARETTA, FRASSINETTI, VINCI**

Modifiche all'articolo 23 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, concernenti 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 27 luglio 2021*

ONOREVOLI COLLEGHI ! – Il cosiddetto « superbollo », cioè la tassa automobilistica istituita con il comma 21 dell'articolo 23 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, non ha sortito gli effetti sperati e si è rivelata un vero e proprio fallimento. Il superbollo è, infatti, diventato l'unica tassa in Italia che fa perdere allo Stato 120 milioni di euro l'anno, a fronte di un introito sperato di circa 186 milioni di euro annui. La tassa, peraltro, ha provocato un calo medio del 36 per cento nelle vendite di vetture di alta gamma, per circa 60 milioni di euro in meno in termini di entrate del gettito dell'imposta sul valore aggiunto (IVA). Considerato che la tassa colpisce non solo le nuove immatricola-

zioni, ma anche l'acquisto di autovetture e di autoveicoli usati, essa ha inflitto un duro colpo a tutto il mercato dell'automobile legato ai veicoli usati di lusso che, se si pensa ai grandi marchi storici italiani come Ferrari o Maserati, rappresenta un lascito storico, testamentario e culturale che non può essere soppresso da un'imposta peraltro estremamente inefficace. In secondo luogo, la struttura di una tassa che vada a colpire il voltaggio, dunque la potenza dei veicoli e non il prezzo di mercato, è ulteriormente insensata e incomprensibile. Per questa ragione si ritiene necessario indicare come unico vincolo di attivazione della tassa medesima il prezzo di vendita, individuato in 100.000 euro, a valere unicamente per i primi due anni successivi alla

nuova immatricolazione. Come già osservato, infatti, l'abolizione e la rielaborazione della tassa in oggetto non solo porterebbero nuove entrate in termini di gettito dell'IVA per circa 60 milioni di euro, ma, come indicato da numerose stime, nuove entrate per l'erario pari anche a circa 30 milioni di euro.

L'articolo 1 della presente proposta di legge dispone, quindi, una rimodulazione del superbollo, eliminando qualsiasi riferimento alla potenza del veicolo e vincolando la tassa unicamente al prezzo di vendita del veicolo, per i due anni successivi alla nuova immatricolazione.

## PROPOSTA DI LEGGE

## Art. 1.

*(Modifiche all'articolo 23 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111)*

1. Al comma 21 dell'articolo 23 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a)* al primo periodo, dopo le parole: « per il trasporto promiscuo di persone e cose » sono inserite le seguenti: « , il cui prezzo di vendita sia superiore a 100.000 euro, »;

*b)* è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « L'addizionale si applica esclusivamente alle nuove immatricolazioni e per un periodo equivalente ai due anni d'imposta successivi all'acquisto del veicolo ».

2. Con provvedimento del Ministero dell'economia e delle finanze, d'intesa con l'Agenzia delle entrate, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1.

## Art. 2.

*(Clausola di invarianza finanziaria)*

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in 10 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante ricorso alla riscossione delle maggiori entrate derivanti dalle disposizioni di cui all'articolo 1.



\*18PDL0157030\*