



Pagamento del bollo auto 2010

- **1. Le novità**
 - **1.1 Confermate le tariffe previgenti**
- **2. La tassa automobilistica a gestione erariale e a gestione regionale**
- **3. La tassa in base al possesso: il possesso presunto**
- **4. Chi è tenuto al pagamento**
- **5. La base di calcolo (il kW o il CV)**
- **6. Il versamento e gli arrotondamenti**
- **7. La tariffa autovetture**
- **8. La tariffa motocicli**
- **9. Vetture, come individuare la classe ambientale**
- **10. La classe ambientale per i motocicli**
- **11. Agevolazioni future su base regionale per veicoli alimentati a metano e gpl**
 - **11.1 Veicoli nuovi di fabbrica con doppia alimentazione**
 - **11.2 Installazione di impianti a gpl e gas metano su veicoli circolanti (autovetture e autocarri leggeri)**
- **12. Il pagamento periodico e il rinnovo alla scadenza**
- **13. Il primo bollo per l'auto nuova**
 - **13.1 Entro quale termine**
 - **13.2 Per quanti mesi**
 - **13.3 Le deroghe in alcune Regioni**
 - **13.4 Quanto si paga**
- **14. Il bollo dopo l'acquisto dell'usato**
 - **14.1 Acquisto diretto da altro automobilista**
 - **14.2 Acquisto da un rivenditore.**
- **15. Le nuove sanzioni ridotte per chi paga in ritardo, ma non oltre un anno dalla scadenza**
- **16. La tassa di circolazione per ciclomotori e minicar**
 - **16.1 I minicar**
- **17. L'esenzione automatica per auto e moto costruite da almeno 30 anni**
- **18. L'esenzione per auto e moto di interesse storico aventi più di 20 anni**
- **19. Gli autocarri e la massa rimorchiabile**
- **20. Le targhe di prova e le tariffe per i rimorchi speciali**
- **21. Le esenzioni per i diversamente abili**
- **22. Le riduzioni tariffarie**
- **23. L'abolizione definitiva della soprattassa diesel**
- **24. Il bollo auto dopo la perdita di possesso o la cancellazione**
- **25. Il ricorso alla commissione tributaria provinciale**

1. Le novità

1.1 Confermate le tariffe previgenti

Per l'annualità 2010 sono confermati, su tutto il territorio nazionale, gli importi di tariffa in vigore per l'anno precedente. Con riguardo sia alle vetture sia ai motocicli (oltre che per il rimanente parco veicoli) sussistono ancora oggi, tuttavia, marcate

differenze tariffarie da Regione a Regione. Si ricorderà come la legge Finanziaria 2007 (legge n. 296 del 2006) aveva stabilito che **gli aumenti regionali** intervenuti nel corso degli anni precedenti, rispetto alla tariffa base per **autovetture**, a suo tempo varata con il decreto interministeriale del 27 dicembre 1997, erano da ricalcolare nuovamente – con effetto dal 2007 ed entro il limite del 10 per cento - prendendo a base, per conteggiare la maggiorazione, i nuovi importi approvati con la Finanziaria 2007. Analoga previsione fu stabilita per la tariffa relativa ai **motocicli**, approvata con la legge 286/06. Ulteriori differenze di disciplina fra Regione e Regione – anche fuori dall’ambito strettamente tariffario - possono essere tuttora vigenti sulla base della specifica normativa regionale che in talune Regioni fu varata fino a tutto il 2003. A tal riguardo, l’articolo 2 del decreto legge 30 dicembre 2008, n. 207 ha prorogato di due anni – fino al periodo d’imposta in corso al 1° gennaio 2010 – il termine entro cui ciascuna Regione interessata potrà sopprimere eventuali difformità di disciplina all’epoca stabilita rispetto alla normativa statale che – in futuro – dovrebbe diventare l’unica applicabile in qualunque Regione a garanzia della uniformità delle regole di dettaglio applicabili, salve solo eventuali differenze tariffarie. E’ questa la ragione per cui, all’attualità i diversi raggruppamenti fra Regioni (vedi capoverso successivo) possono ulteriormente differenziarsi, all’interno della singola Regione, su questioni regolamentari di dettaglio, in forza della specifica normativa a suo tempo varata su base regionale. Tornando invece agli aspetti squisitamente tariffari, si ricorda che a decorrere dal 2009 i raggruppamenti regionali di appartenenza sono divenuti sostanzialmente sei:

1. il primo, costituito dalle Regioni nelle quali si applica la tariffa base, così come prevista dalla Finanziaria 2007: **Basilicata, Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna, Lazio, Lombardia, Piemonte, Puglia, Sardegna, Sicilia, prov. aut. Trento, Umbria, Val d’Aosta;**
2. il secondo, composto dalle regioni in cui si applica la maggiorazione del 10 per cento: **Abruzzo, Calabria, Campania, Liguria e Veneto;**
3. il terzo comprende la sola regione **Marche**, che applica una maggiorazione del 7,98 per cento;
4. il quarto riguarda il **Molise**, che applica un incremento pari al 7 per cento;
5. il quinto riguarda la **Provincia Autonoma di Bolzano** che – dal 2009 – applica su tutti i veicoli una riduzione del 10% sulla tariffa base, come prevista dalla Finanziaria 2007
6. il sesto riguarda la **Toscana**, che – dal 2009 - applica nuove esenzioni pluriennali per taluni veicoli a doppia alimentazione, nonché riduzioni tariffarie per veicoli appartenenti alla classe ambientale Euro 4 ovvero Euro 5.

2. La tassa automobilistica a gestione erariale e a gestione regionale

La tassa automobilistica (tributo più comunemente denominato “bollo auto”) è dovuta dal proprietario in ragione del possesso del veicolo. Fa eccezione il caso della locazione finanziaria, tuttavia, per il quale l’obbligo di pagamento è in capo all’utilizzatore. Lo stesso dicasi in caso di usufrutto e di acquisto con patto di riservato dominio: in questi casi l’obbligo di pagamento cade in capo all’usufruttuario e all’acquirente. Per quanto riguarda invece il profilo oggettivo, in un limitato numero di casi (ciclomotori, minicar), la tassa in parola è dovuta in ragione della circolazione su aree e strade pubbliche. Su tale tributo, nel suo complesso, si è formata nel corso degli anni una articolata stratificazione di competenze che sono ripartite fra Stato e Regioni. Più precisamente, nei riguardi delle Regioni a Statuto ordinario nonché delle Province Autonome di Bolzano – Alto Adige e Trento è stata affidata ogni competenza di gestione afferente il tributo, ivi compresa la riscossione,

l'accertamento, il recupero, i rimborsi e il contenzioso (articolo 17, comma 10 della legge n. 449 del 1997). Ne discende che i contribuenti residenti in tali Regioni hanno come interlocutore istituzionale, per qualunque questione attinente ai versamenti, ai recuperi, al rimborso, ai ricorsi, eccetera, l'apposito ufficio preposto da ciascuna struttura regionale o provinciale, in base al proprio ordinamento interno (di solito, è l'ufficio tributi). Nelle Regioni a Statuto speciale, invece, la gestione del tributo continua a essere riservata, sotto ogni aspetto, agli uffici dell'amministrazione finanziaria e, segnatamente, agli uffici dell'agenzia delle Entrate presenti sul territorio. Per quanto riguarda la normativa vigente, in misura preminente essa è stabilita da disposizioni statali con regole uniformi su tutto il territorio nazionale. Ciascuna Regione, tuttavia, possiede margini di manovra che consentono di intervenire con legge regionale. In particolare, l'articolo 24 del d. l.vo n. 504 del 1992 dà facoltà a ciascuna Regione di approvare, entro il 10 novembre di ciascun anno, variazioni tariffarie (in più o in meno) nel limite del 10 per cento rispetto agli importi vigenti nell'anno precedente. Inoltre, molte regioni a Statuto ordinario, nel corso degli anni passati, pur lasciando immutata la struttura di fondo del tributo, hanno introdotto adattamenti ulteriori alla disciplina di dettaglio che quindi su questioni specifiche talvolta può essere divergente da Regione a Regione. A seguito, tuttavia, di talune sentenze della Corte costituzionale, è stato affermato il principio secondo cui la tassa automobilistica deve essere anch'essa considerata un "tributo statale" per cui secondo tale orientamento alle Regioni non competono potestà di modifica della normativa, al di fuori di quanto previsto e consentito dalla legislazione statale. L'assetto attualmente in vigore, tuttavia, contempla diverse misure particolari a suo tempo adottate in sede regionale al di fuori di quanto previsto dalla legislazione di fonte statale. Tale assetto è stato confermato dall'articolo 2, commi 22 e 23 della legge n. 350 del 2003. Stando alla normativa attuale, pertanto, tale situazione dovrebbe essere uniformata alla legislazione statale da parte delle singole Regioni interessate entro il periodo d'imposta decorrente dal 1° gennaio 2010 (termine così prolungato ai sensi dell'articolo 2, del decreto legge n. 207 del 2008).

Attenzione: *Ferma restando la validità di quanto riportato in questa guida, per tutto quanto fin qui visto, nelle singole Regioni possono essere in vigore normative ulteriori soprattutto su materie particolari riguardanti riduzioni, esenzioni e agevolazioni. Per la disciplina di dettaglio su tali materie si consiglia contattare gli uffici regionali della Regione di appartenenza.*

3. La tassa in base al possesso: il possesso presunto

La tassa automobilistica su auto e moto è dovuta periodicamente, di anno in anno, sulla base del possesso del veicolo e indipendentemente dall'utilizzo del medesimo su strade pubbliche. Il possesso è presunto in base a quanto risulta dal pubblico registro automobilistico (Pra) per tutti i veicoli soggetti alla iscrizione in tale registro (mentre per i pochi casi di veicoli non iscritti nel Pra, fa fede il registro di immatricolazione tenuto dagli uffici della Motorizzazione). Nelle ipotesi in cui, tuttavia, l'automobilista rimane intestatario di un veicolo da egli non più posseduto è consentito fornire la prova contraria rispetto alle risultanze del Pra (vedasi il paragrafo 24). La cancellazione del veicolo dal Pra e l'annotazione della perdita di possesso vanno sempre effettuate, laddove possibile, sotto copertura di pagamento, e quindi entro l'ultimo giorno coperto dal bollo in corso di validità. La registrazione nel Pra, infatti, di norma fa venir meno l'obbligo del rinnovo di pagamento a partire dal periodo d'imposta successivo. Tuttavia, i residenti in provincia autonoma di Trento, Lombardia, Piemonte, Emilia Romagna, Toscana e Puglia non sono tenuti a pagare il rinnovo se gli atti riconosciuti idonei ad attestare la demolizione del veicolo o la perdita di possesso sono posti in essere entro il mese successivo alla scadenza di validità. Inoltre, Veneto, Piemonte e Lombardia riconoscono un rimborso nel caso in

cui la demolizione o la perdita di possesso avvengano oltre tale mese; tale rimborso riguarda le mensilità già pagate e non godute. Le regole che prevedono la tassazione in base al possesso presunto dall'iscrizione nel pubblico registro automobilistico (Pra) valgono per tutto il parco circolante, fatta eccezione per pochi casi nei quali la tassa è dovuta per effetto della circolazione su aree pubbliche. La più importante eccezione a tale regola, è costituita dai ciclomotori e minicar, per i quali la tassazione è dovuta per effetto della circolazione (vedasi il paragrafo 16).

4. Chi è tenuto al pagamento

Obbligato al pagamento è colui che, nel pubblico registro automobilistico (Pra), risulta proprietario del veicolo l'ultimo giorno stabilito per il pagamento. Per i residenti in Lombardia, tuttavia, vige una regola diversa secondo cui è obbligato al pagamento colui che nel Pra risulta essere proprietario del veicolo il primo giorno del periodo fisso. Recenti disposizioni hanno inoltre precisato chi deve intendersi obbligato in talune particolari situazioni (articolo 7 legge n. 99 del 23 luglio 2009 che modifica il comma 29° - recte 31° - dell'articolo 5 legge n. 53/83): in caso di locazione finanziaria, pertanto, l'obbligo di pagamento è in capo all'utilizzatore piuttosto che in capo al proprietario. Lo stesso dicasi in caso di usufrutto e di acquisto con patto di riservato dominio: l'obbligo di pagamento cade in capo all'usufruttuario e all'acquirente. Ai soli fini della individuazione della competenza territoriale – tuttavia – fa fede il luogo di residenza del soggetto proprietario del veicolo.

5. La base di calcolo (il kW o il CV)

Il calcolo del bollo auto va effettuato in base a diversi parametri che divergono a seconda della tipologia dell'automezzo. Per gli autocarri, a esempio, rileva la portata espressa in quintali, per i ciclomotori è previsto un sistema di tassa fissa, mentre per le **vetture** e i **motocicli** la tassazione è basata sulla potenza massima del motore espressa in **kW**. Questo dato è rinvenibile sulla carta di circolazione del veicolo. Se nella carta di circolazione non sono indicati i kW, il calcolo va effettuato in base al numero dei **CV**. Questa unità di misura è in uso solo per i veicoli meno recenti, all'interno del vecchio "libretto" di circolazione dove sono riportati (di solito sulla terza pagina) di fianco alla voce "pot. max". Il tariffario prevede importi unitari conteggiati anche in base al valore unitario espresso in CV. In alternativa, è tuttavia possibile, anche per i vecchi "libretti" con potenza espressa in CV, effettuare il calcolo in kW, previa conversione della potenza espressa in CV in quest'ultima unità di misura. Il rapporto di conversione di 1 CV è uguale a 0,736 KW.

6. Il versamento e gli arrotondamenti

L'importo da versare deve essere arrotondato al centesimo di €. In particolare, se dai conteggi di tariffa vi è un importo espresso con più di due decimali, occorre arrotondare al secondo decimale. L'arrotondamento è per difetto, se la terza cifra dopo la virgola è da 0 a 4, per eccesso se tale cifra è pari a 5 o superiore. Esempio € 257, 215 si arrotonda a € 257,22, mentre entro 257,214 si arrotonda a € 257,21.

Provincia autonoma di Trento. I versamenti del bollo auto relativi a veicoli appartenenti a soggetti residenti o con sede nella provincia autonoma di Trento seguono regole proprie e devono essere arrotondati all'unità di Euro in conformità alle delibere emanate dall'Ente territoriale in parola (delibera n. 2751 del 25 ottobre 2001 e n. 3426 del 21 dicembre 2001).

7. La tariffa autovetture

Secondo le regole in vigore dal 2007 il bollo auto per le vetture si calcola tuttora in base alla potenza del motore, espressa in kW o in CV. A partire dal 2007, tuttavia, gli importi di tariffa sono stati ritoccati in aumento, ma con percentuali gradatamente decrescenti. Più precisamente, gli importi diminuiscono man mano che si riduce l'attitudine all'inquinamento del motore. In particolare, dal 2007 fu previsto un trattamento premiante nei riguardi delle vetture appartenenti alla classe ambientale meno inquinante (Euro 4 o Euro 5). Per tale categoria di veicoli, infatti, e **limitatamente ai primi 100 kW** (ovvero limitatamente ai primi 136 CV), la tariffa 2007 non subì aumenti rispetto agli importi in vigore nel corso dell'anno prima. Un ritocco, invece, fu previsto per classi ambientali del motore a maggiore propensione inquinante (da Euro 3 a Euro zero). Limitatamente alle **vetture con potenza superiore** alla media, inoltre, fu altresì prevista una ulteriore variazione tariffaria la quale prescinde dalla attitudine del motore all'inquinamento. Tale incremento, tuttavia, funziona con la tecnica "a scaglioni": i primi cento kW vengono sempre tassati con la tariffa base riconosciuta per la classe ambientale di appartenenza, mentre su ogni kW successivo si applica un aggravio. Tutto ciò consentì nel 2007 di spalmare l'aumento **in maniera graduata**, senza sbalzi repentini fra livelli di potenza vicini fra loro. Gli importi e i meccanismi di calcolo fin qui descritti sono rimasti gli stessi anche per l'annualità 2010.

Esempi

a. vettura con potenza pari a kW 66, rispetta la direttiva 98/69 CE, e quindi è di classe ambientale **Euro 3**; appartiene a un automobilista **residente in Roma** a paga **€ 178,20** (cifra ottenuta moltiplicando la tariffa unitaria a kW, pari a € 2,70, stabilita relativamente alla classe Euro 3, per il numero dei kW);

b. nella stessa situazione di cui al punto a., applicando come unica variante l'appartenenza alla classe ambientale **Euro 4** (si fa l'ipotesi della vettura che rispetta la direttiva 98/69 CE B), si ottiene un importo pari a **€ 170,28** (tariffa unitaria pari a € 2,58 moltiplicato il numero dei kW); si tratta dello stesso importo in vigore nel corso del 2006 (a sua volta uguale a quello in vigore dal 1998), dal momento che la classe Euro 4 non ha subito aumenti;

c. vettura con potenza pari a 130 kW, di classe ambientale **Euro 3, in quanto rispetta la direttiva 2001/1 CE rif. 98/69 CE**, appartenente a **residente in Bari**, a paga **€ 391,50** (somma ottenuta applicando la tariffa unitaria a kW pari a € 2,70, per i primi cento kW (= € 270), cui va sommata la quota aggiuntiva calcolabile moltiplicando gli ulteriori 30 kW per l'importo unitario di € 4,05 previsto dalla tariffa approvata per la classe ambientale Euro 3 (=121,50);

d. nella stessa situazione di cui al punto c, applicando come unica variante l'appartenenza alla classe ambientale **Euro 4** (si fa l'ipotesi della vettura che rispetta la direttiva 2001/1 CE rif. 98/69 CE B), si ottiene un importo pari a **€ 374,10** (somma calcolata addizionando all'importo calcolato sui per i primi 100 kW, pari a € 258,00, l'importo aggiuntivo di € 116,10, determinato moltiplicando per la tariffa unitaria di € 3,87 gli ulteriori 30 kW di potenza).

Tabella 1 TARIFFA 2010 AUTOVETTURE

(in €) pagamento per 12 mesi

Basilicata Friuli Venezia Giulia Emilia Romagna Lazio Lombardia Piemonte	Molise	Marche	Abruzzo Calabria Campania	Toscana	prov. aut.
---	---------------	---------------	--	----------------	-----------------------

Puglia Sardegna Sicilia prov. aut. Trento Umbria Val d'Aosta					Liguria Veneto		Bolzano
classe ambientale	kW						
Euro 4 oppure Euro 5	fino a 100	2,58	2,76	2,79	2,84	2,58	2,32
	da 101	3,87	4,14	4,18	4,26	3,87	3,48
Euro 3	fino a 100	2,70	2,89	2,92	2,97		2,43
	da 101	4,05	4,33	4,37	4,46		3,65
Euro 2	fino a 100	2,80	3,00	3,02	3,08		2,52
	da 101	4,20	4,49	4,54	4,62		3,78
Euro 1	fino a 100	2,90	3,10	3,13	3,19		2,61
	da 101	4,35	4,65	4,70	4,79		3,92
Euro 0	fino a 100	3,00	3,21	3,24	3,30		2,70
	da 101	4,50	4,82	4,86	4,95		4,05

8. La tariffa motocicli

Nessuna novità tariffaria per il 2010 su tutto il territorio nazionale. Sul piano nazionale, anche il bollo per **motocicli a decorrere dal 2007** aveva subito variazioni tariffarie ispirate a regole analoghe a quelle varate per le vetture. In particolare, pur non essendo stati previsti scatti tariffari per potenze più elevate, fu all'epoca riformulata la tariffa in maniera da privilegiare, anche qui, i motori che assicurano una maggiore efficienza energetica. Sono stati pertanto previsti importi unitari decrescenti man mano che il motore risulterà dotato di caratteristiche ambientali meno inquinanti, fino a stabilire importi uguali a quelli in vigore nel 2006, per le motorizzazioni più severe, con classe ambientale Euro 3 (come è meglio precisato nell'apposito paragrafo le classi ambientali per motocicli e autovetture non sono comparabili fra loro in quanto ciascuna classe risponde a regole e direttive europee diverse le une dalle altre).

Esempi

a. motociclo appartenente a **residente in Bologna**, con potenza pari a kW 10, di classe ambientale **Euro zero** (in quanto immatricolato nel 1996, e quindi senza nessuna indicazione sulla carta di circolazione circa il rispetto di direttive antinquinamento) à paga l'importo fisso pari a **€26,00**;

b.- motociclo con potenza pari a 51 kW, rispetta la direttiva europea n. 2003/77 CE rif. 2002/51 CE fase B, e quindi appartiene alla classe ambientale **Euro 3**; è di proprietà di società **con sede a Firenze** à paga **€ 70,49** (cifra ottenuta moltiplicando la tariffa unitaria di € 0,97 x 51 kW = 49,47, cui va aggiunto l'importo fisso di 21,02);

c.- motociclo con potenza pari a 51 kW, rispetta la direttiva europea n. 97/24 CE cap. 5, e quindi appartiene alla classe ambientale **Euro 1**; è di proprietà di **residente a Milano** à paga **€89,30** (cifra ottenuta moltiplicando la tariffa unitaria di € 1,30 x 51 kW = 66,30, cui va aggiunto l'importo fisso di 23,00).

Tabella 2 TARIFFA 2010 MOTOCICLI

(in €) pagamento per 12 mesi

Basilicata Friuli Venezia Giulia Emilia Romagna Lazio Lombardia Puglia Sardegna Sicilia prov. aut. Trento Umbria Val d'Aosta		Molise	Marche	Abruzzo Calabria Campania Liguria Toscana Veneto	Piemonte	prov. aut. Bolzano	
	kW						
Euro 3	fino a 11 kW	19,11	20,45	20,63	21,02	22,00	17,20
	oltre 11 kW per ogni kW (oltre la tassa fissa di cui a riga sopra)	0,88	0,94	0,95	0,97	1,00	0,79
Euro 2	fino a 11 kW	21,00	22,47	22,68	23,10	24,17	18,90
	oltre 11 kW per ogni kW (oltre la tassa fissa di cui a riga sopra)	1,00	1,07	1,08	1,10	1,14	0,90
Euro 1	fino a 11 kW	23,00	24,61	24,84	25,30	26,47	20,70
	oltre 11 kW per ogni kW (oltre la tassa fissa di cui a riga sopra)	1,30	1,39	1,40	1,43	1,48	1,17

	sopra)						
	fino a 11 kW	26,00	27,82	28,07	28,60	29,92	23,40
Euro zero	oltre 11 kW per ogni kW (oltre la tassa fissa di cui a riga sopra)	1,70	1,82	1,84	1,87	1,93	1,53

9. Vetture, come individuare la classe ambientale

Come dianzi accennato, la tabella annessa alla Finanziaria 2007 prevede una tariffa differenziata a seconda della **classe ambientale di appartenenza** del motore, che classifica i veicoli in base al livello delle loro emissioni nocive, il quale di solito è tanto più basso quanto più un modello è recente (per i motocicli si veda l'apposito paragrafo). Fino alla 2006 la classe ambientale di riferimento era utile per l'automobilista solo ai fini della disciplina dei divieti alla circolazione nei centri abitati (cosiddetti "blocchi antinquinamento"). Attualmente, invece, anche il calcolo dell'importo da pagare per il bollo auto è **influenzato dal tipo di motorizzazione presente sulla vettura**. Fino a oggi, per il comparto autovetture e autocarri leggeri sono state previste sei classi ambientali: **da Euro 5 a Euro zero**, corrispondente ai modelli a benzina non catalizzati e anche ai modelli a gasolio "non ecodiesel", che erano in vendita all'incirca fino al 1992. L'individuazione della specifica classe di appartenenza si desume esclusivamente dagli estremi della **direttiva europea rispettata dal motore**. Tuttavia, considerato che nel corso degli anni le case costruttrici sono state obbligate a omologare prima, e a immatricolare poi, veicoli aventi requisiti antinquinamento conformi ad un'unica classe ambientale (quella più aggiornata, vigente al momento dell'immatricolazione) è possibile individuare di massima, partendo dall'anno di prima immatricolazione, la classe cui appartengono i veicoli immatricolati nelle varie epoche. Questa informazione ha tuttavia **valore indicativo e non vincolante** in quanto nel corso degli anni sono sempre state consentite immatricolazioni in deroga, ovvero conformi a una classe ambientale diversa da quella al momento obbligatoria: o perché la casa costruttrice è stata in grado di precorrere i tempi, immettendo in commercio modelli in linea con direttive antinquinamento più severe di quelle vigenti (destinate quindi a diventare obbligatorie negli anni futuri). Oppure – ed è ciò che è capitato di norma – pur nella vigenza di un vincolo di immatricolazione che prescriveva come obbligatorio, a esempio, il requisito ambientale Euro 3, è prevista una deroga di un anno per consentire l'immatricolazione fuori termine (in proroga) di precedenti modelli rimasti invenduti a fine periodo (sono i cosiddetti esemplari di fine serie), modelli pertanto appartenenti alla una classe ambientale precedente (nell'esempio, Euro 2), pur se immatricolati mentre vigeva l'obbligo di una classe più aggiornata. Altra deroga di un anno è generalmente prevista per le auto più pesanti (di massa complessiva superiore a 2.500 kg). La tabella 3, che segue, riporta gli estremi di tutte le direttive europee la cui osservanza consente di ritenere verificata l'appartenenza alla specifica classe ambientale.

Tabella 3 AUTOVETTURE LE DIRETTIVE CHE INDIVIDUANO LA CLASSE AMBIENTALE

EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4
---------------	---------------	---------------	---------------	---------------

prima immatricolazione (le date sotto riportate hanno solo valore indicativo)

fino agli anni 1990-91	dal 1991-92 al 1996-97	dal 1996-97 al 2000-01	dal 2000-01 al 2005-06	dal 2005-06 in avanti
nessuna indicazione sulla carta di circolazione o anche estremi di direttiva diversi da quelli indicati nelle colonne a fianco	91/441 CEE 91/542 CEE – punto 6.2.1. A 93/59 CEE	91/542 CEE – punto 6.2.1. B 94/12 CEE 96/1 CEE 96/44 CEE 96/69 CE 98/77 CE	98/69 CE 98/77 CE rif. 98/69 CE 1999/96 CE 1999/102 CE – rif. 98/69 CE 2001/1 CE – rif. 98/69 CE 2001/27 CE 2001/100 CE – A 2002/80 CE – A 2003/76 CE – A	98/69 CE – B 98/77/CE rif. 98/69 CE – B 1999/96 CE – B 1999/102 CE B rif. 98/69 CE B 2001/1 CE rif. 98/69 CE B 2001/1 CE B rif. 98/69 CE B 2001/27 CE – B 2001/100 CE – B 2002/80 CE – B 2003/76 CE – B

1. La classe ambientale desunta dalla data di prima immatricolazione:

deroghe I periodi indicati nella tabella sopra hanno valore indicativo, nel senso che la prima immatricolazione nel periodo in parola fornisce un indizio di appartenenza alla classe ambientale indicata in questa colonna. Si sono tuttavia verificate negli anni varie deroghe ed eccezioni, per cui è sempre consigliabile controllare gli estremi della direttiva antinquinamento risultante dalla carta di circolazione, che è l'unica che fa fede ai fini in parola. In mancanza di una tale indicazione, occorre far riferimento alle caratteristiche riportate nella scheda tecnica prodotta in sede di omologazione, scheda depositata presso gli uffici della Motorizzazione. Nel corso degli anni è accaduto, a esempio, che la casa costruttrice abbia deciso di allinearsi a una futura direttiva (o, meglio, a quella destinata a divenire obbligatoria di lì a qualche anno) mettendo in commercio modelli conformi a una classe ambientale non ancora obbligatoria; ovvero, per converso, accade normalmente che nel momento in cui diviene obbligatoria l'immatricolazione conforme a una classe ambientale nuova, venga concessa una proroga per l'immatricolazione con le regole previgenti (di solito per non più di un anno), in modo da consentire alla casa costruttrice di svuotare i magazzini relativamente ai modelli appartenenti alla classe ambientale precedente, rimasti invenduti a fine periodo (sono i cosiddetti esemplari di fine serie).

2. Dove guardare sul documento di circolazione sui "libretti" di circolazione

rilasciati fino al 1978, composti da più fogli e trascritti interamente a mano, non va cercata alcuna direttiva particolare, in quanto è fuori dubbio l'appartenenza alla classe **Euro zero**. per i modelli di "carta di circolazione" rilasciati su un foglio unico a sei riquadri (relativi a immatricolazioni effettuate fino a fine 1999) la scritta <<rispetta la direttiva ...>> va ricercata nella parte bassa del riquadro superiore destro (pagina 2); per il modello comunitario di carta, in vigore dal 1999 a tutt'oggi (foglio di formato A4 piegato in quattro parti), gli estremi della direttiva sono

sempre riportati in basso a sinistra, nel riquadro 2, a fianco della campo (V.9); di norma, inoltre, gli estremi in parola sono scritti con maggiore dettaglio nel riquadro 3.

3. Verificare con precisione gli estremi di direttiva L'automobilista potrà consultare la carta di circolazione per conoscere la classe ambientale del proprio veicolo. A tale riguardo, tuttavia, si rammenta che la rispondenza dei dati su di essa trascritti con gli estremi di direttiva (riportati in questa tabella) deve essere puntuale e completa fino all'ultima lettera, compresi i riferimenti alla specificazione "punto" o alla lettera ("A" o "B") di direttiva. Si tratta, infatti, di dettagli fondamentali, che contraddistinguono la fase applicativa della direttiva rispettata e che spesso è determinante per l'appartenenza all'una piuttosto che all'altra classe ambientale. Può accadere che si ricada, a esempio, nella classe Euro 3 ovvero nella classe Euro 4 pur rispettando la medesima direttiva. In tal caso, il distinguo si desume dalla partizione interna della direttiva osservata (di solito contraddistinta con la lettera A ovvero, in alternativa, con la lettera B). Questa situazione si verifica in particolare con la classe Euro 4 dato che le direttive comportanti la conformità ad essa riportano tutte la lettera "B" (mentre invece, come si vede in tabella, la medesima direttiva seguita dalla lettera "A" identifica la classe previgente, Euro 3).

4. Non farsi confondere dalla indicazione di ulteriori direttive prescritte ad altri fini Sulla carta di circolazione sono indicati gli estremi delle principali direttive rispettate dal motore presente su ciascun veicolo. Le direttive antinquinamento sono pertanto indicate sul documento di circolazione a fianco di altre direttive parimenti prescritte dalla normativa europea, ma ad altri fini (a esempio, la direttiva rumori, freni, eccetera). Da ciò discende che l'automobilista, in aggiunta a una delle direttive antinquinamento fra quelle indicate in questa tabella, potrà trovare annotati gli estremi di direttive ulteriori e diverse da queste. Tali direttive debbono essere tutte ignorate ai fini della individuazione della classe ambientale, mentre si terrà conto unicamente delle direttive riportate nella presente tabella sia quando siano indicate da sole, sia se indicate a fianco di altra direttiva non contemplata dalla tabella. A esempio, <<rispetta le direttive 96/20 CE – 96/69 CE>> sta a significare che la vettura è classificabile Euro 2, in quanto ciò che rileva è solamente la direttiva 96/69 CE, che segna l'appartenenza a tale classe (mentre è ininfluenza il richiamo della direttiva 96/20 CE, che disciplina requisiti diversi da quelli relativi alle regole antinquinamento).

(a) Fase cosiddetta pre-Euro, che la Finanziaria 2007 individua per la prima volta con la locuzione "Euro zero", concernente i veicoli non catalizzati a benzina, nonché i veicoli "non ecodiesel"; (b) requisito obbligatorio per prime immatricolazioni successive al 31 dicembre 1992 (c) requisito obbligatorio per prime immatricolazioni successive al 1 gennaio 1997 (d) requisito obbligatorio per prime immatricolazioni successive al 1 gennaio 2001; per veicoli aventi massa massima superiore a 2,5 tonnellate l'obbligo in parola slitta di un anno e decorre dal 1 gennaio 2002 (per tali veicoli, pertanto, slitta altresì di un anno – fino al 2006-07 - la data indicativa di immatricolazione con la classe Euro 3). (e) requisito obbligatorio per prime immatricolazioni successive al 1 gennaio 2006; analogamente a quanto previsto nel punto precedente, per veicoli aventi massa massima oltre 2,5 tonnellate l'obbligo in parola slitta di un anno e decorre dal 1 gennaio 2007 (per tali veicoli, pertanto, slitta altresì di un anno – a partire dal 2006-07 - la data indicativa di immatricolazione con la classe Euro 4). (f) non viene riportata la classe ambientale Euro 5, in quanto destinata, sulla base dei provvedimenti di fonte comunitaria attualmente in fase di perfezionamento, a divenire obbligatoria a partire dal 2009.

10. La classe ambientale per i motocicli

Come dianzi accennato, la tabella annessa al decreto legge n. 262/06, convertito con modificazioni, dalla legge n. 286/06 prevede una tariffa differenziata a seconda della classe ambientale di appartenenza del motociclo. Inoltre, la classe ambientale di riferimento è al tempo stesso indispensabile per l'accesso all'esenzione quinquennale per l'acquisto di motocicli a impatto ambientale ridotto (**Euro 3**), in sostituzione con altro motociclo di classe ambientale **Euro zero o Euro 1**. Va al riguardo precisato che le regole previste per le vetture che presiedono alla individuazione della classe ambientale sono diverse e non comparabili con quelle relative ai motocicli: la classe ambientale Euro 3, a esempio, **assume significato diverso** se riferita alle vetture (riguardo alle quali essa è, attualmente, la seconda classe in ordine di severità, essendo la penultima in ordine di tempo) piuttosto che ai motocicli (per i quali essa individua la classe più recente e quindi la più severa). Per questi ultimi, in particolare, sono state individuate quattro classi ambientali (da Euro 3 a Euro zero). L'individuazione della specifica classe di appartenenza si desume esclusivamente dagli estremi della direttiva europea rispettata dal motore. Tuttavia, considerato che nel corso degli anni le case costruttrici sono state obbligate a omologare prima, e a immatricolare poi, veicoli aventi requisiti antinquinamento conformi ad un'unica classe ambientale (quella più aggiornata, vigente al momento dell'immatricolazione) è possibile individuare di massima, partendo dall'anno di prima immatricolazione, la classe cui appartengono i motocicli immatricolati nelle varie epoche. Questa informazione ha tuttavia valore indicativo e non vincolante in quanto nel corso degli anni sono sempre state consentite immatricolazioni in deroga, ovvero in linea con una classe ambientale diversa da quella al momento obbligatoria: o perché la casa costruttrice ha potuto sempre decidere di precorrere i tempi, immettendo in commercio modelli conformi a direttive antinquinamento più severe di quelle vigenti (destinate quindi a diventare obbligatorie negli anni futuri). Ovvero – ed è ciò che è capitato di norma - pur nella vigenza di un vincolo di immatricolazione che prescriveva come obbligatorio, a esempio, il requisito ambientale Euro 3, è stata a suo tempo concessa una deroga per consentire l'immatricolazione fuori termine (in proroga) di precedenti modelli rimasti invenduti a fine periodo (sono i cosiddetti esemplari di fine serie), modelli pertanto appartenenti alla una classe ambientale precedente (nell'esempio, Euro 2).

Tabella 4 MOTOCICLI LE DIRETTIVE CHE INDIVIDUANO LA CLASSE AMBIENTALE

EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4
nessuna indicazione sulla carta di circolazione (*)	97/24 CE cap. 5	2002/51 CE fase A	2002/51 CE fase B	classe ambientale non prevista per i motocicli

(*) O anche estremi di direttiva diversi da quelli indicati nelle colonne a fianco.
1. Dove guardare sul documento di circolazione sui "libretti" di circolazione rilasciati fino al 1978, composti da più fogli e trascritti interamente a mano, non va cercata alcuna direttiva particolare, in quanto è fuori dubbio l'appartenenza alla classe **Euro zero**. Per i modelli di "carta di circolazione" rilasciati su un foglio unico a sei riquadri (relativi a immatricolazioni effettuate fino a fine 1999) la scritta <<rispetta la direttiva ...>> va ricercata nella parte bassa del riquadro superiore destro (pagina 2); per il modello comunitario di carta, in vigore dal 1999 a tutt'oggi (foglio di formato A4 piegato in quattro parti), gli estremi della direttiva sono sempre riportati in basso a sinistra, nel riquadro 2, a fianco della campo (V.9); di norma, inoltre, gli estremi in parola sono scritti con maggiore dettaglio nel riquadro

3.

2. Verificare con precisione gli estremi di direttiva Il contribuente potrà consultare la carta di circolazione per conoscere la classe ambientale del proprio veicolo. A tale riguardo, tuttavia, si rammenta che la rispondenza dei dati su di essa trascritti con gli estremi di direttiva (riportati in questa tabella) deve essere puntuale e completa fino all'ultima lettera, compresi le specificazione con le parole "rif." "cap." o "fase", nonché alla lettera ("A" o "B") di direttiva. Si tratta, infatti, di dettagli fondamentali, che contraddistinguono la fase applicativa della direttiva rispettata che spesso è determinante per l'appartenenza all'una piuttosto che all'altra classe ambientale.

3. Non farsi confondere dalla indicazione di ulteriori direttive prescritte ad altri fini Sulla carta di circolazione sono indicati gli estremi delle principali direttive rispettate dal motore presente su ciascun veicolo. Le direttive antinquinamento sono pertanto indicate sul documento di circolazione a fianco di altre direttive parimenti prescritte dalla normativa europea, ma ad altri fini (a esempio, la direttiva rumori, freni, eccetera).

(a) Fase cosiddetta pre-Euro, che la Finanziaria 2007 individua per la prima volta con la locuzione "Euro zero" (b) requisito obbligatorio per omologazioni successive al 17 giugno 1999, e immatricolazioni effettuate a decorrere dal 17 febbraio 2003, eccetto i fine serie (c) requisito obbligatorio per prime immatricolazioni successive al 1° luglio 2004, eccetto i fine serie (d) requisito obbligatorio per prime immatricolazioni successive al 1° gennaio 2007, eccetto i fine serie

11. Agevolazioni future su base regionale per veicoli alimentati a metano e gpl

Ferma restando la piena validità delle eventuali agevolazioni in corso su base regionale, per effetto della legge n. 286/06 le Regioni hanno facoltà di istituire, per veicoli a gpl o metano, due forme ulteriori di esenzione, su base quinquennale. L'esenzione in entrambi i casi può essere riferita sia alle autovetture, sia agli autocarri leggeri. Più precisamente, il richiamo di cui innanzi agli autocarri leggeri deve considerarsi riferito ai "veicoli adibiti al trasporto merci aventi massa massima fino a 3,5 tonnellate" (cosiddetta categoria internazionale "N1", come definita dall'articolo 47, lettera c del vigente codice della strada). Mentre, invece, per il caso delle autovetture, il riferimento è ai "veicoli destinati al trasporto di persone, aventi al massimo 8 posti a sedere oltre al sedile del conducente" (categoria internazionale "M1", come definita dall'articolo 47, lettera b del codice della strada).

11.1 Veicoli nuovi di fabbrica con doppia alimentazione

La prima delle due forme di esenzione suscettibile di futura approvazione mediante legge regionale concerne i veicoli della tipologia anzidetta immatricolati per la prima volta dopo il 3 ottobre 2006 (data di entrata in vigore del decreto legge n. 262/06) che siano muniti all'origine di doppia alimentazione: benzina + gpl o anche benzina + gas metano. L'esenzione è consentita a partire dal primo periodo fisso decorrente dal mese di immatricolazione e per ulteriori cinque annualità successive al primo periodo fisso (di norma, pertanto, per le autovetture con potenza superiore a 35 kW, l'esenzione, va da un minimo di 5 anni e 9 mesi a un massimo di sei annualità intere). Restano in ogni caso confermate tutte le agevolazioni relative a veicoli a Gpl o a gas metano, muniti di doppia alimentazione, già previste dalla precedente legislazione regionale ovvero dalla legislazione statale (compresa, in particolare, la riduzione a un

quarto del bollo auto relativo ad autovetture omologate per la circolazione esclusivamente mediante l'alimentazione del motore con gas di petrolio liquefatto o con gas metano, di cui all'articolo 17, comma 5, lettera a) della legge n. 449 del 1997).

11.2 Installazione di impianti a Gpl e gas metano su veicoli circolanti (autovetture e autocarri leggeri)

Sempre con riferimento a entrambe le tipologie di veicolo di cui al punto precedente (autovetture e autocarri leggeri, come dianzi definiti) le Regioni hanno la possibilità di stabilire una esenzione quinquennale dal bollo auto applicabile con riguardo ai veicoli in circolazione alla data di entrata in vigore del decreto legge n. 262/06, che siano conformi alla direttiva 94/12/CE del 23 marzo 1994, sui quali venga installato un sistema di alimentazione a Gpl o a gas metano, che abbia ottenuto il collaudo in data successiva alla data di entrata in vigore del decreto legge n. 262/06. L'esenzione su base regionale è consentita per cinque annualità a partire dal periodo fisso in corso al momento del collaudo, se il veicolo trovasi in regime di interruzione del pagamento ai sensi di legge; mentre decorre dal periodo fisso successivo a quello in corso, qualora per tale periodo vi sia già copertura in corso sulla base di un precedente pagamento. Per questo tipo di agevolazione è opportuno rivolgersi alla Regione di appartenenza onde accertarsi se è stata o meno approvata la specifica normativa in parola.

12. Il pagamento periodico e il rinnovo alla scadenza

Il pagamento del bollo auto segue regole diverse a seconda che si tratti di primo pagamento ovvero di rinnovo (versamento, cioè, collegato a un pagamento precedente). Poiché al rinnovo sono interessati un numero elevatissimo di contribuenti (nell'ordine di alcune decine di milioni), il sistema dei pagamenti è storicamente congegnato in modo da evitare code e affollamenti. E' per tale ragione che tutte le scadenze sono scaglionate nel corso dell'anno e le fasce di contribuenti distribuite nei diversi mesi dell'anno in ragione sia del tipo di veicolo posseduto sia della data di immatricolazione (per quanto attualmente, in realtà, cominciano a diffondersi modalità di pagamento on line capaci di evitare alla radice tale problematica). Si spiega così il perché, in sede di prima immatricolazione, vi sono regole predeterminate di incanalamento delle future scadenze di rinnovo entro binari predefiniti che variano appunto in base alla tipologia del veicolo (queste regole sono state derogate nelle regioni Piemonte e Lombardia). Dal punto di vista del contribuente, tuttavia, non ci sono difficoltà di sorta nel momento del rinnovo. Basta semplicemente collegarsi alla scadenza dell'ultimo bollo pagato ed evitare l'errore di versare il dovuto in anticipo o in ritardo rispetto alla scadenza naturale. Il rinnovo di pagamento va infatti effettuato entro l'ultimo giorno del mese successivo a quello di scadenza del bollo precedente. Questa è una regola che (salvo casi di proroga espressa) vale sempre e per qualsiasi tipo di veicolo (autovetture, motocicli, autocarri, eccetera). Ad esempio, il bollo scaduto a luglio, va rinnovato entro agosto, quello scaduto ad agosto va rinnovato entro settembre. Quando l'ultimo giorno del mese cade di sabato o di giorno festivo, il termine è prorogato di diritto al primo giorno lavorativo successivo.

Attenzione: relativamente ai **motocicli** la scadenza naturale per il rinnovo del bollo può solo essere o nel mese di febbraio, o ad agosto di ogni anno. Ciò dipende dalla scadenza dell'ultimo bollo pagato in precedenza. **E' sbagliato, quindi, pagare il rinnovo** in mesi dell'anno diversi, come a esempio **nel corso del mese di gennaio**. Entro tale mese scade invece il termine per le vetture con ultimo bollo pagato fino a dicembre dell'anno prima, nonché il termine di versamento per tutte le tasse fisse: ciclomotori, minicar, roulottes, targhe di prova, eccetera. Nell'apposita

tabella 5 è riportato un prospetto aggiornato delle scadenze più diffuse di pagamento, relative a qualunque tipologia di veicolo.

Tabella 5 LE PRINCIPALI SCADENZE PER IL RINNOVO

SCADENZA	TERMINE DI PAGAMENTO (senza sanzioni)
DIC 2009	1 febbraio 2010
GEN 2010	1 marzo 2010
APR 2010	31 maggio 2010
AGO 2010	30 settembre 2010
SET 2010	2 novembre 2010
DIC 2010	31 gennaio 2011
GEN 2011	28 febbraio 2011

13. Il primo bollo per l'auto nuova

13.1 Entro quale termine.

Il primo bollo deve essere pagato entro il mese solare di immatricolazione. Se però questa è avvenuta negli ultimi dieci giorni del mese, per pagare c'è tempo fino all'ultimo giorno del mese successivo. Se l'ultimo giorno del mese cade il giorno festivo o di sabato, la scadenza è spostata al primo giorno feriale successivo. Queste regole sono valide su tutto il territorio nazionale. A partire dai veicoli immatricolati dal 1° gennaio 2004, tuttavia, in Lombardia e in Piemonte valgono regole diverse: il termine per effettuare il primo pagamento è stabilito in ogni caso fino all'ultimo giorno del mese successivo a quello di immatricolazione (e quindi anche per i veicoli immatricolati nei primi giorni del mese). Inoltre, il residente in una di queste Regioni, è obbligato a pagare sempre per 12 mesi, anche all'atto dell'immatricolazione, a differenza di quanto previsto nelle altre Regioni. La data di immatricolazione si rileva dalla carta di circolazione o, in mancanza, dal foglio di via rilasciato dagli uffici della Motorizzazione civile.

13.2 Per quanti mesi

La corretta effettuazione del primo bollo è fondamentale al fine di incardinare con regolarità la posizione tributaria del contribuente e assicurare un ordinato svolgersi dei pagamenti anche per gli anni a venire. La prima regola, al riguardo, è che l'importo dovuto per il mese di immatricolazione non è frazionabile in base ai giorni. Esso va sempre pagato per intero, anche nel caso limite dell'immatricolazione avvenuta nell'ultimo giorno. Inoltre, esso non può essere eseguito indicando una scadenza qualsiasi, ma va effettuato fino a un mese di scadenza predefinito per legge in base a tre elementi: categoria, potenza e data di immatricolazione del veicolo. Ciò al fine di incanalare correttamente il veicolo all'interno di un percorso di scadenze, pensato (in un'altra epoca, per la verità) al fine di evitare la concentrazione di appuntamenti allo sportello e il rischio consequenziale di code e ingorghi. Consulta la tabella 6 per visualizzare le regole in dettaglio. I dati necessari per il calcolo del primo bollo sono tutti presenti sulla carta di circolazione. Per le auto immatricolate a cavallo tra fine 2009 e i primi mesi del 2010, le scadenze sono consultabili nell'apposita tabella 7.

13.3 Le deroghe in alcune Regioni

Regole diverse valgono per tutti i veicoli immatricolati dal 1° gennaio 2004 appartenenti a soggetti residenti in *Lombardia* e in *Piemonte*. In questo caso il primo

pagamento deve coprire sempre 12 mesi e decorre dal mese di immatricolazione. A esempio, per il veicolo immatricolato ad aprile 2010 il primo bollo va pagato entro il 31 maggio per i dodici mesi che vanno da aprile 2010 a marzo 2011 (in modo che i successivi rinnovi siano effettuati nel corso del mese di aprile). Tale regola vale indipendentemente dalla potenza del veicolo.

13.4 Quanto si paga.

In sede di primo versamento, se si è tenuti a pagare esattamente per 12 mensilità, va presa a riferimento la tariffa utilizzata per i rinnovi su base annua (tariffa che reca importi ridotti del 3 per cento). Nel caso in cui si effettua invece un pagamento frazionato, vale a dire per un numero di mesi inferiore a 12, l'importo da versare deve essere calcolato partendo dalla cifra di tariffa su base annua che reca importi leggermente al di sopra di quelli comunemente noti e utilizzati per il rinnovo, privi della riduzione del 3 per cento.

Tabella 6

PRIMO PAGAMENTO le scadenze da indicare (eccetto Lombardia e Piemonte)		
tipologia di veicolo		pagamento da effettuarsi
autovetture	di fascia alta, da 36 kW in poi (o da 48 CV)	fino alla scadenza di aprile, agosto o dicembre versando nel contempo fra un minimo di 9 e un massimo di 12 mesi
	di fascia bassa, fino a 35 kW (o 47 CV)	fino alla scadenza di gennaio o luglio versando nel contempo fra un minimo di 7 e un massimo di 12 mesi
motoveicoli		
autovetture con destinazione "privato noleggio senza conducente"	di fascia alta, da 36 kW in poi (o da 48 CV), per le quali è consentito il pagamento in forma quadrimestrale	fino alla scadenza di aprile, agosto o dicembre immediatamente successiva all'immatricolazione. A tale primo periodo possono aggiungersi uno o due ulteriori periodi quadrimestrali. E' comunque sbagliato pagare per un solo mese.
	di fascia bassa, fino a 35 kW (o 47 CV), per le quali è consentito il pagamento in forma semestrale	fino alla scadenza di gennaio o luglio immediatamente successiva all'immatricolazione. A tale primo periodo può aggiungersi un periodo semestrale. E' comunque sbagliato pagare per un solo mese.
automezzi pesanti (di peso complessivo a pieno carico non inferiore a 12 tonnellate), autocarri, rimorchi tassati in base alla portata, autobus, autocaravan e altri autoveicoli speciali per i quali è consentito il pagamento in forma quadrimestrale		fino alla scadenza di gennaio, maggio o settembre immediatamente successiva all'immatricolazione. A tale primo periodo possono aggiungersi uno o due ulteriori periodi quadrimestrali. E' comunque sbagliato pagare per un solo mese.
roulottes e altri veicoli soggetti a tassa fissa annua		fino alla scadenza versando l'intero importo fisso annuo per la frazione di anno che va dalla data di immatricolazione fino al 31 dicembre

	successivo
--	------------

Tabella 7 PRIMO PAGAMENTO LE SCADENZE «A CAVALLO» TRA 2009 E 2010 (eccetto Lombardia e Piemonte)

DATA DI IMMATRICOLAZIONE	AUTO FINO A 35 KW <i>(tra parentesi è il numero di mensilità da pagare)</i>	AUTO OLTRE 35 KW	TERMINE PER IL PAGAMENTO
1-21 dicembre 2009	LUGLIO 2010 (8)	AGOSTO 2010 (9)	31 dicembre 2009
22-31 dicembre 2009			1 febbraio 2010
1-21 gennaio 2010	LUGLIO 2010 (7)	DICEMBRE 2010 (12)	1 febbraio 2010
22-31 gennaio 2010			1 marzo 2010
1-18 febbraio 2010	GENNAIO 2011 (12)	DICEMBRE 2010 (11)	1 marzo 2010
19-28 febbraio 2010			31 marzo 2010

14. Il bollo dopo l'acquisto dell'usato

14.1 Acquisto diretto da altro automobilista

Per l'auto acquistata usata da un privato (cioè direttamente da altro automobilista e non da un rivenditore autorizzato) occorre distinguere il caso in cui l'auto acquistata sia coperta da bollo in corso di validità, dal caso in cui essa ne sia sprovvista. Nel primo caso l'acquirente deve sempre collegarsi alla scadenza del precedente bollo, dovendo pagare il rinnovo secondo le normali regole (cioè, entro il mese successivo a detta scadenza). Nell'acquisto di veicolo con bollo scaduto in precedenza, e quindi in posizione di irregolarità rispetto ai termini di pagamento, l'obbligo di pagamento è posto a carico della persona che risulta intestataria al Pra, di norma nell'ultimo giorno utile di pagamento del rinnovo (l'ultimo giorno del primo mese non coperto da pagamento). Sempre che entro tale data non sia intervenuto un atto di trasferimento. Il che vuol dire che se l'acquirente è in tempo per pagare nei termini, egli non ha che da pagare il rinnovo collegandosi alla scadenza precedente. Se invece l'acquisto di un'auto senza bollo è fatta successivamente, le conseguenze del mancato pagamento non potranno che ricadere sul venditore, in quanto intestatario alla scadenza del termine utile per il pagamento. Per esempio, se il bollo è scaduto a dicembre 2009 (e quindi va rinnovato entro il primo febbraio 2010) e l'atto di vendita viene autenticato nel maggio 2010, l'acquirente dovrà per parte sua preoccuparsi di rinnovare il bollo nel gennaio 2011 per il periodo d'imposta che va dal gennaio al dicembre 2011. L'acquirente, peraltro, ha comunque l'onere di collegarsi alla periodicità della precedente scadenza, nel senso che se, a esempio, l'ultimo bollo pagato scade ad agosto 2010, egli dovrà aspettare settembre 2010 per poter pagare la prima volta il bollo, sempre con scadenza agosto (mentre sarebbe sbagliato, in questo caso, affrettarsi a pagare per il periodo da gennaio a dicembre 2010).

14.2 Acquisto da un rivenditore

Per l'auto acquistata usata presso un rivenditore autorizzato le regole sono le stesse viste in precedenza, quando l'auto è coperta da bollo in corso di validità. Occorre, cioè, semplicemente collegarsi a questa scadenza e quindi pagare entro il mese successivo. Quando, invece, sia stato precedentemente attivato il regime di interruzione dell'obbligo di pagamento si applicano le regole previste per il primo

pagamento per veicoli nuovi (ma si dovrà tener conto anche del distinguo su base regionale della normativa, applicando in particolare le diverse disposizioni che regolano i termini di versamento del primo bollo nelle regioni Lombardia e Piemonte). Il meccanismo, in questi casi, ruota tutto intorno alla "data della rivendita" dell'auto e a tal fine fa fede la data di autentica dell'atto di vendita, atto che nella prassi viene normalmente sottoscritto dallo stesso rivenditore. A parte il caso delle due Regioni anzidette, il primo pagamento deve essere eseguito entro lo stesso mese della rivendita (cioè entro lo stesso mese dell'atto di vendita). Se però l'atto è stato sottoscritto negli ultimi dieci giorni del mese, il pagamento si effettua entro il mese solare successivo, sempre conteggiando, come per i veicoli nuovi, il mese intero della rivendita. Per quanto riguarda la scadenza da indicare nel primo pagamento e il numero di mesi per cui pagare a seconda del tipo di veicolo, si applicano le stesse regole dettagliatamente illustrate per il primo bollo per il veicolo nuovo (vedasi il paragrafo precedente) il primo bollo per l'auto nuova). Qualora invece il veicolo non sia stato inserito da parte del rivenditore nell'elenco degli esemplari soggetti a interruzione dell'obbligo di pagamento, si applicano le stesse regole in vigore per il caso acquisto diretto da altro automobilista di un veicolo con bollo scaduto. Ciò, nel senso che la responsabilità del mancato rinnovo ricadrà, a seconda dei casi, sul precedente proprietario o sul rivenditore, facendo fede, a tal fine, il nominativo che risulterà come intestatario nel Pra alla data di scadenza del termine utile per il pagamento.

15. Le nuove sanzioni ridotte per chi paga in ritardo, ma non oltre un anno dalla scadenza

Se si paga in ritardo, oltre alla tassa si è soggetti anche al pagamento di sanzioni, che aumentano in proporzione al ritardo con cui il pagamento viene fatto. La tabella 8 qui sotto indica l'entità graduata le sanzioni ridotte. Ai fini dell'efficacia del ravvedimento, oltre al pagamento della tassa e della sanzione, devono essere contestualmente versati gli interessi sulla tassa non pagata, calcolati su base giornaliera, a decorrere dal giorno successivo alla data di scadenza del pagamento omesso e fino a quello dell'effettivo versamento. Per ogni giorno di ritardo, entro il primo anno, gli interessi – a decorrere dal 1° gennaio 2010 - sono pari al 1 per cento su base annua. Per poter beneficiare delle sanzioni ridotte, il contribuente deve provvedere al versamento contestuale della tassa, della sanzione e degli interessi. Per i pagamenti effettuati oltre l'anno la sanzione è applicabile d'ufficio ed è pari al 30% della Tassa, oltre gli interessi moratori calcolati nella misura di legge per ogni semestre compiuto.

Tabella 8

SANZIONI RIDOTTE PER CHI PAGA IN RITARDO <i>(nuove misure ai sensi del DL n. 185/2008)</i>	
PAGAMENTO EFFETTUATO	SANZIONE (in % della tassa)
entro 30 giorni dalla scadenza	2,5
dopo i 30 giorni ma non oltre anno	3

Chi paga in ritardo può ottenere, direttamente tramite l'applicazione inserita nel nostro sito, il calcolo della sanzione e degli interessi da pagare.

16. La tassa di circolazione per ciclomotori e minicar

La tassa automobilistica per ciclomotori, scooter, piccole moto in genere fino a 50 centimetri cubici, nonché per i quadricicli leggeri è considerata una tassa di circolazione; per cui essa va pagata solo se il veicolo viene utilizzato su strade pubbliche. Il versamento deve essere effettuato entro il 1 febbraio 2010 (poiché l'ultimo giorno del mese cade di domenica) e può eseguirsi presso gli uffici postali, a mezzo apposito bollettino, ovvero anche presso le delegazioni Aci, gli studi di consulenza automobilistica abilitati allo sportello telematico (Sta) e le rivendite di tabacchi abilitate. In sede di versamento va indicato il numero di telaio del veicolo. Il pagamento può essere effettuato (senza applicazione di sanzioni) anche dopo il primo febbraio 2010, purché prima della messa in circolazione del ciclomotore. In qualsiasi momento sia effettuato, inoltre, il pagamento ha validità per l'anno solare in corso (fino al 31 dicembre 2010). Resta fermo l'obbligo di esibire il contrassegno di pagamento su richiesta degli organi preposti al controllo su strada, mentre non sussiste alcun obbligo di conservazione per gli anni successivi. Per i ciclomotori che nel corso dell'intero anno solare rimangono completamente inutilizzati, cioè senza mai circolare su strade e luoghi pubblici, non si è tenuti al pagamento della tassa. Le infrazioni di pagamento sono rilevate su strada dagli organi di controllo e comportano l'irrogazione di una sanzione. Gli importi stabiliti a titolo di tassa di circolazione dei ciclomotori sono indicati nell'apposita tabella

16.1 I minicar

I quadricicli leggeri sono quelle microvetture non targate aventi velocità massima non superiore a 45 km/h, cilindrata non superiore a 50 cc e massa a vuoto inferiore a 350 kg, nonché potenza massima non più elevata di 4 kW. Tecnicamente essi sono equiparati ai ciclomotori e questo vale anche ai fini del bollo. Per cui a questi veicoli si applicano le stesse regole illustrate sopra per i ciclomotori. Gli importi di tariffa vigenti sono indicati nell'apposita tabella 9.

Attenzione. La tariffa in parola si applica esclusivamente ai quadricicli che possono essere definiti "leggeri". Per gli altri quadricicli (quelli che superano almeno uno dei requisiti necessari per far parte della categoria ciclomotori e che pertanto sono da classificare come motocicli), si applicano i normali importi stabiliti per la categoria motociclo.

Tabella 9

CICLOMOTORI E MINICAR GLI IMPORTI IN VIGORE DAL 2007 (in €)							
Basilicata, Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna, Lazio, Puglia, Sardegna, Sicilia, prov. aut. Trento(*), Umbria, Val d'Aosta		Calabria	Abruzzo	Lombardia	Marche	Molise	Piemonte
ciclomotori		19,11	21,02	22,00	20,63	20,45	20,00
Quadri- cicli leggeri	a benzina	50,00	55,00	50,00	50,00		
	a gasolio			50,00 + 1,00 a kW			
(*) Per la provincia autonoma di Trento l'importo è arrotondato a 19,00							

17. L'esenzione automatica per auto e moto costruite da almeno

30 anni

Sono esenti dalla tassa automobilistica i veicoli (autovetture, motoveicoli, eccetera) costruiti da almeno trent'anni. Non è necessario il possesso di requisiti ulteriori (per la Lombardia, tuttavia, si veda il paragrafo successivo). Il beneficio, inoltre, spetta in via automatica, senza che sia necessario presentare alcuna domanda. Per verificare se si ha diritto al beneficio, fa fede la data di immatricolazione risultante dal "libretto" di circolazione. Se però il contribuente è in possesso di documentazione idonea che attesti una data di costruzione anteriore a quella di immatricolazione, ai fini dell'esenzione fa fede la data di costruzione. Inoltre, se tali veicoli sono messi in circolazione su strade pubbliche, essi sono tenuti comunque al pagamento, ma limitatamente a una tassa forfetaria in misura fissa dovuta a titolo di tassa di circolazione. L'importo è sempre lo stesso indipendentemente dalla potenza del motore. Il pagamento può effettuarsi, senza sanzioni, in qualsiasi mese dell'anno, purché anteriormente alla messa in circolazione del veicolo su strade pubbliche. L'esenzione in parola non opera per i veicoli "ad uso professionale". Sono da considerare tali, ad esempio, quelli adibiti al servizio pubblico da piazza, a noleggio da rimessa o a scuola guida. Consulta la tabella 10 con gli importi in vigore per le auto e moto storiche con più di 20 e di 30 anni.

18. L'esenzione per auto e moto di interesse storico aventi più di 20 anni

Analogamente a quanto previsto dal paragrafo precedente, spetta un'esenzione permanente dalla tassa nei riguardi di autoveicoli e motoveicoli che abbiano compiuto vent'anni e che abbiano i requisiti per essere considerati di particolare interesse storico e collezionistico. Si considerano tali i veicoli costruiti specificamente per le competizioni, quelli costruiti a scopo di ricerca tecnica o estetica, anche in vista di partecipazione ad esposizioni o mostre, ed infine i veicoli che rivestono un particolare interesse storico o collezionistico in ragione del loro rilievo industriale, sportivo, estetico o di costume. A differenza dei veicoli di cui al paragrafo precedente, tuttavia, l'esenzione in questo caso non spetta automaticamente, ma solo se vi è stata, da parte dell'apposito Ente associativo riconosciuto dalla legge (ASI - Automotoclub Storico Italiano), la preventiva determinazione che individui quali sono i veicoli di particolare interesse storico e collezionistico. I motoveicoli possono essere individuati anche dalla Federazione Motociclistica Italiana (FMI). Se i veicoli in questione, durante il periodo di esenzione a seguito della avvenuta iscrizione nel registro storico, sono immessi in circolazione su strade pubbliche, vi è obbligo di pagamento di una tassa forfetaria dovuta in misura fissa (indipendentemente dalla potenza del motore) a titolo di tassa di circolazione (analogamente a quanto previsto nel paragrafo precedente, per i veicoli con oltre 30 anni). Il pagamento può effettuarsi, senza sanzioni, in qualsiasi mese dell'anno, purché anteriormente alla messa in circolazione del veicolo su strade pubbliche. In Lombardia, in particolare, la riduzione è subordinata all'osservanza di particolari condizioni (i veicoli debbono essere in regola con la normativa in materia di emissioni dei gas di scarico, ai sensi dell'articolo 48 legge regionale n. 10 del 14 luglio 2003) e valgono, altresì, regole speciali per la scadenza di pagamento.

Attenzione. Per la disciplina di dettaglio relativa alla tassazione delle auto e delle moto storiche, ferma restando la validità in linea generale di quanto riportato in questa guida, si consiglia tuttavia di contattare gli uffici regionali della Regione di appartenenza, poiché alcune Regioni potrebbero aver seguito, all'interno del proprio ambito territoriale, regole difformi.

Tabella 10

AUTO E MOTO STORICHE (con più di 20 e di 30 anni) <i>tassa fissa annua in € (in vigore dal 2007)</i>								
		Basilicata, Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna, Lazio, Sardegna, Sicilia, prov. aut. Trento, Umbria, Val d'Aosta	Abruzzo Calabria Campania Liguria Veneto	Marche	Molise	Puglia Piemonte	Lombardia	Toscana
moto veicoli	oltre 20 anni	10,33	11,36	11,15	11,05	20,00	20,00	25,00
	oltre 30 anni							11,36
auto veicoli	oltre 20 anni	25,82	28,40	27,88	27,63	30,00	30,00	60,00
	oltre 30 anni							28,40

19. Gli autocarri e la massa rimorchiabile

La tassazione degli autocarri ha due regimi, che si applicano a seconda della massa complessiva del veicolo: a) gli autocarri di massa complessiva inferiore a 12 tonnellate sono tassati in base alla portata; b) gli autocarri con massa complessiva uguale o superiore a 12 tonnellate sono tassati in base a una combinazione di diversi parametri (massa complessiva, numero degli assi e tipo di sospensione dell'asse motore); tuttavia se essi risultano muniti di sospensione pneumatica (o riconosciuta ad essa equivalente) annotata sulla carta di circolazione, la tassa è ridotta del 20 per cento. Fra le agevolazioni in vigore a favore degli autocarri si ricorda la riduzione del 50% sulla portata prevista per gli autocarri per trasporto di latte, carni macellate fresche, immondizie e spazzature, generi di monopolio, nonché per i carribotte per la vuotatura di pozzi neri. La riduzione in parola non si applica agli autoveicoli con peso complessivo pari o superiore a 12 tonnellate. Alla ordinaria tariffa di tassa calcolata in base alla portata, inoltre, va aggiunta una tassa commisurata alla massa rimorchiabile del veicolo, qualora esso sia idoneo al traino. Questa tassa è in vigore dal 2001 in sostituzione di quella sui rimorchi, che è stata abolita. I rimorchi, quindi, non sono più soggetti al bollo auto. Gli autoveicoli per trasporto di cose, pertanto, oltre al pagamento della tassa automobilistica in base alla portata, sono soggetti ad una tassa integrativa, da corrisondersi entro i medesimi termini e con le stesse modalità, sulla base della massa rimorchiabile, rilevabile dal documento di circolazione. Sono tuttavia esenti gli autoveicoli sui quali, dalla carta di circolazione

risulti annotata la scritta “sospensione al traino”, ovvero risulta che essi trainano esclusivamente carrelli per il trasporto di carri ferroviari. I versamenti per i quali con la normale tariffa non viene raggiunto il minimo previsto dalla direttiva CEE dovranno essere effettuati nella misura minima stabilita dalla direttiva stessa. Da rilevare, inoltre, che in Puglia, Lombardia e Piemonte è stata rimodulata la griglia tariffaria con nuovi importi decorrenti dal 1° gennaio 2004 e con la previsione di una fascia esente fino a 6 tonnellate di massa rimorchiabile. L'Umbria (dal 2003) e la Toscana (dal 2004) hanno invece previsto solo tale ultima esenzione.

20. Le targhe di prova e le tariffe per i rimorchi speciali

Le targhe di prova pagano un tipo di tariffa con il metodo della tassa fissa annua. Una volta pagata, la tassa ha validità fino al 31 dicembre successivo. L'importo della tassa fissa annua (che, in assenza di proroghe particolari, va pagata entro il 31 gennaio di ogni anno) cambia in base alla classe del veicolo e al gruppo regionale di appartenenza. Le targhe destinate a non essere adoperate debbono essere restituite agli uffici della Motorizzazione non oltre il 31 dicembre dell'anno già coperto da pagamento. In caso contrario scatta l'obbligo di rinnovo. Ciò discende dal fatto che dal 1996 questa tassa è stata trasformata in tassa di possesso presunto, per cui l'obbligo di pagamento sussiste indipendentemente dall'utilizzo della targa e anche se non è stato richiesto od ottenuto il rinnovo dell'autorizzazione annuale.

21. Le esenzioni per i diversamente abili

A favore delle persone diversamente abili sono previste diverse forme di agevolazione sull'auto. Per quanto riguarda il bollo auto è stabilita, in particolare, l'esenzione permanente dall'obbligo di pagamento. Per fruire dell'esenzione, il veicolo deve essere intestato alla stessa persona diversamente abile, ovvero anche a un soggetto rispetto al quale quest'ultima è fiscalmente a carico (ciò si verifica se il disabile ha un reddito annuo lordo non superiore a € 2.840,51). Ai fini del limite non si tiene conto dei redditi esenti, come ad esempio le pensioni sociali, le indennità (comprese quelle di accompagnamento) gli assegni e le pensioni, erogati ai non vedenti, ai sordomuti e agli invalidi civili. Nel caso in cui venga superato tale limite è necessario, per poter beneficiare delle agevolazioni, che i documenti di spesa siano intestati al disabile (e non al suo familiare). Non sono inoltre agevolabili i veicoli intestati a società od enti, pubblici o privati.

Hanno diritto all'esenzione le persone che si trovino in una delle seguenti situazioni: a. con limitazione permanente della capacità motoria; b. pluriamputati, o con grave limitazione della capacità di deambulazione; c. con disabilità psichica o mentale di gravità tale da aver determinato il riconoscimento dell'indennità di accompagnamento, d. sordomuti e non vedenti. L'esenzione spetta per un solo veicolo, con facoltà di scelta da parte dell'interessato che nella domanda di esenzione deve indicare la relativa targa. Inoltre è necessario che: 1. il veicolo deve avere una cilindrata non superiore a 2000 centimetri cubici, se a benzina, e a 2800 centimetri cubici, se a gasolio; 2. nel caso in cui la persona diversamente abile, destinataria del beneficio, sia nelle condizioni indicate nella precedente lettera **a.**, è prescritto, ai fini del riconoscimento dell'esenzione, che il veicolo risulti adattato (nei comandi di guida, oppure nella struttura carrozzata) in funzione della ridotta capacità motoria del disabile. Gli adattamenti, inoltre, devono risultare dalla carta di circolazione (e quindi devono essere stati sottoposti a visita e prova in una sede del Dipartimento dei trasporti terrestri). In luogo dell'adattamento, l'esenzione compete anche se il veicolo è dotato di cambio automatico (di serie o opzionale), purché prescritto dalla Commissione medica locale. Qualora la disabilità rientri in una delle ipotesi sopra indicate alle lettere da **b.** a **d.**, l'adattamento del veicolo non è prescritto come

condizione necessaria per fruire dell'esenzione dal bollo auto. I destinatari del beneficio che hanno presentato domanda di esenzione nel corso degli anni passati non sono obbligati a ripresentarla nel 2009, se perdurano le condizioni di esonero. Si rammenta, inoltre, che con disposizione varata con la Finanziaria 2007, è stato precisato che l'esenzione in parola, relativa agli autoveicoli utilizzati per la locomozione dei soggetti con ridotte o impedite capacità motorie, è concessa a condizione che gli autoveicoli medesimi siano utilizzati in via esclusiva o prevalente a beneficio dei predetti soggetti.

22. Le riduzioni tariffarie

Riduzioni per veicoli elettrici e a gas. E' prevista una riduzione del 75% sulla tariffa base della tassa automobilistica per autoveicoli uso promiscuo e autovetture che abbiano le seguenti caratteristiche:

- siano azionati con motore elettrico (questa riduzione si applica per gli anni successivi al primo quinquennio di esenzione totale previsto dalla normativa originaria che continua ad applicarsi anche dopo il 1° gennaio 1998);
- siano dotati di dispositivo per la circolazione solo con gpl, ovvero solo con gas metano: il dispositivo deve essere conforme alla direttiva 91/441/CEE e successive modificazioni, ovvero alla direttiva 91/542/CEE e successive modificazioni.

Per i veicoli elettrici e i veicoli a gas il Piemonte e la Lombardia riconoscono l'esenzione totale delle tasse automobilistiche. Altri tipi di riduzione:

- 75% per le autovetture per servizio pubblico da piazza
- 50 % per gli autoveicoli (di peso complessivo inferiore a 12 t.) per trasporto latte, carni macellate, immondizia, generi monopoli, carribotte per vuotatura pozzi neri
- 50 % per le autovetture a noleggio di rimessa
- 40 % per le autovetture scuola guida
- 33,33 % per gli autobus a noleggio da rimessa
- 33,33 % per gli autobus per servizio pubblico di linea

23. L'abolizione definitiva della soprattassa diesel

Il superbollo diesel è stato definitivamente soppresso con effetto dal 1° gennaio 2005. La riforma tariffaria più recente, entrata in vigore il 1° gennaio 2007, ha altresì confermato questa abolizione. Le vecchie auto a gasolio non "ecodiesel", tenute alla soprattassa fino al 2004, dal 2005 in avanti rinnoveranno il bollo pagando il normale importo su base annua stabilito per la tariffa a benzina, senza possibilità di frazionamento su base quadrimestrale.

24. Il bollo auto dopo la perdita di possesso o la cancellazione

Il proprietario di un veicolo non è più tenuto a pagare la tassa automobilistica a partire dal periodo d'imposta successivo al momento in cui viene effettuata l'annotazione al Pra della perdita di possesso. In mancanza di annotazione è inevitabile che l'amministrazione notifichi l'addebito all'indirizzo del proprietario risultante dal Pra. E' tuttavia consentito all'intestatario che all'epoca non aveva avuto il possesso del veicolo di produrre un atto di data certa che dimostri il mancato possesso del veicolo. In tal caso l'obbligo di pagamento viene meno per i periodi fissi successivi a quello risultante dalla data certa in parola. Viene considerata data certa, a esempio, quella in cui viene denunciato il furto di un veicolo. Pertanto, se la denuncia è stata presentata entro il 31 dicembre non si è tenuti al pagamento del

rinnovo relativamente al bollo da pagare entro gennaio dell'anno dopo. Mentre se la denuncia in questione presso l'autorità di pubblica sicurezza viene presentata dopo l'ultimo giorno del mese coperto da pagamento, scatta ugualmente l'obbligo di rinnovo per l'intero periodo fisso. Questa regola trova una attenuazione per i residenti in Puglia, Veneto, Provincia autonoma di Trento, Lombardia, Emilia Romagna, Toscana e Piemonte. La disciplina di questa deroga, tuttavia, cambia da Regione a Regione. Con la circolare 2/2002, inoltre, la Direzione centrale normativa e contenzioso dell'Agenzia delle Entrate ha affermato che la dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà, pur non potendo avere di per sé efficacia retroattiva, è assistita da una particolare garanzia, data dal fatto che la veridicità del suo contenuto è indirettamente assicurata da previsioni di responsabilità penale per l'ipotesi di affermazioni false. Se, pertanto, l'automobilista, oltre a produrre la dichiarazione sostitutiva, è in grado di rafforzare le sue attestazioni presentando almeno uno dei seguenti documenti: a. dichiarazione di responsabilità sottoscritta dal soggetto autorizzato per la rivendita b. documento attestante la disdetta o il trasferimento della posizione assicurativa del veicolo, si può ritenere che l'insieme di questa documentazione possa dare alle dichiarazioni del contribuente un valore <<sufficiente per indurre l'ufficio ad escludere il pagamento della tassa a decorrere dalla data in cui - come risulta dalla dichiarazione sostitutiva corroborata dalla documentazione allegata - si è verificata la perdita di possesso>>.

25. Il ricorso alla commissione tributaria provinciale

Le controversie in materia di bollo auto rientrano nella competenza delle Commissioni tributarie provinciali e sono disciplinate dal decreto legislativo n. 546 del 1992, e successive modificazioni. Il ricorso va presentato alla Commissione tributaria competente entro 60 giorni dalla data in cui il contribuente ha ricevuto l'atto contro cui ricorre. Il ricorso, inoltre, va anzitutto notificato nei termini all'ufficio che ha emesso l'atto contestato. Ciò può avvenire mediante: - consegna diretta - per posta, con plico raccomandato senza busta e con l'avviso di ricevimento - a mezzo notifica di ufficiale giudiziario. Entro 30 giorni dalla notifica all'ufficio è necessario costituirsi in giudizio depositando o trasmettendo alla Commissione tributaria provinciale copia del ricorso. Il ricorso potrà essere presentato direttamente dal contribuente, senza che sia obbligatoria la difesa tecnica, per controversie riguardanti tributi in contestazione fino a € 2.582,28. A tali fini non si tiene conto delle sanzioni, né degli interessi. Le controversie insorte fino al 31 dicembre 2001 rimangono incardinate presso il giudice all'epoca competente.