



CONFERENZA DELLE REGIONI
E DELLE PROVINCE AUTONOME

23/27/SR02/C2

**POSIZIONE SULLO SCHEMA DI DECRETO INTERDIPARTIMENTALE, RELATIVO
AGLI ANNI 2016 – 2022, CONCERNENTE LE REGOLAZIONI FINANZIARIE DEL
MAGGIOR GETTITO DERIVANTE DALLE TASSE AUTOMOBILISTICHE**

Intesa ai sensi dell'articolo 1, comma 322, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, e dell'articolo 2, commi 63 e 64, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286

Punto 2) O.d.g. Conferenza Stato-Regioni

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, esprime l'intesa sullo schema di decreto in oggetto, con le osservazioni di seguito riportate.

Il presente documento di approfondimento vuole contribuire alla chiara e compiuta definizione delle regolazioni finanziarie delle maggiori entrate nette derivanti dall'attuazione delle norme di cui al comma 321 della legge n. 296 del 2006, compresa un'analisi dei criteri per la corretta quantificazione degli importi da corrispondere.

Secondo la norma citata, l'ammontare delle quote che ciascuna RSO deve restituire al Stato viene stimata in base alla rivalutazione, attualizzata rispetto alle tariffe correnti, della maggiorazione introdotta nell'anno 2006 dallo Stato che, per compensare i minori ricavi conseguenti le misure agevolative orientate alla sostituzione del parco circolante con vetture meno inquinanti, ha portato l'aliquota precedente (2,58 per le auto e 21,02 per le moto con potenza inferiore ai 12 kw a cui aggiungere 0,92 per ogni kw ulteriore) ai valori sintetizzati nella Tabella allegata alla richiamata norma.

Vista la nota della Presidenza dei Ministri DAR 0022110 P-4. 37.2.6 del 28/12/2022 con cui si trasmettono alla Presidenza della Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome i prospetti di regolazione del maggior gettito della tassa automobilistica da riversare allo Stato ai sensi dell'art. 1, comma 321 della L.296/2006 per gli anni dal 2016 al 2021, unitamente ai criteri adottati per la relativa quantificazione, si rileva che:

- l'estrazione della Sogei SPA è impostata sulla Regione beneficiaria e riguarda esclusivamente le categorie dei veicoli il cui importo dovuto dipende dalla classe euro.
- Dalla comparazione dei dati con le rilevazioni effettuate sugli archivi regionali risultano correttamente esclusi dalla valutazione quei pagamenti che corrispondono a tributi con importo minimo (11,93 per le moto e 29,82 per le auto). Su queste somme, infatti, non è intervenuta alcuna maggiorazione erariale.
- La medesima considerazione vale con riferimento ai veicoli omologati ad alimentazione esclusiva o doppia GPL e metano di cui al comma 239 della legge 296 del 2006.
- Per gli anni successivi al 2020 per gli effetti di cui all'articolo 51, comma 2-ter, del D.L. 26 ottobre n. 124, convertito della Legge 19 dicembre 2019, n. 157, che individua ACI quale soggetto gestore dell'Archivio Nazionale dei Veicoli, l'estrazione ha valore puramente indicativo proprio per l'impossibilità di Sogei di procedere all'estrazione dei relativi dati non essendo più il gestore di tale archivio. Infatti, i dati relativi agli anni 2020 e 2021 necessitano,

come emerso nel confronto Ragioni-MEF, di ulteriore istruttoria anche per gli effetti dell'articolo 53 comma 5 ter del decreto-legge 124/2019 in materia di traslazione della soggettività passiva per i veicoli ad uso noleggio senza conducente che potrebbero non essere stati recepiti dalla base dati utilizzata per l'analisi.

Rispetto a quanto sopra si evidenziano i seguenti aspetti:

- nel caso di parco regionale circolante costituito per una percentuale significativa di veicoli con destinazione d'uso noleggio da rimessa i pagamenti dovrebbero essere normalizzati rispetto al reale numero dei mesi a cui fa riferimento al fine di evitare, ad esempio, che in presenza di 3 pagamenti quadrimestrali di importo unitario di 40 euro, gli stessi vengano conteggiati come 3 pagamenti con importo unitario di 120 euro;
- i conteggi di Sogei considerano puntualmente le manovre regionali incrementative delle tariffe, mentre non sono tenute in considerazione le medesime manovre regionali agevolative (es. riduzioni per veicoli ultraventennali, riduzioni su metodi di pagamento quali la domiciliazione bancaria o eventuali ulteriori agevolazioni regionali non rilevabili direttamente dal tariffario) coerentemente con il principio che la manovrabilità regionale sia realizzabile a valere sul bilancio regionale;
- seppure la norma non faccia riferimento alle classi superiori all'Euro 5, le rilevazioni contabili conteggiano i veicoli da Euro 6 in avanti e non potrebbe essere altrimenti vista l'imponibilità di tali veicoli ai fini dell'applicazione della tassa automobilistica pur rilevando la necessità di adeguamento formale (quello sostanziale è già in essere) della norma ai fini di tali regolazioni contabili;
- sarebbe utile riportate in tabella i parametri relativi alle regolazioni finanziarie riferite ai motoveicoli per i quali non sembra esserci riferimento normativo e, tuttavia, ai quali si potrebbero estendere le medesime considerazioni per la classe Euro 6;
- tenuto anche conto dei precedenti accordi interregionali (ratificati con legge dello Stato), che hanno sancito la definitiva chiusura delle compensazioni interregionali applicando una percentuale di abbattimento degli importi oggetto di regolazione, potrebbe essere opportuno estendere, dal 2034, il medesimo criterio per regolazioni contabili che abbiano come riferimento il parco circolante dei veicoli con particolare riguardo alla Regione d'incasso della tassa automobilistica.

Nel 2034 il parco circolante di vetture / motocicli sarà notevolmente diverso da quello che ha ispirato le norme del 2006 che avevano la *ratio* di favorire la sostituzione delle vetture più inquinanti: il riversamento allo Stato della maggiorazione di aliquota così come calcolato attualmente sarebbe del tutto anacronistico e per tale motivo si auspica la cancellazione delle norme di riversamento (tanto più che tali somme non sono considerate nei tendenziali a legislazione vigente).

Auspica il superamento delle criticità evidenziate, con particolare riguardo alla quantificazione relativa alle annualità 2020 e 2021 come, peraltro, condiviso nel corso delle riunioni tecniche in materia, in relazione allo spirito di leale collaborazione che caratterizza il rapporto fra Stato e Regioni, si ritiene di poter concordare sui prospetti proposti per la regolazione del maggior gettito della tassa automobilistica da riversare allo Stato ai sensi dell'art. 1, comma 321 della L.296/2006 per gli anni dal 2016 al 2021.

Roma, 8 marzo 2023