



STUDI COLLEGATI
LINKED LAW FIRMS

ARGENTINA
*Buenos Aires
Cordoba
Mendoza
Rosario
Salta*

AUSTRIA
Wien

BRAZIL
*São Paulo
Rio de Janeiro*

CHILE
Santiago de Chile

CHINA
*Beijing
Shanghai*

COLOMBIA
Bogotá

CZECH REPUBLIC
Prague

ECUADOR
Quito

GREECE
Athens

INDIA
*Mumbai
New Delhi*

IRELAND

MÉJICO
Ciudad de Méjico

PANAMA
Ciudad de Panama

PERÙ
Lima

POLAND
Warszawa

UNITED KINGDOM
London

SWITZERLAND
*Bern
Zurich*

UKRAINA

URUGUAY
Montevideo

VENEZUELA
Caracas

La tassazione delle auto solo in base alla potenza non è un esempio di tassazione attenta ai diversi interessi in gioco.

Ancora una occasione persa dal nostro legislatore per tutelare diversi interessi tramite la tassazione.

La nuova “addizionale erariale sulla tassa automobilistica” (introdotta dal 2012 con l’art. 16, primo comma, l. 214-2011, c.d. “Manovra Monti”), parametrata solo sulla potenza dell’auto espressa in chilowatt, è l’ultimo esempio di una tassazione collegata esclusivamente alla *res*, disattenta alla persona (all’ambiente in cui vive, ad altri interessi collettivi).

Tale modalità di tassazione, non raggiunge il fine - altrettanto meritevole di tutela - di creare maggiore uguaglianza fiscale tra i diversi automobilisti ed educare alla giustizia sociale anche tramite lo strumento impositivo.

Basti pensare che la nuova addizionale non considera affatto l’uso dell’auto: non distingue cioè - a parità di potenza dell’auto - tra auto che restano sempre in *garage*, senza dunque aumentare il traffico e l’inquinamento, ed auto intensamente utilizzate.

Ancora. Non si comprende perché la tassa riguardi solo auto e non motocicli.

In tal modo un giovane amante di motori potenti, potrebbe essere incentivato ad acquistare moto anziché auto.

Né si comprende perché la tassa non si applichi ai furgoni, autobus, camions.

* * *

Per comprendere come il legislatore possa, tramite scelte oculate, influire sui comportamenti dei cittadini e tutelare plurimi interessi, sia ambientali, sia di convivenza civile, sia di tutela della vita, è interessante guardare agli esempi di altri paesi europei.

L’Olanda, paese maestro del commercio, poteva essere un ottimo esempio per il nostro legislatore del 2011.

La tassazione delle autovetture in Olanda si fonda su una tariffa base ed una tariffa variabile. Inoltre si applica anche ai furgoni, bus privati e camions.

La tariffa base, per le autovetture, è determinata in base alle emissioni di CO2. Per furgoni, bus privati e camions si basa sul peso.



È sufficiente questo dato per comprendere l'attenzione del legislatore olandese all'ambiente; in tal modo anche i contribuenti sono incentivati a considerare tale aspetto al momento dell'acquisto dell'auto. Non solo, anche le case costruttrici, saranno incentivate, per non diminuire le vendite, a costruire motori con basse emissioni di CO₂.

La tariffa variabile è invece collegata all'intensità di uso ed alle fasce orario di utilizzo; l'uso effettivo è calcolato tramite l'installazione di sistemi GPS in ogni autovettura.

In tal modo il legislatore olandese tende chiaramente a migliorare il traffico, ad incentivare l'utilizzo di mezzi pubblici o forme alternative di spostamento (per esempio *car-sharing*), ad evitare incidenti.

Si è ipotizzato che, grazie a tale normativa, nei prossimi anni saranno diminuite del 10% le emissioni di CO₂, del 15% il traffico, del 7% le morti da incidenti stradali, e sarà aumentato del 6% l'utilizzo di mezzi pubblici.

Non solo. Grazie a questa forma di tassazione, il Governo olandese mira a diminuire il costo delle auto di circa il 25%. In tal modo verrebbe tutelato anche l'interesse dei commercianti di auto.

Un ottimo esempio di come – tramite lo strumento impositivo – si possa sia migliorare la qualità della vita, sia incentivare il mercato dell'auto, sia tutelare la vita, sia educare i giovani alla giustizia fiscale (chi più inquina, più deve pagare).

Basterebbe investigare un poco gli esempi dei paesi vicini...

Osservava Einaudi che “perequazione, ossia giustizia, ossia democrazia sono ideali attuabili soltanto se si adottano congegni tributari adatti allo scopo”; aggiungiamo noi: se lo scopo della tassazione è solo quello di tassare laddove vi è apparenza di ricchezza (i chilowatt delle auto), è assai arduo ottenere giustizia tributaria, consenso all'imposta ed equilibrata concorrenza fiscale con altri paesi.

a cura di

Avv. Giovanni Moschetti