



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

A.C. 2397

Dossier n° 180 - Schede di lettura
9 giugno 2014

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	2397
Titolo:	Riforma della disciplina delle tasse automobilistiche e altre disposizioni concernenti l'imposizione tributaria sui veicoli
Iniziativa:	Parlamentare
Numero di articoli:	4
Date:	
presentazione:	20 maggio 2014
assegnazione:	26 maggio 2014
Commissione competente :	VI Finanze
Sede:	referente
Pareri previsti:	I Affari Costituzionali, V Bilancio, VIII Ambiente, IX Trasporti, X Attività Produttive e della Commissione parlamentare per le questioni regionali

Contenuto

La proposta di legge in esame interviene sulla **tassazione sui veicoli**, prevedendo in sostanza:

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'abolizione dell'IPT** (imposta provinciale di trascrizione) per le immatricolazioni dei veicoli nuovi;
3. **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.

Si prevede inoltre una **modifica** dei criteri di determinazione **delle tasse automobilistiche** (bollo auto) in base al **livello di emissione del veicolo**.

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.

In particolare, l'**articolo 1**, al **comma 1**, della proposta di legge prevede **l'esenzione per tre anni dalle tasse automobilistiche per i veicoli a motore immatricolati nuovi**. L'esenzione decorre dal 1° gennaio dell'anno successivo a quello in corso alla data di entrata in vigore della legge.

[Esenzione bollo auto](#)

Per i veicoli alimentati a **metano**, a **GPL** ovvero **ibridi** l'esenzione dalle tasse automobilistiche è estesa a **cinque anni**, in modo da incentivare l'acquisto di veicoli a basso tasso di inquinamento.

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**, che dovrà essere basata 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.

La revisione
delle tasse
automobilistiche

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

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](#)).

L'**articolo 2** 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. Anche in questo caso la misura è intesa 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.

L'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. Ad esempio per l'iscrizione di autovetture oltre 53 kw la norma vigente prevede il pagamento di 3,5119 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** eleva dall'attuale 20 al **40 per cento** la misura della **deducibilità** ai fini delle imposte sui redditi dei costi **per i veicoli aziendali**, limitatamente a quattro anni dall'immatricolazione.

La deducibilità
per i veicoli
aziendali

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.

Si ricorda che la percentuale di deducibilità per le auto aziendali era stata portata dal 50 al 40 per cento a seguito delle modifiche apportate 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 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](#)).

L'**articolo 4** reca la **copertura finanziaria** degli oneri determinati dalla proposta di legge, attraverso un intervento di **riduzione di agevolazioni, incentivi e contributi alle imprese**.

In particolare si prevede 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.

Si prevede altresì un meccanismo di **compensazione** della diminuzione di gettito derivante, a carico delle regioni e delle province, dall'applicazione degli articoli 1 e 2.

Compatibilità comunitaria

Documenti all'esame delle istituzioni dell'Unione europea

(a cura dell'Ufficio Rapporti con l'Unione europea)

Con riferimento all'art. 1, comma 2 della proposta, si segnala che è ancora all'esame delle Istituzioni dell'UE la **proposta di direttiva** (COM(2011)169) sulla **tassazione dei prodotti energetici**, che mira ad adeguare i meccanismi del mercato interno alle **nuove esigenze ambientali**.

La direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici

In particolare, le imposte sull'energia vigenti sarebbero divise in **due componenti**:

- una parte, basata sulle **emissioni di CO₂** rilasciate dal prodotto energetico, ammonterebbe a 20 euro per tonnellata di CO₂;
- l'altra, basata sul **contenuto energetico** (energia effettiva generata dal prodotto misurata in gigajoule, GJ), corrisponderebbe a 9,6 euro/GJ per i **carburanti per motori**, e 0,15 euro/GJ per i combustibili per riscaldamento. Essa si applicherebbe a tutti i carburanti e combustibili utilizzati per i trasporti e il riscaldamento.

Per allineare completamente la tassazione del contenuto energetico sono previsti lunghi **periodi transitori**, fino al **2023**, in modo da lasciar tempo al settore di adeguarsi al nuovo regime.

Il Consiglio ECOFIN del 22 giugno 2012 ha già raggiunto **sostanziale accordo** circa la fissazione di **aliquote minime** per la tassazione dei prodotti energetici, lasciando ai singoli Governi la **discrezionalità** per quanto concerne la **ripartizione tra le componenti dell'imposta** (CO₂ e contenuto energetico).

Il Parlamento europeo ha espresso il proprio parere - non vincolante, trattandosi di una procedura legislativa speciale (già procedura di consultazione) - il 19 aprile 2012, pertanto si attende solo l'approvazione definitiva del Consiglio dell'UE.