



CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME
14/089/CR5/C2

**VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA DI LEGGE "RIFORMA DELLA DISCIPLINA
DELLE TASSE AUTOMOBILISTICHE E ALTRE DISPOSIZIONI CONCERNENTI
L'IMPOSIZIONE TRIBUTARIA SUI VEICOLI" (C 2397)
ALL'ESAME DELLA COMMISSIONE FINANZE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI**

La proposta di legge di iniziativa parlamentare riguardante il riordino della tassazione sui veicoli appare condivisibile nel perseguimento degli obiettivi di semplificazione e di razionalizzazione di un sistema impositivo che nel tempo si è stratificato creando non poche difficoltà in termini di adempimenti, sia ai contribuenti, sia agli enti impositori. È altresì condivisibile l'obiettivo di incentivare la ripresa del mercato mediante l'introduzione di un' esenzione triennale/quinquennale per i veicoli di nuova immatricolazione. Infine, ma non meno importante, la proposta legislativa interviene indirettamente sul terreno della sicurezza in quanto i nuovi veicoli si caratterizzano per dotazioni, attive e passive, evolute che riducono i rischi connessi alla circolazione stradale.

Tuttavia, occorre evidenziare i principali punti di attenzione emersi:

- effetti finanziari sui bilanci regionali;
- effetti redistributivi dovuti alla sostanziale modifica della base imponibile dell'imposta (emissioni vs kw);
- coordinamento con la normativa statale e regionale vigente, sia in materia di tasse automobilistiche, sia in materia di federalismo fiscale ;
- rispetto delle normative comunitarie sulla tassazione degli autocarri.

L'esenzione triennale/quinquennale del bollo auto e l'eliminazione dell' IPT, ferma restando la necessità di stimare in maniera più analitica le coperture finanziarie che nel testo sembrano necessitare di approfondimento, sono interventi condivisibili rispetto all'impulso atteso sul mercato del nuovo. Rispetto al quale appare di rilievo il tema della ridefinizione della quota di deducibilità IVA al 40% (dall'attuale 20%) dei costi sostenuti per gli automezzi aziendali ai fini dell'imposte sui redditi per quattro anni a partire da quello di prima immatricolazione di veicoli nuovi prevista all'art. 3 della proposta di legge. Occorre, tuttavia, evidenziare che la finalità di rilanciare il mercato automobilistico potrebbe essere raggiunta attraverso misure di incentivazione predisposte direttamente dallo Stato presumibilmente più incisive che non quelle sulla tassazione dei veicoli il cui valore appare poco incentivante rispetto al costo dell'auto ed evitando, così, di intervenire sulla potestà fiscale delle Regioni.

In ogni caso la stima di 1 miliardo di euro (art. 4, comma 2), prevista anche a copertura dell'aumento della quota di deducibilità ai fini IVA, considerata la difficoltà di prevedere come si modificherà il tasso di sostituzione dei veicoli a seguito delle misure adottate, non garantisce i bilanci regionali circa il rischio di una revisione tariffaria molto incidente sui veicoli con maggiore livello di emissioni. Infatti, la stima di mancato gettito sarebbe comunque crescente nel tempo a causa del tasso di sostituzione dei veicoli e del progressivo abbassamento dei livelli di emissioni del parco veicolare circolante.

In relazione alla base imponibile dell'imposta, la proposta di legge in discussione modifica strutturalmente i principi applicativi della stessa connotando il prelievo annuale sul possesso del veicolo in una tassa il cui imponibile non è più costituito dalla potenza espressa in kw bensì dalla capacità di inquinare attraverso emissioni gassose. In sostanza i veicoli vengono incisi con aliquote più elevate per quelli maggiormente inquinanti, secondo il principio "chi più inquina più paga".

Attualmente, invece, pur essendoci una differenziazione tariffaria tra veicoli più o meno inquinanti la tassazione effettuata in base al kw assicura una tassazione correlata al valore del mezzo e quindi alla capacità contributiva. Il modello di tassazione vigente, in relazione al bollo auto, unisce e bilancia il principio della tassazione ambientale con quello patrimoniale.

Pur tuttavia, il criterio innovativo della proposta di legge dovrebbe comunque tenere in debita considerazione anche i limiti comunitari per quei veicoli per i quali il parametro di riferimento è, ad esempio, il peso complessivo ed il numero assi.

La semplificazione introdotta, seppure condivisibile nelle finalità, nelle modalità con cui è delineata non sembra tener conto delle sostanziali differenze esistenti nel parco veicoli circolante e neppure dei tanti regimi speciali di tassazione attualmente in essere, rispetto ai quali, sempre in una logica di semplificazione, necessiterà di un successivo intervento di natura regolamentare che rischierebbe di vanificarne gli obiettivi.

A titolo di esempio si elencano anche alcuni punti, non trattati dalla proposta di legge, che meriterebbero un approfondimento:

- differenze di tassazione tra i veicoli ad uso privato (trasporto persone) e quelli dedicati al trasporto cose (auto-articolati, o veicoli speciali);
- veicoli di interesse storico attualmente esenti ma altamente inquinanti;
- esenzioni per disabilità ed usi specifici;
- da quanto risulta le emissioni inquinanti sono presenti sugli archivi pubblici solo a decorrere dal 2007.

Pur non entrando nel merito di tutte le iniziative che attengono alle scelte parlamentari, in questa proposta di legge, limitatamente agli aspetti di mero interesse delle Regioni, occorre tuttavia segnalare che esse intervengono significativamente sul gettito della tassa automobilistica di competenza regionale, prevedendo una compensazione della minor entrata a valere sui bilanci delle regioni attraverso corrispondente trasferimento da parte dello Stato. Seppure apprezzabile il proposito di compensare le Regioni per il minor gettito occorre, altresì, evidenziare che il modello proposto non tiene conto di quanto previsto dall'art. 11 del d.Lgs. 6 maggio 2011, n. 68, in materia di federalismo fiscale. La citata norma, infatti, prevede che gli interventi statali sulle basi imponibili e sulle aliquote dei tributi regionali, di cui all'art. 7, comma 1, lett. b), numeri 1 e 2, della legge n. 42/2009, fra i quali è certamente ricompresa la tassa automobilistica regionale, siano compensati attraverso l'attribuzione di corrispondente potestà fiscale alle Regioni secondo le modalità previste al comma 2 del medesimo articolo 11 richiamato. Tale criticità, se non rimediata, fra l'altro, incide anche sulla capacità di indebitamento delle Regioni la quale viene parametrata anche all'entità delle entrate di natura tributaria, probabilmente generando criticità per il rispetto del parametro da parte delle stesse.

Si evidenzia che, nel rispetto dell'articolo 8 comma 2 del D.Lgs. 68/2011, ancorché sia opportuna una normativa generale di riordino emanata dal legislatore nazionale, la stessa possa essere quantomeno condivisa dalle Amministrazioni Regionali e Province Autonome in quanto enti gestori e titolari del tributo, nello spirito della leale cooperazione istituzionale, soprattutto per quanto riguarda le autonomie speciali.

Infine, si evidenzia che sulla materia, presso il Comitato Interregionale Tassa Automobilistica (CITA) di cui fanno parte rappresentanti delle Regioni, del MEF e dell'Agenzia delle Entrate, è in fase di elaborazione una proposta di legge quadro di riforma organica della tassa automobilistica anche attraverso una fattiva collaborazione proprio con uffici centrali del Ministero e dell'Agenzia Entrate. Il lavoro in questione riforma la struttura e la composizione delle voci di tariffa della tassa automobilistica cercando di introdurre le più ampie semplificazioni possibili in assoluta condivisione tra i diversi livelli di governo.

Roma, 10 luglio 2014