

QUATTORUOTE

Bollo alle regioni, la situazione si aggrava



Alberto Vita

Publicato il 01/07/2021



Ufficio complicazioni affari semplici. Sembra proprio che la legge n.157 del 2019, che prevede lo spostamento del **pagamento del bollo** per i contratti di **noleggio veicoli a lungo termine** dal noleggiatore all'utilizzatore del veicolo, nonché l'obbligo di comunicazione all'**ACI** dei dati necessari per l'individuazione dei soggetti tenuti al pagamento della tassa, sia uscita da un ufficio siffatto. Scelta poi – al peggio non c'è mai fine – ulteriormente peggiorata da alcune leggi regionali, nella fattispecie in Lazio, ma anche in Lombardia e in Abruzzo, sulla sospensione dell'esenzione di questa tassa per le auto ibride e elettriche se non immatricolate nelle stesse regioni. La decisione di far pagare il bollo nella regione dove effettivamente l'auto viene utilizzata e non dove viene immatricolata – ovvero nelle regioni dove questa tassa è naturalmente più bassa – ha le sue ragioni, ma, come ha sottolineato più volte dall'**Aniasa**, ha generato finora forti disagi e maggiori costi.

Specialmente per le imprese di noleggio che si sono assunte in nome e per conto del cliente di pagare il bollo e che, in parallelo alle Pubbliche Amministrazioni, dovranno tenere conto di ogni variazione della residenza e della durata dei contratti. “L'applicazione di una nuova normativa è di solito complessa. Le imprese Nlt da sempre vocate a semplificare gli adempimenti della clientela, si stanno impegnando per evitare un assurdo contenzioso triangolare” commenta **Pietro Teofilatto**, Direttore area fisco ed economia di Aniasa. “Purtroppo è stato applicato al noleggio un sistema di pagamento del bollo rodato per il leasing finanziario, ma non per questo settore dove per un singolo cliente si gestiscono flotte anche di migliaia di unità, utilizzate poi in 20 regioni diverse.

Probabilmente - nel rispetto degli obiettivi legislativi - si poteva studiare un diverso meccanismo, più semplice, senza aggravare di inutili costi gli operatori, che, giova ricordarlo, hanno sempre garantito alle Regioni le entrate dovute, senza mai alcuna forma di contenzioso. Stiamo parlando di oltre un milione di veicoli, utilizzati da 150.000 clienti tra aziende, PA e privati, per un totale di circa 250 milioni di euro all'anno” sottolinea Teofilatto.

PUBBLICITÀ

Urge un cambio di rotta. Aniasa suggerisce una modifica normativa basata su due semplici punti: rendere unitario il costo del bollo per tutte le regioni e, come previsto per l'Ipt, redistribuire l'imposta alle Regioni in base a parametri rispondenti al principio costituzionale della territorialità, magari con una centrale unica di pagamento. Un miglioramento normativo che in primis eviterebbe il sorgere di contenziosi tributari a livello locale e nazionale, dovuto al mancato o al non corretto pagamento del bollo auto, e garantirebbe poi, con l'attività di sostituto di imposta svolta dalle aziende di noleggio, certezza, puntualità e continuità nel pagamento della tassa automobilistica. Infine semplificherebbe le attività (e la vita) a tutti gli operatori interessati, supportandone la ripresa e la competitività.

Le leggi regionali. La normativa nazionale stabilisce che le vetture con alimentazione elettrica godono di un'esenzione di 5 anni dal pagamento della tassa e alcune realtà regionali hanno previsto per le ibride un periodo triennale di esenzione. La **Regione Lazio**, ma anche **Lombardia** e **Abruzzo**, hanno invece approvato una normativa che esclude l'esonero del pagamento del bollo per veicoli elettrici e ibridi se immatricolati in altra regione. Un problema che per il Lazio riguarda specialmente le numerose PA con sede nella Capitale, che, se per policy nazionale mirano ad acquisire a noleggio veicoli elettrici ed ibridi, si trovano a sostenere un maggior costo non previsto. Causando anche un cortocircuito nei canali di noleggio online e di remarketing per questi tipi di veicoli. Anche qui Aniasa - naturalmente - non ci sta e mette in guardia le regioni stesse che si potrebbero trovare con le Commissioni Tributarie Regionali ingolfate da contenziosi di clienti pubblici e privati. E' auspicabile un dietrofront da parte delle istituzioni interessate, sospendendo una norma che ostacolerebbero - in maniera oseremmo dire medievale - la libera circolazione di queste tipologie di autovetture su tutto il territorio nazionale.