

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 3948

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**RIBAUDO, LUCIANO AGOSTINI, LA MARCA, PETRINI, PORTA,  
PREZIOSI, ROMANINI, GIOVANNA SANNA, ZOGGIA**

Disposizioni concernenti i requisiti per l'ammissione  
dei veicoli a motore alla revisione periodica

*Presentata il 29 giugno 2016*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il cosiddetto bollo auto, previsto dal testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, è, nella maggior parte dei casi, una tassa di proprietà, dal momento che è dovuto da coloro che, alla scadenza del termine utile per il pagamento, risultano essere proprietari di un veicolo al Pubblico registro automobilistico (PRA) ed è dovuto alla regione in cui i singoli proprietari hanno la residenza anagrafica. In alcuni casi il bollo auto è invece una tassa di circolazione che non è dovuta per effetto dell'iscrizione al PRA, ma in conseguenza della circolazione su strade e su aree pubbliche come nel caso di ciclomotori, delle cosiddette *minicar*, dei veicoli di particolare interesse storico o collezionistico (ultraventennali) e dei veicoli « an-

ziani » (ultratrentennali). La gestione delle tasse automobilistiche è dunque affidata alle regioni, ad eccezione del Friuli Venezia Giulia, della Sardegna e della Sicilia, per le quali è competente l'Agenzia delle entrate. Secondo uno studio fatto dalla rivista *Quattroruote* in collaborazione con l'Automobile club d'Italia (ACI) (il gestore del PRA) e relativo al 2014, il « buco » nelle entrate fiscali relativo al mancato pagamento del bollo auto ammonterebbe a circa 850 milioni di euro annui: complessivamente, l'evasione coinvolgerebbe tra il 12 e il 13 per cento degli automobilisti a livello nazionale, un dato tra l'altro in crescita dall'inizio della crisi e, a fronte di un gettito teorico di 6,45 miliardi di euro per i 34,4 milioni di veicoli iscritti al PRA, arrivano allo Stato solamente 5,6 miliardi di euro. Tra le regioni e le province auto-

nome solo l'Emilia Romagna ha reso noti introiti, nel 2013, per 473,4 milioni di euro e richieste di pagamento, tra avvisi « bonari » e cartelle della società Equitalia Spa, per 41 milioni di euro mai pagati. In Campania, invece, stime attendibili parlano di circa mezzo milione di evasori totali della tassa. Malgrado le pesanti ripercussioni sui loro bilanci, raramente le regioni applicano la facoltà di chiedere la cancellazione d'ufficio del veicolo dagli archivi del PRA e quindi il ritiro della targa e della carta di circolazione, come previsto dall'articolo 96 del codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo almeno tre anni di mancato pagamento. Inoltre, dopo la maxi radiazione avvenuta nel 1999 in concomitanza con il passaggio del tributo dallo Stato agli enti locali (2 milioni di veicoli), solo Lombardia e Lazio avrebbero continuato a ricorrere con regolarità al citato provvedimento. Eppure, secondo le stime dell'ACI, sarebbero ancora un milione i veicoli abbandonati o trasferiti all'estero senza che la loro posizione sia stata regolarizzata. Si rende quindi necessaria, insieme a un'azione più determinata da

parte degli enti preposti ai controlli al fine di individuare gli evasori, una presa in carico da parte del legislatore del fenomeno evasivo illustrato, attraverso la previsione di un controllo sulla regolarità del pagamento del bollo ed estendendolo anche alla presenza del cosiddetto fermo fiscale, durante uno dei momenti in cui, a cadenza periodica, tutti i veicoli devono essere sottoposti, ossia la revisione obbligatoria: questo permetterebbe un controllo periodico sulla regolarità fiscale del parco dei veicoli circolanti, aumentando la capacità di accertamento attraverso la rete di uffici del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale o presso le oltre 500 officine autorizzate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e rappresenterebbe altresì un incentivo alla regolarizzazione della posizione fiscale dei proprietari dei veicoli in mancanza della quale gli stessi si assumerebbero anche il rischio di circolare con un veicolo senza revisione per il quale è previsto il fermo immediato in caso di accertamento da parte degli organi preposti.

## PROPOSTA DI LEGGE

### ART. 1.

1. A decorrere dal 2018, gli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale e le imprese autorizzate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, come previsto dal comma 8 dell'articolo 80 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, prima di effettuare la revisione dei veicoli soggetti alla revisione obbligatoria, devono verificare l'avvenuto pagamento, per l'anno in corso e per gli anni precedenti, della tassa di proprietà, della tassa di circolazione e della situazione di fermo amministrativo ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602, del veicolo oggetto di revisione.

2. Nel caso che la verifica prevista al comma 1 dia esito negativo, non è possibile procedere alla revisione del veicolo e il suo proprietario è obbligato a effettuare i pagamenti mancanti e a presentare una nuova richiesta di revisione per poter circolare. Il proprietario del veicolo è altresì tenuto a dimostrare l'avvenuto pagamento del bollo solo a partire dal periodo d'imposta che inizia successivamente all'acquisto.

3. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dell'economia e delle finanze, sentito il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, emana un decreto contenente le modalità tecniche e amministrative di accertamento dell'avvenuto pagamento, o della presenza del fermo amministrativo ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602, e l'importo per l'attività prestata riconosciuto alle imprese di cui al comma 1.

4. Le attività di verifica ai sensi del comma 1 del presente articolo sono soggette ai limiti e alle sanzioni previsti dai commi 15, 16 e 17 dell'articolo 80 del

codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

5. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

