



IRPET Istituto Regionale
Programmazione
Economica
della Toscana

Proposta di Legge

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

Audizione Camera dei Deputati

Patrizia Lattarulo

Firenze, 9 Luglio 2014

Impatti ambientali dei trasporti e politiche fiscali

La mobilità rappresenta una componente importante della crescita economica e del benessere individuale. Sono sempre più evidenti, però, le conseguenze negative del trasporto (in particolare quello su strada) in termini di inquinamento dell'aria e acustico, di congestione e incidentalità

Per affrontare molti di questi temi la **visione comunitaria** suggerisce la **politica tributaria** come strumento di internalizzazione dei costi

Le imposte sui trasporti rappresentano una delle leve del **decentramento fiscale** anche perché, in seguito alle più recenti attribuzioni delle funzioni di spesa, molti degli oneri esterni ricadono proprio sui livelli inferiori di governo

È evidente, quindi, l'interesse per l'analisi delle potenzialità dello strumento tributario rispetto alla finalità principale, quella dell'efficacia ambientale, ma tenendo conto anche degli effetti di bilancio e delle conseguenze in termini di equità distributiva e competitività del sistema economico

Il riordino della fiscalità sugli autoveicoli

La motivazione a intervenire nasce dalla priorità di una:

- più estesa applicazione del principio comunitario “chi inquina paga”;
- riassetto e semplificazione della fiscalità sugli autoveicoli

Proposta:

1. Esenzione bollo auto 3 anni/5 anni (ecologici) nuove immatricolazioni
2. Abolizione IPT
3. Base imponibile taxa di proprietà da Potenza a Emissioni
4. Deducibilità dei costi auto d'impresa dal 20% al 40%

Con effetti su:

- Riduzione delle emissioni, aumento della sicurezza
- Riduzione pressione fiscale
- Incentivo economico anticiclico al sistema produttivo

Ulteriori implicazioni

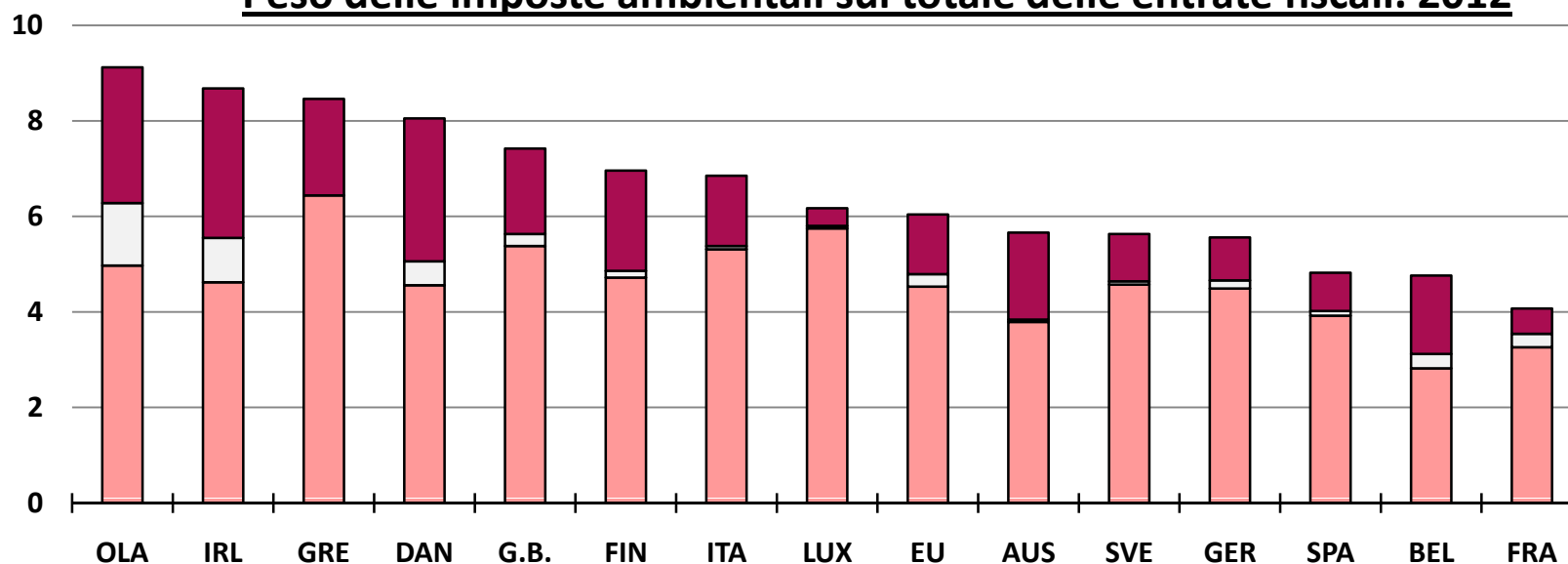
- Equilibri di bilancio, all'interno del processo di riordino ordinamentale
- Distribuzione ed equità

Riferimenti generali: il confronto europeo

Densità di circolazione:
abitanti per automezzi.
2012.
Confronto tra paesi europei

| | n. ab. per autovettura |
|--------------------------|------------------------|
| EUROPA | 2,7 |
| Francia | 2,0 |
| Germania | 1,9 |
| Italia | 1,6 |
| Regno Unito | 2,0 |
| Spagna | 2,1 |
| UNIONE EUROPEA 15 | 1,9 |
| Nuovi Membri UE | 2,7 |
| UNIONE EUROPEA | 2,1 |

Peso delle imposte ambientali sul totale delle entrate fiscali. 2012



Fonte: Eurostat

■ Imposte sui prodotti energetici

□ Prelievi su inquinanti e uso risorse

■ Prelievi sui trasporti

Il contesto
generale

Il riordino fiscale

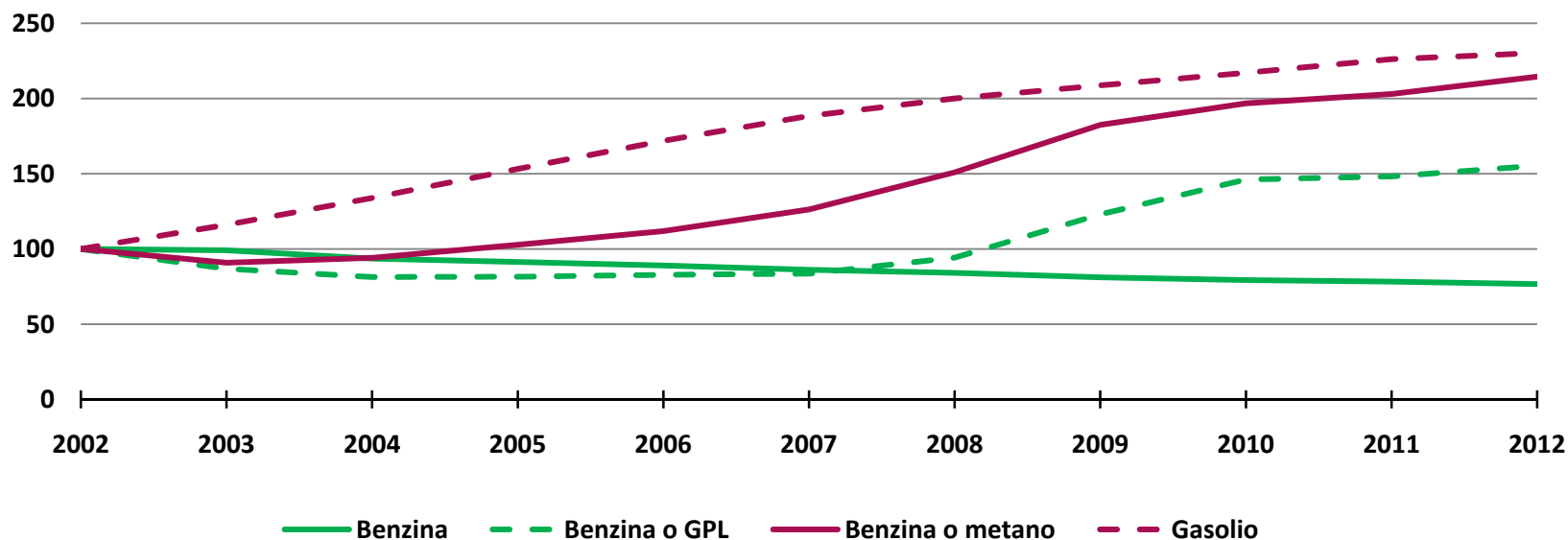
Famiglie e
imprese



Il rinnovo del parco mezzi a favore di veicoli ecologici

Il parco veicolare rimane consistente, si riducono gli acquisti (-7% nel 2013), con effetti sull'allungamento dell'età media (Autoveicoli tra 10 e 20 anni = 39% delle auto fino a 20 anni)

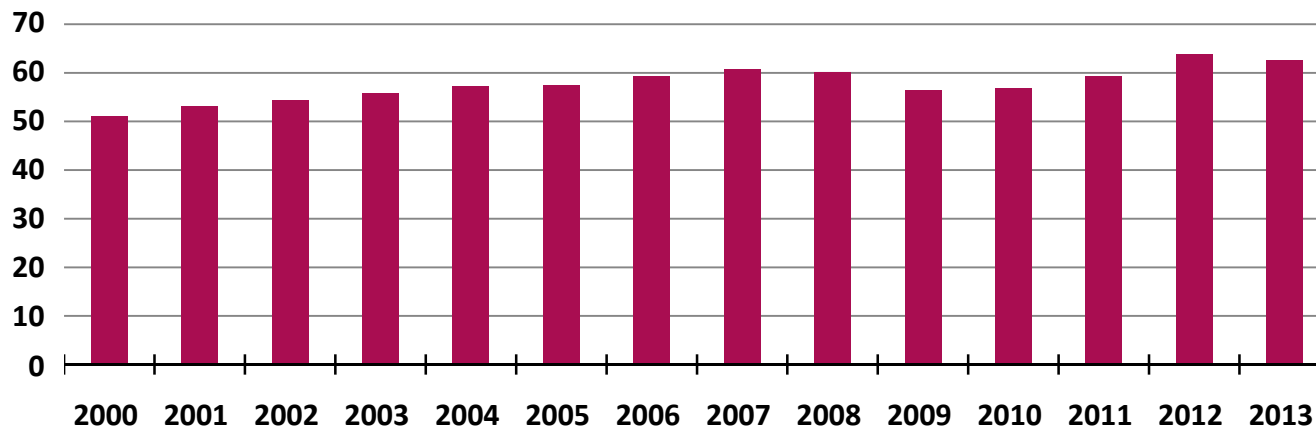
Trend delle vendite in Italia x alimentazione



Aumentano gli acquisti dei veicoli a bassa emissione, A seguito della crisi aumenta l'elasticità del consumatore al differenziale di prezzo tra benzina e carburanti ecologici

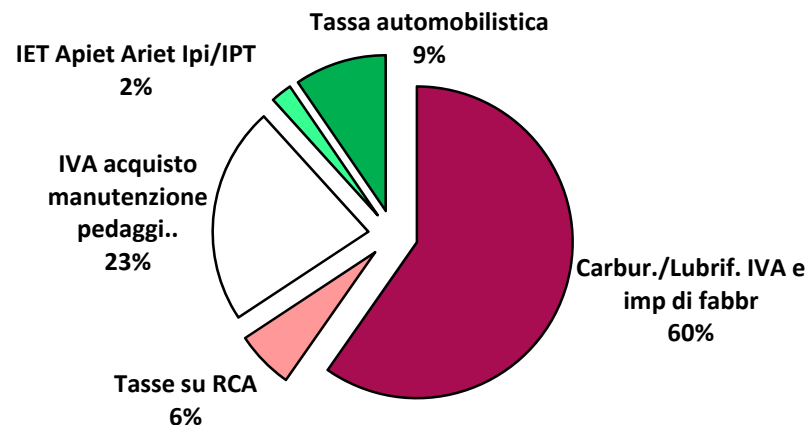
La fiscalità sull'autoveicolo in Italia, trend e composizione

Il prelievo fiscale relativo all'autoveicolo, uso e proprietà. Miliardi di euro



Imposte sull'autoveicolo

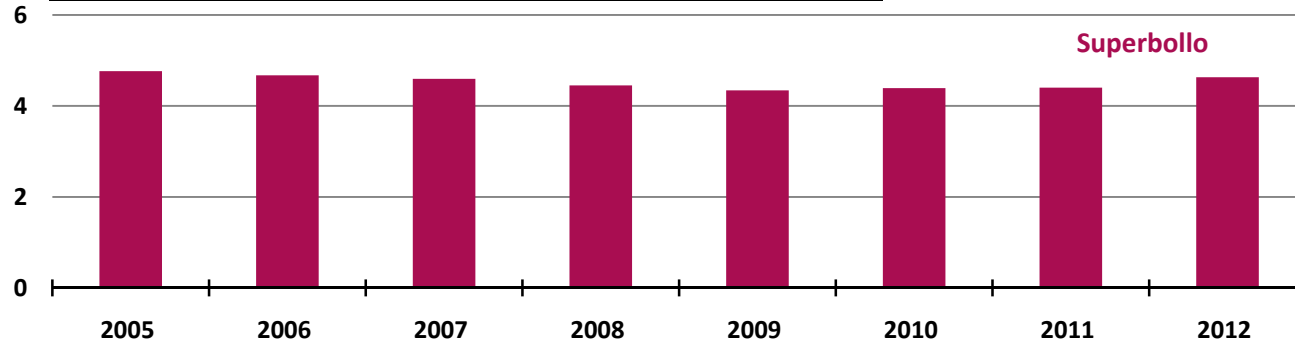
Gettito 62 miliardi di euro
70% Stato
30% enti territoriali



Fonte: Aci

La fiscalità sull'autoveicolo nei bilanci degli enti territoriali

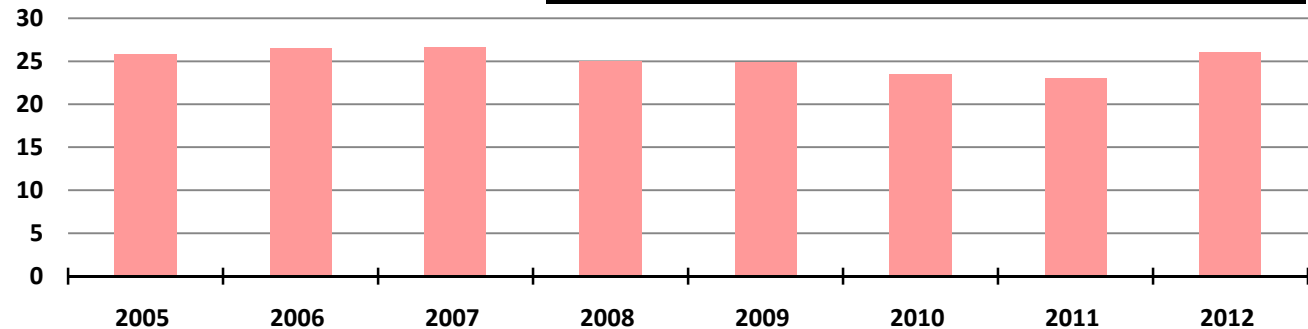
Peso % del bollo auto sulle entrate tributarie regionali



Gettito 2013 =
6 miliardi euro

Gettito 2013 =
1,4 mld euro

Peso % dell'IPT sulle entrate tributarie provinciali



La fiscalità sull'autoveicolo è la principale fonte di autonomia impositiva di regioni e province

L'IPT è una importante risorsa finanziaria a sostegno del trasferimento di competenze tra province e regioni

Il riordino della fiscalità sull'autoveicolo va integrato nel processo di riassetto istituzionale

La nuova base imponibile della tassa di proprietà: dalla potenza (KW) alle emissioni

Situazione attuale

- Potenza kw
- Emissioni Categoria Copert (Euro I, II..)
- Età
- Esenzioni veicoli a basso livello di emissioni (gas ibridi elettrici)

Intervento

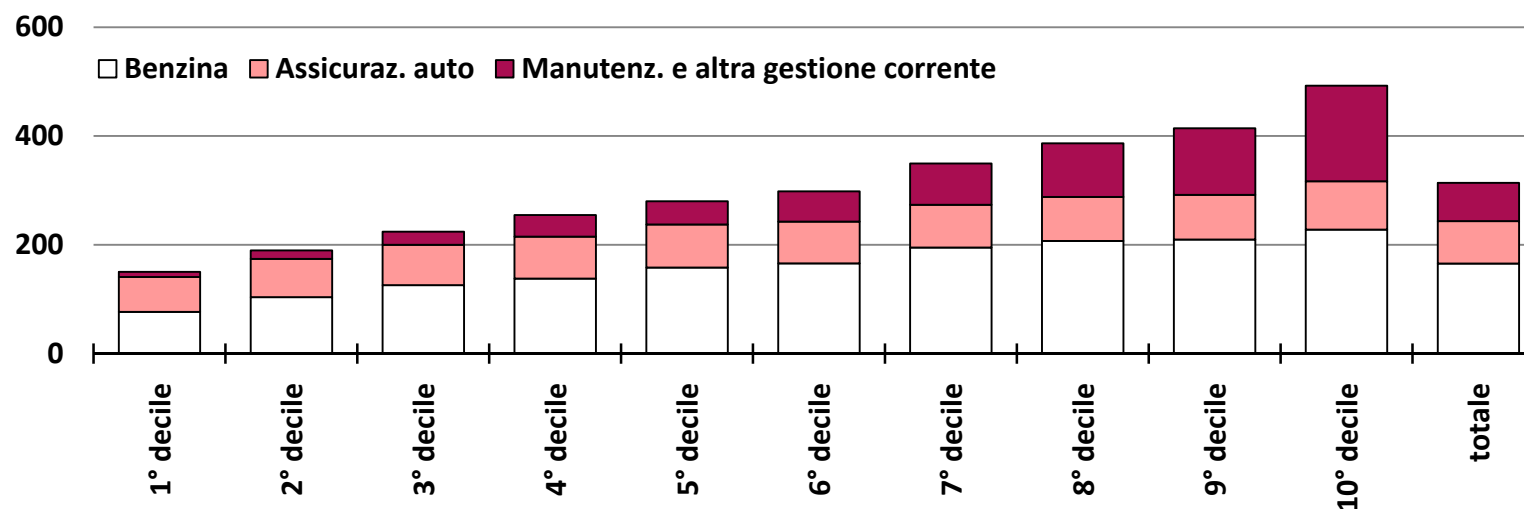
- Emissioni specificate sul libretto di circolazione
- Esenzione primi 3 anni (5 anni mezzi ecologici)

Il riferimento alle emissioni “previste” (indicate nel libretto) rispetto alle emissioni “effettive” (età; hp. Km di percorrenze) non premia lo sforzo, costituisce un basso incentivo a comportamenti virtuosi

Effetti distributivi: la potenza, un parametro fortemente correlato al costo dell'auto

I costo dell'autoveicolo sui bilanci delle famiglie

Il comportamento di consumo delle famiglie: il costo dell'autoveicolo sui bilanci. Consumi medi familiari per l'autoveicolo. Euro 2012



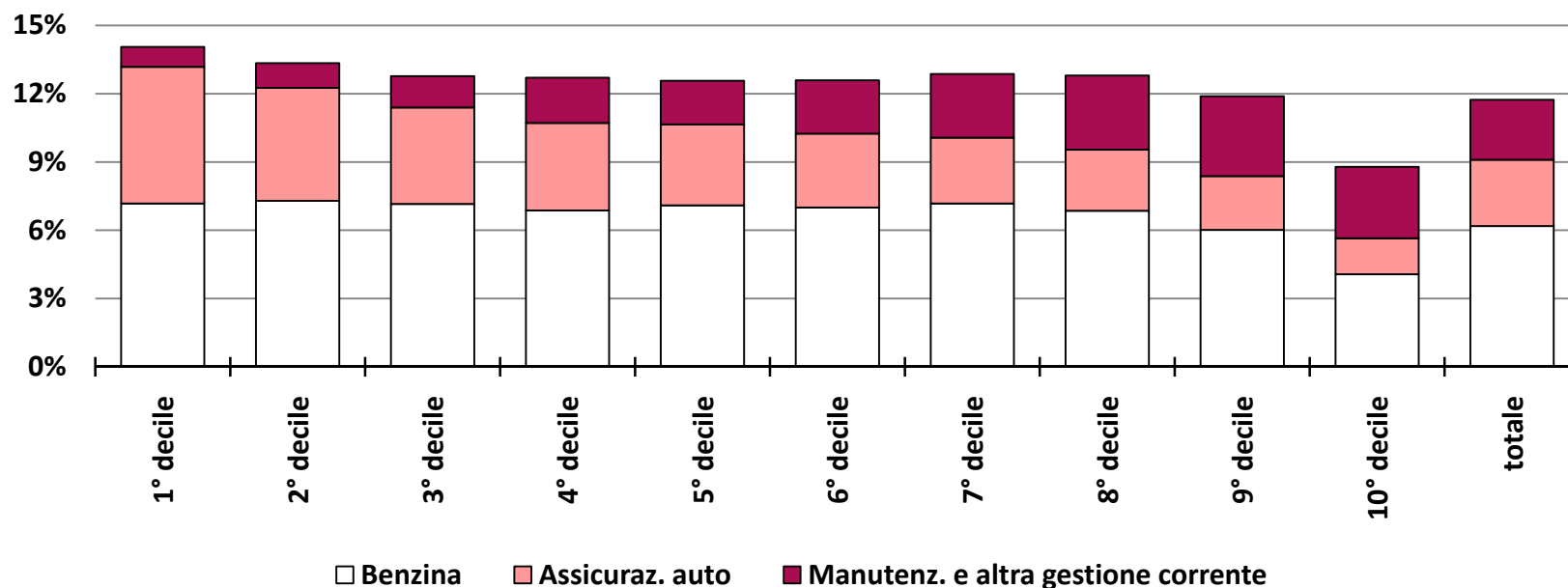
Spesa familiare media di 2700 euro annui, dai 1000 euro del I decile ai 3500 del decile di consumo più elevato

Il consumo delle famiglie per l'autoveicolo aumenta all'aumentare delle fasce di consumo totale: aumentano il numero di macchine possedute e il costo dell'autoveicolo

L'incidenza del costo dell'automobile sui bilanci delle famiglie

Incidenza dei consumi per l'automobile sul bilancio familiare. Euro 2012

Classe di consumo equivalente

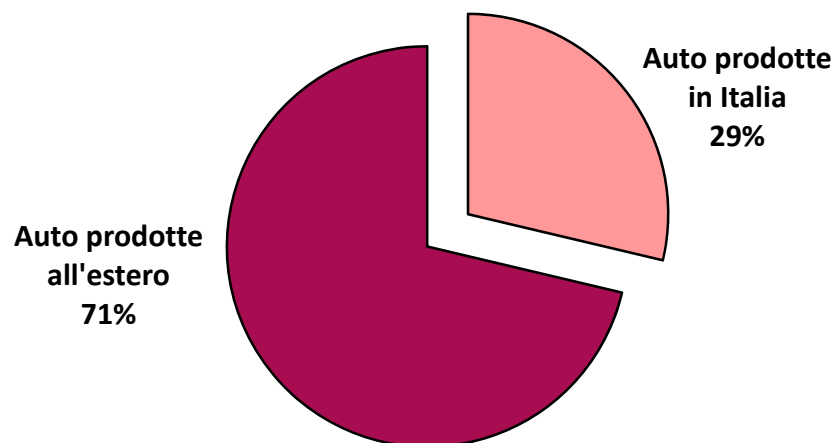


La proprietà e l'uso del mezzo di trasporto pesa di più sulle fasce di consumo più basse

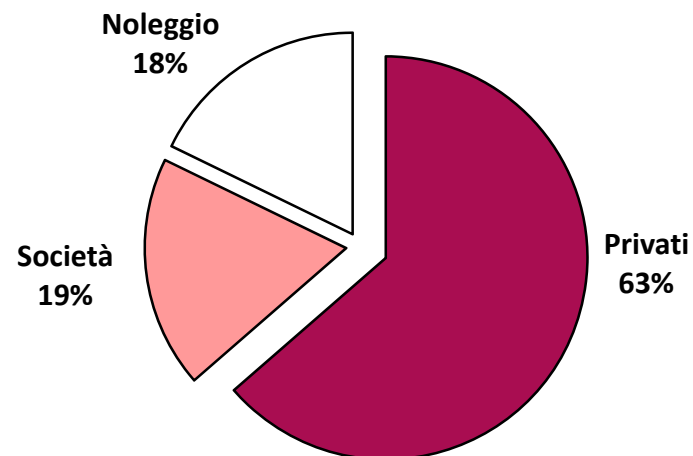
Il consumo di benzina è pressoché costante, mentre sono più rigide le spese relative alla proprietà, che incidono di più sulle classi meno abbienti

Un settore produttivo sempre più internazionale

Immatricolazione auto in Italia per paese di produzione
Composizione %



Il mercato italiano per utilizzatori finali. 2013

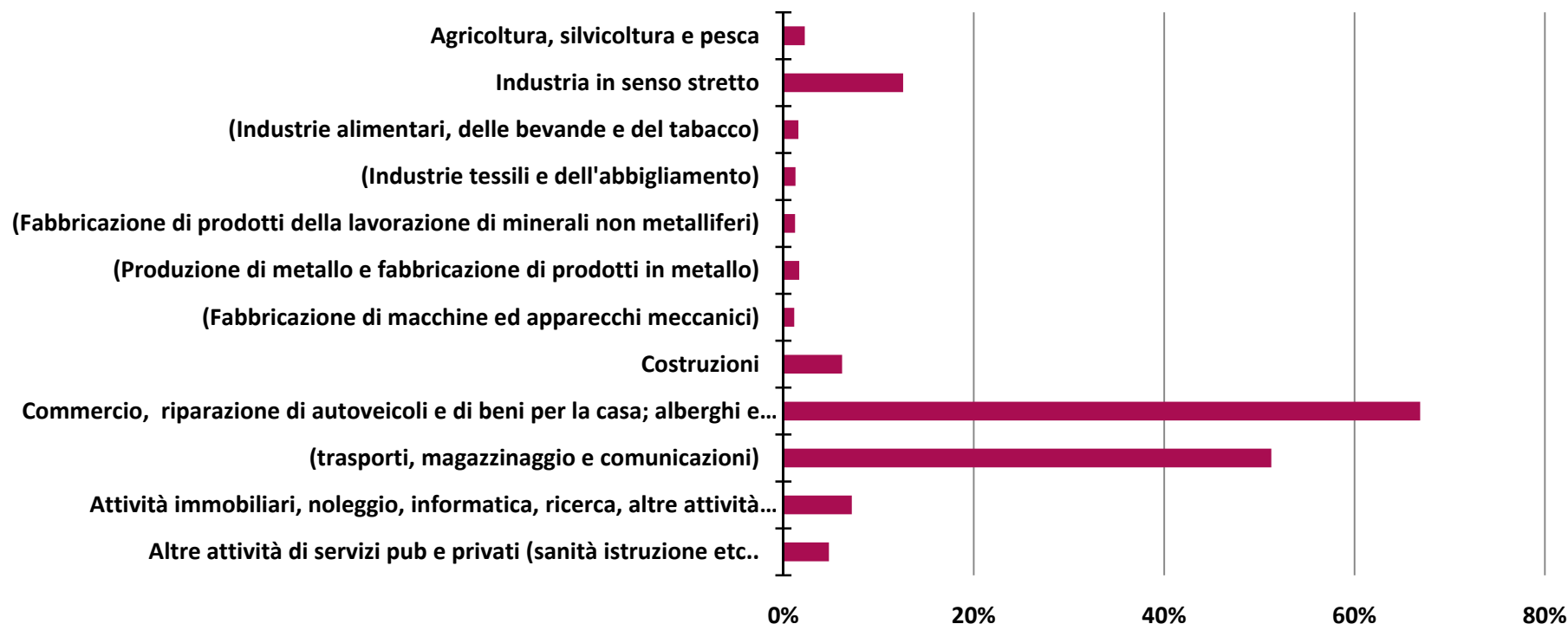


I mercati e le imprese sono globali, gli incentivi al rinnovo del parco autovetture si disperdono sui mercati internazionali

Fonte: Unrae

I mezzi di trasporto per settore produttivo

Capitale lordo: mezzi di trasporto Composizione % macrosettori=100 e principali settori



Fonte: contabilità nazionale

La distribuzione del capitale lordo per mezzi di trasporto tra le branche produttive come strumento di analisi di impatto delle politiche. Attività economiche che beneficiano maggiormente di politiche sulla proprietà del mezzo di trasporto e sugli investimenti

Considerazioni di sintesi

Da verificare l'**efficacia** dell'intervento di **incentivo al rinnovo** del parco veicoli

- per l'alta percentuale di importazioni del settore produttivo
- per il positivo effetto della crisi sul contenimento del parco macchine e la contemporanea sostituzione con auto a minor consumo e più economiche

• Il riordino della **fiscaltà** sull'autoveicolo necessita di una forte integrazione nel processo di riassetto istituzionale, nel rispetto dell'autonomia degli enti territoriali;

- incentivi come politiche congiunturali (anticipano le spese, effetto aggiuntivo limitato nel tempo) vs strutturali

Implicazioni **distributive**: Il passaggio dal criterio della potenza a quello delle emissioni rischia di penalizzare, tanto più in una fase di crisi, le fasce deboli che possiedono veicoli più vecchi, inoltre godono per lo più di minore accesso al credito al consumo, che costituisce la modalità più frequente di acquisto.



IRPET Istituto Regionale
Programmazione
Economica
della Toscana

Proposta di Legge

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

Audizione Camera dei Deputati

Patrizia Lattarulo

Firenze, 9 Luglio 2014