



1 Ottobre 2013superbollo

Non solo perché non rende, ma addirittura l'addizionale erariale è stata ed è causa di perdite da parte dello Stato.

Il mondo dell'auto invoca lo stop al superbollo

UN MONDO COMPATTO - Praticamente tutte le associazioni di categoria interessate al mercato dell'auto hanno inoltrato al ministro dell'Economia e delle Finanze la richiesta di soppressione del cosiddetto superbollo sulle automobili con potenza superiore a 185 kW. L'istanza è argomentata con gli scarsissimi risultati ottenuti sul piano degli introiti per lo Stato, a fronte di un forte danno al mercato di questo genere di auto. Un danno che è pesato e pesa sensibilmente sulla rete di operatori del settore.

PREVISIONI SBAGLIATE (DI MOLTO) - A firmare l'istanza sono state UNRAE (case straniere), ANFIA (case italiane), ANIASA (noleggio auto), ASSILEA (società di leasing), FEDERAUTO (concessionari) e UNASCA (agenzie pratiche automobilistiche) che nel loro documento hanno fatto presente come il superbollo non solo non ha portato le entrate sperate e preventivate (168 milioni), ma addirittura ha provocato una riduzione degli introiti dello Stato. Ciò perché la forte diminuzione delle vendite di quella categoria di auto ha innescato una sensibile perdita dell'Iva e delle altre tasse previste in occasione dell'acquisto di un'auto nuova.

STANGATA REITERATA - L'addizionale erariale sul bollo auto era stata introdotta nel luglio 2011 (con effetto retroattivo su tutto il 2011) con un importo di 10 euro per ogni kW di potenza oltre i 225 kW. Quindi, dal 1° gennaio 2012, la sovrattassa è stata elevata a 20 euro/kW e la soglia di applicazione è stata abbassata a 185 kW; tutte le vetture oltre questa potenza sono così state colpite dal balzello.

UNA PESANTE PERDITA - I firmatari della lettera ricordano che secondo le previsioni del governo la misura avrebbe dovuto portare nelle casse dello Stato circa 168 milioni di euro, ma gli esiti della nuova tassazione sono stati molto meno positivi. Secondo le stime elaborate dalle associazioni che hanno preso l'iniziativa di sollecitare la cancellazione della supertassa, l'anno scorso la perdita dello Stato è stata di circa 140 milioni di euro.

STATO, REGIONI E PROVINCE IN "ROSSO" - A questo forte ammontare si arriva con il contributo di diverse voci: lo Stato ha mancato di incassare 93 milioni di Iva sull'acquisto di nuove auto "over 185 kW" e 19 milioni di superbollo; alle Regioni sono andati 19,8 milioni di euro in meno per il

mancato pagamento dei bolli relativi; le Province ha visto sfumare 5,2 milioni di euro e 9 milioni è l'importo venuto meno dall'addizionale sulle polizze d'assicurazione RC.

MANCATI ACQUIISTI E "FUGA" ALL'ESTERO - All'origine di questi mancati introiti, l'Unrae e le altre organizzazioni pongono con sicurezza proprio il superbollo oltre i 185 kW. Anzitutto per la marcata contrazione delle immatricolazioni di vetture di questa categoria (il mercato nel suo insieme è calato del 19,8%, mentre le "over 18 kW" sono scese del 35%). Oltre a questo elemento di fondo, sono poi sorti altri fenomeni negativi, come l'aumento dei contratti di leasing non reali, sottoscritti da italiani con società di leasing tedesche per auto immatricolate in Germania o nella Repubblica Ceca. È evidente che una prassi del genere ha sottratto all'erario italiano tutta una serie di introiti. Senza contare che trattandosi di auto targate all'estero, non possono neanche essere utilizzate come elementi indicatori per il "redditometro". Infine, non è piccolo il fenomeno di auto immatricolate in Italia che vengono radiate per poi essere esportate e reimmatricolate all'estero. Anche qui con perdite sensibili da parte dello Stato italiano.

Le Associazioni al Governo: eliminare il superbollo!

Mercoledì 02 ottobre 2013

Le principali Associazioni della filiera dell'auto firmano una lettera congiunta destinata al Ministero dell'Economia e delle Finanze per abolire la sovrattassa sul bollo auto Dimensione Carattere:

Anfia, Aniasa, Assilea, Federauto, Unasca e Unrae. Le principali Associazioni della filiera dell'auto (in rigoroso ordine alfabetico) hanno firmato una lettera congiunta destinata al Ministero dell'Economia e delle Finanze per "abolire la dannosa e controproducente sovrattassa sul bollo auto, nata per portare nelle casse dello Stato 168 milioni di Euro, che ha prodotto una serie di effetti perversi che stanno penalizzando l'Erario, il mercato dell'auto e il suo indotto".

Il superbollo era stato introdotto nel luglio del 2011 con un importo pari a 10 Euro per ogni kW di potenza del veicolo superiore ai 225 kW, con effetto retroattivo su tutto il 2011 e su tutto il parco circolante. Dal 1° gennaio 2012 la sovrattassa è stata portata a 20 Euro/kW ed estesa alle vetture con potenza superiore ai 185 kW. Ma, alla fine, altro che 168 milioni di Euro da portare alle casse dello Stato.

Nel solo 2012, infatti, si è registrata una perdita complessiva di 140 milioni tra minori entrate fiscali e mancato introito. A determinare il danno per l'Erario alcuni fenomeni non previsti quali la riduzione delle nuove immatricolazioni, la proliferazione nel nord Italia di falsi leasing di autovetture, il boom di radiazioni per esportazioni sia del nuovo che dell'usato e il crollo dei passaggi di proprietà. "Appare quindi opportuna ed urgente l'abolizione della sovrattassa, anche al fine di fornire al mercato dell'auto un primo segnale di rilancio, che possa invertire la rotta negativa degli ultimi anni e che vada nella direzione di un alleggerimento della pressione fiscale", la chiosa nella lettera congiunta delle Associazioni.

Superbollo, una perdita per il Fisco di 140 milioni di euro

Le Associazioni della filiera dell'auto hanno indirizzato al Ministro dell'Economia e delle Finanze una richiesta per abolire il "Superbollo", la sovrattassa sul bollo auto, nata nel 2011 che in un anno ha portato una perdita di circa 140 milioni di Euro



Una richiesta espressa dalle Associazioni della filiera dell'auto, ANFIA (produttori italiani), ANIASA (autonoleggio), Assilea (leasing), Federauto (concessionari), UNASCA (agenzie), UNRAE (costruttori esteri) è quella indirizzata al Ministro dell'Economia e delle Finanze per **abolire il "Superbollo"**, la sovrattassa sul bollo auto, nata nel 2011 che in un anno ha portato una perdita di circa 140 milioni di Euro.

Una misura che **avrebbe dovuto portare** alle casse dello Stato 168 milioni di euro ma che poi **in realtà ha creato l'effetto opposto**, portando una **perdita ingente per il fisco**. Infatti solo nel 2012 si è determinata una perdita complessiva, di **circa 140 milioni di euro**: per lo Stato 93 milioni euro di gettito IVA e 13 milioni euro di superbollo; per le Regioni 19,8 milioni di mancato pagamento del bollo; per le Province 5,2 milioni di mancata IPT e circa 9 milioni di addizionale su RCA.

Le cause che hanno portato a questa perdita sono stati gli effetti collaterali dovuti all'introduzione del superbollo: **la riduzione delle nuove immatricolazioni** di vetture con potenza eccedenti i 185 kW: - 35% nel 2012 contro il -19,8% del mercato auto nel suo complesso; la proliferazione, nel nord Italia, di **"falsi leasing" di autovetture** con targa tedesca (o ceca) con mancato versamento dell'IVA, del bollo, del superbollo, dell'IPT, delle multe, dell'addizionale provinciale sull'RCA, oltre all'impossibilità di porre sotto sequestro le automobili immatricolate all'estero, la possibilità di sfuggire al redditometro, le difficoltà di effettuare i controlli su strada e di individuare le responsabilità in caso di incidenti); a questo si aggiunge il **fenomeno della "esterovestizione" di veicoli**, radiati per esportazione in paesi UE, ma che continuano a circolare sul territorio nazionale con targa tedesca, austriaca, bulgara o romena con le conseguenze sopra indicate; ed infine il crollo dei passaggi di proprietà relativi ad autovetture sopra i 185 kW, ridotti del 37% nel 2012 rispetto ai volumi del 2011.

Introdotta nel 2011, l'addizionale sul bollo auto aveva un importo di 10 euro per ogni kW di potenza del veicolo superiore ai 225 kW, con effetto retroattivo su tutto il 2011 e su tutto il parco circolante;

successivamente, dal 1° gennaio 2012, la **sovratassa è stata portata a 20 euro/kW** ed estesa alle vetture con potenza superiore ai 185 kW.

Appare, quindi, opportuna e urgente, secondo le Associazioni l'abolizione della sovratassa, anche **al fine di fornire al mercato dell'auto un primo segnale di rilancio**, che possa invertire la rotta negativa degli ultimi anni e che vada nella direzione di un alleggerimento della pressione fiscale sul comparto.

Un crollo lungo 40 mesi



Dura ormai da 40 mesi il calo del mercato italiano delle auto che a settembre segna un -2,9%. Così l'Unrae, Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri, in una nota. Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti parla di 106.363 autovetture nuove vendute, dato in calo del 2,9% rispetto alle 109.543 del settembre 2012, quando la riduzione registrata fu più del 25%.

“Sui primi nove mesi dell'anno – spiega l'Unrae – raggiungono finalmente il milione di vetture (1.000.032 unità), archiviando un calo dell'8,3%”.

Massimo Nordio, presidente dell'Associazione, ha detto: “La situazione del settore è ormai ben delineata, il mercato è tecnicamente bloccato dal fatto che è sempre più oneroso godere della mobilità individuale, inoltre il settore industriale vive un profondo stato di crisi con importanti riflessi occupazionali. L'Unrae conferma il bisogno che lo Stato continui a lavorare sulla riduzione degli oneri sugli automobilisti ed auspica che la prossima Legge di Stabilità recepisca il piano di sostegno alle famiglie con il programma di deducibilità/detraibilità dei costi di acquisto e manutenzione delle vetture. Intanto, l'aumento da oggi di un punto di iva inciderà con un incremento medio del prezzo delle vetture di circa 150 euro.

E' chiaro che una nuova instabilità politica non potrà che avere effetti di rallentamento sulle possibilità di invertire il trend di mercato considerato che comporterebbe una perdita di altri due decimi di punto di Pil per il 2013 e un prolungamento della fase recessiva anche al 2014”. Superati i primi nove mesi dell'anno la struttura del mercato presenta un andamento di flessione in linea con il mercato complessivo per gli acquisti dei privati, in calo del 7,9%, arrivati al 63,5% di quota (ma che in volume nel solo settembre evidenziano una sostanziale stabilità rispetto ai risultati 2012) e delle immatricolazioni a società, in calo dell'8,7%, al 17,7% del totale. Contrazione più marcata nel mese e nel cumulato per i noleggi, rispettivamente in calo dell'8,6% e del 9,4%, che confermano la loro quota nei 9 mesi al 18,8%. Primo segno positivo lo registra invece il diesel che a settembre presenta una crescita dello 0,3%. Prosegue invece la caduta delle vendite di veicoli a benzina: nei nove mesi in questione si fermano al 31,1% del totale.

Gpl in calo nel mese e nel cumulato, “si arresta al 9% di rappresentatività – spiega la nota -, mentre cresce in modo ragguardevole il metano che raggiunge una quota del 5,2%. In forte incremento le vetture ibride, più che raddoppiate in termini di quota nel gennaio-settembre e buona la performance per le elettriche (+245% nel mese e +64,3% nel cumulato)”.



A contribuire alla crisi del mercato delle auto, secondo le principali

associazioni, è la sovrattassa sul bollo delle auto: “Abolire la dannosa e controproducente sovrattassa sul bollo auto, nata nel 2011 per portare nelle casse dello Stato 168 milioni di euro, che ha prodotto una serie di effetti perversi che stanno penalizzando l’Erario, il mercato dell’auto e il suo indotto”. E’ quanto si legge in una lettera congiunta firmata dalle principali associazioni della filiera automotive (Anfia, produttori italiani; Aniasa, autonoleggio; Assilea, leasing; Federauto, concessionari; Unasca, agenzie; Unrae, costruttori esteri) e inviata al ministero delle Infrastrutture.

“L’addizionale erariale sul bollo auto era stata introdotta nel luglio 2011 con un importo pari a dieci euro per ogni kW di potenza del veicolo superiore ai 225 kW, con effetto retroattivo su tutto il 2011 e su tutto il parco circolante; successivamente, dal 1° gennaio 2012, la sovrattassa è stata portata a 20€/kW ed estesa alle vetture con potenza superiore ai 185 kW.

Le Associazioni evidenziano che nelle intenzioni dell’Esecutivo la misura avrebbe dovuto portare alle casse dello Stato 168 milioni di €, ma non è andata così. Nel solo 2012, invece, si è determinata una perdita complessiva, tra minori entrate fiscali e mancato introito, di circa 140 milioni di €, così suddivisa: per lo Stato 93 milioni di gettito IVA e 13 milioni euro di superbollo; per le Regioni 19,8 milioni di euro di mancato pagamento del bollo; per le Province 5,2 milioni di euro di mancata IPT e circa 9 milioni di euro di addizionale su RCA.

A causare questo danno per l’Erario, una serie di fenomeni non previsti e controproducenti, innescati dal provvedimento stesso, in particolare: la riduzione delle nuove immatricolazioni di vetture con potenza eccedente i 185 kW: -35% nel 2012 contro il -19,8% del mercato auto nel suo complesso; la proliferazione, nel nord Italia, di “falsi leasing” di autovetture con targa tedesca (o ceca) date in noleggio da soggetti commerciali e utilizzate da clienti italiani (con mancato versamento dell’IVA, del bollo, del superbollo, dell’IPT, delle multe, dell’addizionale provinciale sull’Rca, oltre all’impossibilità di porre sotto sequestro le automobili immatricolate all’estero, la possibilità di sfuggire al redditometro, le difficoltà di effettuare i controlli su strada e di individuare le responsabilità in caso di incidenti); a questo si aggiunge il fenomeno della “esterovestizione” di veicoli, radiati per esportazione in paesi UE, ma che continuano a circolare sul territorio nazionale con targa tedesca, austriaca, bulgara o romena con le conseguenze sopra indicate; il boom di radiazioni per esportazione sia di auto di nuova immatricolazione, poi radiate e reimmatricolate con targa estera, sia di auto usate, che non produrranno più gettito per il Paese a partire dal secondo anno. Per queste ultime, la tendenza è confermata dai dati di esportazione, che mostrano, nel 2012, volumi più che raddoppiati per le autovetture sopra i 185 kW (da circa 13.000 unità del 2011 a quasi 29.000, +115%); il crollo dei passaggi di proprietà relativi ad autovetture sopra i 185 kW, ridotti del 37% nel 2012 rispetto ai volumi del 2011”.

«Il superbollo auto non funziona, l'erario ha perso 140 milioni»



A giudizio delle associazioni la tassa sulle auto di grossa cilindrata ha procurato un minor gettito di 140 milioni e raffreddato le nuove immatricolazioni. L'appello per eliminarlo

Paradossi della fiscalità: «**Il superbollo sulle auto di lusso sta facendo diminuire il gettito** anziché aumentarlo». Ad affermarlo sono le associazioni principali dell'automotive italiano, Anfia, Aniasa, Assilea, Federauto, Unasca e Unrae, unite per domandare al ministero dell'Economia la soppressione della gabella introdotta dal dl. 98/2011. In una lettera al dicastero di Fabrizio Saccomanni hanno definito la tassa «dannosa e controproducente».

In origine il superbollo gravava sulle auto con potenza superiore a 225 kw. Poi il governo Monti abbassò la soglia a 185 kw, con 20 euro per ciascun kw in più. L'obiettivo era incassare 170 milioni di euro e invece a maggio 2013 a malapena si è arrivati a toccare i 60 milioni; colpa del forte incremento della domanda, avvitato tra crisi generale e — a giudizio delle sei 'sorelle' dell'auto — l'effetto depressivo post bollo.

I dati addotti corroborano la tesi: nel 2012 **le nuove immatricolazioni sono calate del 35%, contro il -19,8% del mercato auto nel suo complesso**, mentre l'usato del 37%. **Lo Stato avrebbe visto sfumare 93 milioni di Iva e 13 di superbollo; 19,8 milioni di bolli auto per le Regioni; 5,2 milioni di Ipt e 9 milioni di addizionale Rc auto nelle Province.** In tutto, farebbe un minor gettito 140 milioni di euro.

Se qualcuno, poi, si illudeva che gli italiani fossero un popolo addomesticabile con la bacchetta, ecco spuntare soprattutto al Nord varie pratiche elusive per evitare la scure dell'erario. Dai 'falsi leasing' con targa tedesca o ceca all'aumento delle radiazioni per esportazione, così da re-immatricolare il veicolo sotto bandiera straniera.

«In definitiva — spiegano le sei sigle — l'addizionale introdotta, oltre a condizionare negativamente sia il mercato del nuovo sia il mercato dell'usato, ha prodotto effetti negativi per l'erario, non solo in termini di entrate fiscali previste, ma anche di mancato introito di Iva, Ipt e bollo, conseguente alla riduzione delle immatricolazioni e del parco circolante. Appare, quindi, opportuna e urgente l'abolizione della sovrattassa, anche al fine di fornire al mercato dell'auto un primo segnale di rilancio, che possa invertire la rotta negativa degli ultimi anni e che vada nella direzione di un alleggerimento della pressione fiscale sul comparto».

Nei giorni scorsi il viceministro dell'Economia Luigi Casero aveva indicato la rottamazione del superbollo come «una delle idee sul tavolo» per sostenere il settore dell'auto. «È stato sbagliato metterlo e costa pochissimo toglierlo».

Superbollo addio?



Abolizione del superbollo. È quello che chiedono le associazioni di categoria ANFIA, ANIASA, Assilea, Federauto, UNASCA, UNRAE al Ministero dell'Economia e delle Finanze

Abolizione del superbollo. È quello che chiedono le associazioni di categoria ANFIA (produttori italiani), ANIASA (autonoleggio), Assilea (leasing), Federauto (concessionari), UNASCA (agenzie), UNRAE (costruttori esteri) con una lettera inviata al Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Il superbollo era stato introdotto nel 2011 e avrebbe dovuto portare nelle casse dello stato **168 milioni di euro**.

Come funziona il superbollo

L'addizionale erariale sul bollo auto era entrata in vigore nel luglio del 2011 con un **importo pari a 10€ per ogni kW di potenza del veicolo superiore ai 225 kW**, con effetto retroattivo su tutto il 2011 e su tutto il parco circolante. **Dall'1 gennaio 2012 poi, la sovrattassa è aumentata a 20€/kW ed estesa alle vetture con potenza superiore ai 185 kW.**

Il risultato atteso di 168 milioni di euro in realtà non c'è stato. Invece nel 2012 il superbollo ha portato ad una perdita totale di circa 140 milioni di euro tra minori entrate fiscali e introiti a carico dello Stato, delle Regioni, delle Province, IPT e RCA.

Cosa è successo

Nella realtà il superbollo ha innescato una **serie di meccanismi** che non erano stati previsti:

- la riduzione delle nuove immatricolazioni di vetture con potenza eccedente i 185 kW: -35% nel 2012 contro il -19,8% del mercato auto nel suo complesso
- nel Nord Italia, lo sviluppo incredibile di **falsi leasing di automobili con targa tedesca o ceca** date in noleggio da soggetti commerciali e utilizzate da clienti italiani, ha portato ad un mancato versamento dell'IVA, del bollo, del superbollo, dell'IPT, delle multe, dell'addizionale provinciale sull'RCA. Inoltre queste auto immatricolate all'estero non possono essere sottoposte al sequestro e sfuggono al redditometro.

Senza contare le enormi difficoltà per effettuare i controlli su strada e per individuare le responsabilità in caso di incidenti.

- esiste inoltre il fenomeno definito della **esterovestizione di veicoli**, che sono stati radiati per esportazione in paesi UE, ma che continuano a circolare sul territorio nazionale con targa tedesca, austriaca, bulgara o romena con tutti i problemi di cui abbiamo parlato sopra
- il boom di **radiazioni per esportazione** sia di auto di nuova immatricolazione, poi radiate e reimmatricolate con targa estera, sia di auto usate, che non produrranno più gettito per lo stato a partire dal secondo anno. I dati di esportazione mostrano nel 2012 volumi più che raddoppiati per le autovetture sopra i 185 kW (da circa 13.000 unità del 2011 a quasi 29.000, +115%)
- la **diminuzione dei passaggi di proprietà relativi ad automobili sopra i 185 kW**. Nel 2012 i passaggi di proprietà si sono ridotti del 37% rispetto al 2011

In sostanza il **superbollo**, invece di rimpinguare le casse dello Stato, ha condizionato negativamente il mercato dell'auto, tanto del nuovo quanto dell'usato con mancati introiti non solo per l'Erario, ma anche per l'IVA, ITP e bollo e conseguente ulteriore riduzione delle nuove immatricolazioni.



Automotive: il superbollo ha fallito

Publicato il 1 ottobre 2013 da Amministratore



Doveva portare nelle casse dello Stato 168 milioni di euro e invece è costato al Fisco 140 milioni. È il bilancio del “fallimento del superbollo” che le principali associazioni della filiera automotive tracciano in una lettera congiunta inviata al Ministero dell’Economia e delle Finanze, in cui chiedono di “abolire la dannosa e controproducente sovrattassa, nata nel 2011, che ha prodotto una serie di effetti perversi che stanno penalizzando l’Erario, il mercato dell’auto e il suo indotto”.

Anfia, Aniasa, Assilea, Federauto, Unasca e Unrae ricordano come la sovrattassa (che da gennaio 2012 grava per 20 euro al kW per vetture con potenza superiore ai 185 kW) ha determinato per le casse dello Stato una perdita complessiva, tra minori entrate fiscali e mancato introito, di circa 140 milioni di euro, così suddivisa: per lo Stato 93 milioni di gettito IVA e 13 milioni di superbollo; per le Regioni 19,8 milioni di mancato pagamento del bollo; per le Province 5,2 milioni di mancata IPT e circa 9 milioni di addizionale su RCA. A causare questo danno per l’Erario, una serie di fenomeni innescati dal provvedimento stesso.

In primis, segnalano, la riduzione delle nuove immatricolazioni di vetture con potenza eccedente i 185 kW: -35% nel 2012 contro il -19,8% del mercato auto nel suo complesso; ma anche la proliferazione, nel nord Italia, di “falsi leasing” di autovetture con targa tedesca (o ceca) date in noleggio da soggetti commerciali e utilizzate da clienti italiani (con mancato versamento dell’IVA, del bollo, del superbollo, dell’IPT, delle multe, dell’addizionale provinciale sull’RCA, oltre all’impossibilità di porre sotto sequestro le automobili immatricolate all’estero, la possibilità di sfuggire al redditometro, le difficoltà di effettuare i controlli su strada e di individuare le responsabilità in caso di incidenti).



Superbollo abolizione: crolla il gettito fiscale, tassa inutile

Tassa sul lusso, lusso che se ne va. Insieme alle entrate fiscali. E' il risultato della reintroduzione del cosiddetto "**superbollo**", cioè un'addizionale statale sulla tassa di possesso degli autoveicoli pari a 10 euro al Kilowatt nel 2011 e 20 euro al Kilowatt dal 2012, applicata ai veicoli di potenza superiore a 185 Kw.

Introdotta dal governo Berlusconi e aumentata dall'esecutivo Monti per fare cassa, il risultato è uno solo: **crolla del gettito fiscale** da questo tipo di autovetture. Lo Stato prevedeva d'incassare 168 milioni di euro, invece ne ha persi 140. Semplicemente, chi ha i mezzi per acquistare un'auto di lusso, ha preferito farlo altrove. Se il mercato italiano auto ha perso nel 2012 complessivamente il 19,8%, le immatricolazioni per le auto colpite dal superbollo sono crollate del 35%.

E non basta. Le associazioni che operano nel settore auto in Italia (Anfia, Aniasa, Assilea, Federauto, Unasca e Unrae) denunciano una proliferazione, soprattutto al nord, di falsi leasing di auto con targa tedesca o ceca; la conseguenza è che questi veicoli (e chi li usa) sfuggono a tutti i tipi di imposizioni fiscali, multe, controlli come il redditometro; addirittura è difficile individuare le responsabilità in caso d'incidenti.

E' anche esploso il fenomeno delle radiazioni per esportazione: auto che vengono radiate nel nostro Paese, reimmatricolate con targa estera e tornano a circolare da noi, ma senza pagare più nulla all'Italia.

Un caso lampante di eccessiva avidità pubblica che conduce a risultati opposti a quelli sperati. E' per questo che le associazioni sopra elencate chiedono, in una nota congiunta, **l'eliminazione del balzello**: "*Appare opportuna e urgente l'abolizione della sovrattassa, anche al fine di fornire al mercato dell'auto un primo segnale di rilancio, che possa invertire la rotta negativa degli ultimi anni e che vada nella direzione di un alleggerimento della pressione fiscale sul comparto*".



Il superbollo sulle auto di lusso fa diminuire il gettito anziche' aumentarlo.

A fronte dei 168 milioni di euro attesi dall'addizionale, scrive Italia Oggi, per il 2012 lo Stato ne ha persi 140. La sovrattassa e' "dannosa e controproducente" e per questo va abolita. Ad affermarlo sono le sei principali associazioni della filiera dell'automotive (Anfia, Aniasa, Assilea, Federauto, Unasca e Unrae), che in una lettera congiunta al ministero dell'economia chiedono l'eliminazione del prelievo introdotto dal dl n. 98/2011. Nato originariamente per colpire le auto con potenza superiore ai 225 kw (10 euro per ogni kw supplementare), dal 2012 l'applicazione e' stata estesa ai veicoli con potenza over 185 kw (20 euro per ciascun kw in piu').



Superbollo: un danno per tutti

– 1 ottobre 2013

Per colpa del balzello introdotto due anni fa, lo Stato ha perso oltre 140 milioni pagare-superbollo-2011

Della serie, come introdurre una nuova tassa (peraltro iniqua, come spiegheremo in seguito) e ricavarne... una grossa perdita! Una ricerca condotta dalle principali associazioni della filiera automotive: ANFIA (produttori italiani), ANIASA (autonoleggio), Assilea (leasing), Federauto (concessionari), UNASCA (agenzie), UNRAE (costruttori esteri), ha stimato il danno del Superbollo in un passivo di oltre 140 milioni di euro.

Nella lettera che queste associazioni hanno inoltrato al Ministero dell'Economia e delle Finanze, si legge una precisa e motivata richiesta: "Abolire la dannosa e controproducente sovrattassa sul bollo auto, nata nel 2011 per portare nelle casse dello Stato 168 milioni di euro, che ha prodotto una serie di effetti perversi che stanno penalizzando l'Erario, il mercato dell'auto e il suo indotto". Effetti riassumibili in un 35% in meno di immatricolazioni delle auto oltre i 185 kW (contro un -19,8% sul totale), crollo dei rispettivi passaggi di proprietà e boom di esportazioni all'estero e vetture italiane con targa estera.

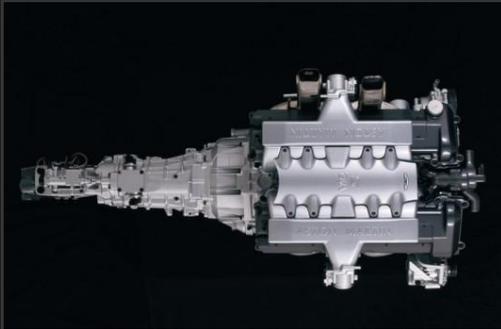
L'addizionale erariale sul bollo auto è stata introdotta nel luglio 2011 con un importo pari a 10 euro per ogni kW di potenza del veicolo superiore ai 225 kW, con effetto retroattivo su tutto il 2011, ma dal 1° gennaio 2012 la sovrattassa è stata portata a 20 Euro/kW ed estesa alle vetture con potenza superiore ai 185 kW. In questo modo, proprietari di auto con cinque anni di vita del valore di 15.000 euro con 280-300 cv (magari acquistate usate), si sono ritrovati a versare oltre 2.000 euro tra bollo e superbollo, mentre chi ha sborsato 80 o 100 mila euro per una vettura con meno di 252 cv, ha potuto "farla franca". Ma non sarebbe più equo far pagare il bollo sul reale valore dell'auto?

Valerio Maura

Quanto ci sei costato SUPERBOLLO

Publicato Martedì, 01 Ottobre 2013. nella categoria *Detto tra noi, Economia*

QUANDO LE LEGGI HANNO EFFETTI DEVASTANTI SULL'ECONOMIA.



Torniamo a parlare del **superbollo** auto, misura creata nel **luglio 2011** che aveva lo scopo di recuperare attraverso la tassazione delle vetture più potenti un gettito per lo Stato stimato in 168 milioni di euro. Abbiamo ribadito più volte dell'inutilità e della scarsa fantasia del Governo che ogni volta che c'è la necessità di soldi trova **nell'automobilista** il bersaglio preferito.

Il **meccanismo** era quanto mai semplice e perverso allo stesso tempo. Per ogni kW (o se preferite 1,36 CV) superiore ai 225 kW (306 CV) di una vettura veniva applicata un'addizionale di 10 euro, con effetto retroattivo a tutto il 2011. Successivamente, visto che era troppo selettiva, a partire dal gennaio 2012 veniva abbassato il limite ai 185 kW (250 CV) portando il contributo a 20 euro/kW in eccesso.

Con il superbollo si è veramente ritornati indietro negli anni legando in maniera indissolubile, per il fisco e per chi deve compiere i controlli, la parola **cavalli** (intesa come potenza) con quella di **ricchezza**, senza tenere in alcuna considerazione il valore reale d'acquisto del mezzo.

I risultati sono evidenti, sotto gli occhi di tutti e quanto mai controproducenti. Hanno portato solo danni e creato, e lo stanno creando tuttora, una serie di effetti che penalizzano non solo il mercato dell'auto ma soprattutto l'Erario.

Nel solo 2012 la **perdita complessiva** è stata, tra minori entrate fiscali e mancato introito, di circa 140 milioni di euro così ripartiti: 93 milioni di euro di Iva e 13 milioni di Superbollo per lo Stato, 19,8 milioni di bollo per le Regioni, 5,2 milioni di IPT e 9 milioni di addizionale RCA per le Province. Insomma un bel danno che come sempre si è dovuto risanare aggiungendo e creando altre tasse.

Ne è stata chiesta più volte l'abolizione e la novità è che questa volta tutte le associazioni del settore hanno firmato un **comunicato ufficiale comune** che coinvolge ANFIA (produttori italiani), ANIASA (autonoleggi), ASSILEA (società di leasing), FEDERAUTO (Concessionari), UNASCA (agenzie) e UNRAE (costruttori stranieri).

Numerosi, poi, gli "**danni collaterali**" causati dal superbollo. Per primo la riduzione delle **immatricolazioni** di vetture con oltre 185 kW che hanno perso nel 2012 il 35% contro il 19,8% del mercato. La proliferazione dei "**falsi leasing**" soprattutto nel nord Italia dove circolano numerose auto con targa straniera (tedesca e ceca principalmente) utilizzate però da clienti italiani. Questo comporta a sua volta un'altra serie di effetti che vanno dal mancato versamento di Iva, bollo e superbollo, IPT, all'impossibile riscossione delle multe e a quella di mettere sotto sequestro il veicolo. Non è finita perché così si sfugge anche al redditometro altro spauracchio creato dal Fisco che penalizza solo chi possiede un'auto soggetta a questa tassazione. C'è poi il fenomeno **dell'esterovestizione** ovvero quelle vetture che vengono radiate da noi ma che continuano a girare sul territorio grazie a targhe straniere, in questo caso tedesche, austriache, bulgare e romene. Anche qui i danni erariali sono notevoli così come quelli causati dalla radiazione per esportazione. Per finire c'è il crollo dei **passaggi di proprietà** sopra i 185 kW, crollati del 37%.

Certo che se non se ne sono accorti finora, nonostante le solite promesse di qualche sottosegretario, non credo che una soluzione la vedremo a breve visti i problemi che l'Esecutivo si trova a dover cercare di risolvere. Noi automobilisti, intanto, continuiamo a pagare ma almeno proviamo a **non stare zitti**.