

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XII LEGISLATURA —

N. 2459

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **CARPINELLI, PELELLA, ANGELONI,
ROGNONI e FALOMI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 18 GENNAIO 1996

Abrogazione delle norme in materia di esazione delle tasse
automobilistiche da parte delle imprese di assicurazione

ONOREVOLI SENATORI. - La Camera dei deputati nella seduta del 19 dicembre 1995, contro il parere del Governo, ha inserito nel disegno di legge collegato alla legge finanziaria (legge 28 dicembre 1995, n. 549), una norma che prevede, con decorrenza dal primo luglio 1996, l'esazione della tassa sugli autoveicoli da parte delle imprese di assicurazione e non più dell'Automobile Club d'Italia e dell'Ente poste.

Tale disposizione, introdotta, purtroppo come altre, in modo improvvisato ed occasionale, a pochi giorni dalla sua entrata in vigore, sta già suscitando forti perplessità tra gli addetti ai lavori e la netta opposizione da parte degli stessi, involontari, diretti interessati.

Infatti, le imprese di assicurazione, tramite l'Associazione nazionale fra le imprese di assicurazioni (ANIA), hanno già espresso la loro netta contrarietà a svolgere un ruolo di esattore che non è loro proprio e per il quale non sono in alcun modo attrezzate, soprattutto dal punto di vista organizzativo. Attualmente, il modello organizzativo delle compagnie di assicurazione, a detta della stessa ANIA, si trova nella impossibilità tecnica di calare, senza enormi investimenti in tecnologie e in formazione professionale, la funzione di esazione di tributi per conto dello Stato e delle Regioni, su strutture commerciali pensate per la vendita di prodotti assicurativi. Pertanto, tale impreparazione e mancanza di strumenti tecnici e di professionalità, determinerebbero una complicazione nelle procedure di esazione per lo Stato e di corresponsione per i cittadini, generando gravissime incertezze e disfunzioni che potrebbero compromettere l'applicabilità del tributo, che attualmente assicura un gettito di circa 7.000 miliardi, pressoché interamente destinati alle Regioni.

Attualmente, le imprese di assicurazione - non solo in Italia, ma anche negli altri

paesi dell'Unione Europea - non sono presenti sul territorio con proprio personale dipendente, bensì operano avvalendosi di collaboratori autonomi, quali gli agenti ed i broker. Gli agenti, a loro volta, si avvalgono di altri collaboratori autonomi: i sub-agenti e i produttori di assicurazione. In questi ultimi anni inoltre, sono emersi e stanno acquisendo rilievo, anche nel settore delle assicurazioni danni, altri operatori, quali gli sportelli bancari e le Società di intermediazione mobiliare (SIM), le quali, come è noto, si avvalgono a loro volta dei promotori finanziari. Se si tiene in debito conto questo tipo di struttura operativa, risulta evidente che l'esazione della tassa sugli autoveicoli verrebbe ad essere effettuata non già direttamente dalle imprese di assicurazione, ma dagli operatori periferici (circa 200.000 persone fisiche). Ciò darebbe luogo a notevoli inconvenienti e porrebbe problemi di assai difficile ed onerosa soluzione, per garantire una corretta gestione della tassa da parte delle imprese.

Prime stime quantificano in non meno di 500 miliardi annui, pari al 7 per cento del gettito, l'onere derivante dalle provvigioni e compensi che le imprese d'assicurazione dovrebbero riconoscere alla propria rete di agenti, sub-agenti, produttori eccetera, sui quali ricadrebbe l'onere dell'esazione del tributo. Altri oneri deriverebbero dalla necessità di attrezzare un organismo di interfaccia preposto al coordinamento ed indirizzo della attività esattoriale delle singole compagnie ed incaricato di gestire i rapporti con il Ministero delle finanze, da un lato, e le venti regioni destinatarie del tributo dall'altro: organismo che naturalmente dovrebbe essere costituito *ex novo*.

Infine, il nuovo sistema, per la sua complessità, finirebbe per favorire il fenomeno dell'elusione e della evasione fiscale, at-

tualmente molto limitati, dando vita ad un contenzioso tanto ampio quanto oneroso.

L'insieme di tali effetti determinerebbe pertanto un aggravio degli oneri di gestione del sistema, quantificabile realisticamente in parecchie centinaia di miliardi, onere che ovviamente finirebbe per ricadere sullo Stato o sui cittadini automobilisti.

Oltre che sul piano pratico, tale norma presenta molte perplessità anche sul piano giuridico, in quanto per esempio, trascura del tutto la circostanza che il contratto d'assicurazione RC auto può essere stipulato da persona anche diversa dal proprietario del veicolo o in una località differente da quella di residenza del proprietario stesso e può prevedere il frazionamento in rate inferiori a quelle attualmente previste per il pagamento della tassa. È inoltre da considerare la circostanza che il pagamento del premio di assicurazione RC auto può essere effettuato fino al quindicesimo giorno successivo alla scadenza del contratto (periodo durante il quale la garanzia è operante ai sensi dell'articolo 1901 del codice civile), mentre non è chiara la situazione che si determinerebbe in relazione alla tassa. In pratica, l'obbligo di stipulare l'assicurazione RC auto e l'obbligo di pagare la tassa sono fondati su presupposti diversi: da un lato la circolazione del veicolo, dall'altro la proprietà dello stesso. Mantenere la diversità di presupposti e pretendere l'unificazione dell'esenzione darà luogo ad inconvenienti

notevoli ed aumenterà la confusione negli automobilisti. Ne deriverà verosimilmente anche una perdita di gettito per l'Erario, in quanto gli automobilisti saranno portati a ritenere applicabile alla tassa in questione, il presupposto (la circolazione del veicolo) dell'obbligo di assicurazione. Infine, è appena il caso di far rilevare che in nessun paese dell'Unione Europea è imposto alle imprese di assicurazione un obbligo che, pertanto, appare inconciliabile con il mercato unico e con la possibilità oggi riconosciuta all'automobilista di assicurarsi con imprese estere non stabilite in Italia.

Per di più, la mancata abrogazione di tali disposizioni confermerebbe la attuale incertezza normativa, a causa della loro palese inconciliabilità con la delega contenuta nei commi 160, 161 e 162 del medesimo articolo 3 della legge 28 dicembre 1995, n. 549, volta a realizzare un reale processo di semplificazione e razionalizzazione dell'intera materia delle tasse automobilistiche.

Anche alla luce dell'ordine del giorno (9/2157-B/002), approvato all'unanimità dal Senato il 22 dicembre 1995, che invita il Governo a riordinare la materia, il presente disegno di legge intende pertanto abrogare le citate disposizioni dell'articolo 3, in quanto inopportune ed incompatibili con una reale semplificazione del settore e con gli obiettivi di contenimento della spesa pubblica che, viceversa, verrebbe ingiustificatamente dilatata.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. I commi 163, 164, 165, 166 e 167 dell'articolo 3 della legge 28 dicembre 1995, n. 549, sono abrogati.