

TAVOLO AUTOMOTIVE MiSE

Pacchetto delle proposte normative relative al *Gruppo Domanda*

Indice

- 1) Incremento del bonus per veicoli elettrici e ibridi plug-in di categoria M12
- 2) Deducibilità per le flotte aziendali e P.IVA3

1) Incremento del bonus per veicoli elettrici e ibridi plug-in di categoria M1

Art. XX

(Incremento del bonus per veicoli elettrici e ibridi plug-in di categoria M1)

Nella legge n. 145/2018 al comma 1041 dell'art. 1 sostituire "70 milioni" con "195 milioni".

Relazione illustrativa

Si premette che la Regolamentazione UE relativa agli standard emissivi di veicoli leggeri sta imprimendo una forte accelerazione esclusivamente nella direzione dell'elettrificazione dei veicoli. In effetti, i nuovi obiettivi obbligatori di riduzione delle emissioni di CO₂ al 2020, 2025 e 2030 potranno essere raggiunti dai costruttori solo attraverso la vendita di una consistente e sempre maggiore quota di veicoli elettrificati.

Proprio in ragione di tale regolamentazione, a partire dal 2020 i volumi di vendita di veicoli elettrici ed ibridi a ricarica esterna (BEV e PHEV), anche di produzione nazionale, dovranno aumentare sensibilmente.

Questa è una buona notizia in particolare visto l'allarmante livello di inquinamento che le città italiane affrontano ogni giorno, causa del maggior numero di morti per inquinamento dell'aria di tutta Europa: dati che fanno della qualità dell'aria un'emergenza nazionale sia a livello sanitario sia sociale.

L'ecobonus per le autovetture elettriche e ibride plug-in, introdotto con la legge di bilancio 2019, si sta dimostrando uno strumento fondamentale per la diffusione di questi mezzi nel nostro Paese.

Tuttavia, i fondi attualmente previsti per l'intero 2020 sono pari a 70M€ e, dall'inizio dell'anno, in poco più di due mesi, sono già stati consumati 25M€ dei 40M€ stanziati nella prima tranche.

La forte accelerazione nell'utilizzo dei fondi indica che, senza ulteriori azioni, i fondi stanziati per l'intero 2020 si esauriranno ben prima della fine dell'anno, al più tardi entro giugno 2020, proprio in concomitanza con il lancio sul mercato dei primi prodotti elettrificati di produzione 100% nazionale.

Tale scenario sarebbe deleterio per l'industria automobilista nostrana e per l'intero mercato dell'auto, in un momento di estrema delicatezza per i Costruttori, oltre a paralizzare completamente il mercato dei veicoli elettrici in Italia.

Si ritiene pertanto necessaria la previsione di un aumento delle risorse per il Bonus per l'acquisto di autovetture con emissioni di CO₂ fino a 60 g/km.

Nella tabella sottostante è calcolato, per il 2020, l'incremento necessario delle risorse destinate al bonus pari a circa 125 milioni di euro, in aggiunta ai 70 milioni già stanziati dalla legge di bilancio 2019, per un ammontare totale pari a 195 milioni di euro.

| Definizione | Gen 20 | Feb 20 | Mar 20 | Apr 20 | Mag 20 | Giu 20 | Lug 20 | Ago 20 | Set 20 | Ott 20 | Nov 20 | Dic 20 + 1° trim 2021 | TOTALE 2020 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|-----------------------|-------------|
| Immatricolato BEV* | 1.945 | 2.531 | 2.925 | 2.895 | 2.730 | 2.790 | 2.175 | 1.380 | 2.175 | 2.130 | 2.190 | 12.100 | 37.966 |
| Immatricolato PHEV* | 1.341 | 1.216 | 1.755 | 1.737 | 1.638 | 1.674 | 1.305 | 828 | 1.305 | 1.278 | 1.314 | 6.260 | 21.651 |
| <i>Immatricolazioni che accedono al bonus 0-20</i> | 1879 | 2.445 | 2.826 | 2.797 | 2.637 | 2.695 | 2.101 | 1.333 | 2.101 | 2.058 | 2.116 | 11.689 | 36.678 |
| <i>Immatricolazioni che accedono al bonus 20-60</i> | 925 | 839 | 1.211 | 1.198 | 1.130 | 1.155 | 900 | 571 | 900 | 882 | 906 | 4.318 | 14.935 |
| INCENTIVO EROGATO [k€] | 10.308 | 12.757 | 15.177 | 15.022 | 14.166 | 14.477 | 11.286 | 7.161 | 11.286 | 11.052 | 11.364 | 61.544 | 195.600 |
| INCENTIVO EROGATO CUMULATO [k€] | 10.308 | 23.066 | 38.243 | 53.265 | 67.431 | 81.908 | 93.193 | 100.354 | 111.640 | 122.692 | 134.056 | 195.600 | |

L'andamento dei volumi di immatricolazione mostrato in tabella è stato sviluppato sulla base di quanto avvenuto nel 2019 prima dell'avvio degli ecoincentivi, la cui partenza ha fatto crescere la quota di vetture a basse emissioni di più di 3 volte. Stante il positivo trend di immatricolazioni dei mesi di gennaio e febbraio 2020, il valore dell'incentivo erogato cumulato, nello scenario qui simulato, supera i 70 milioni già nel mese di giugno e la corrispondente fine dei fondi dell'ecobonus potrebbe avere un impatto negativo per più di un terzo delle immatricolazioni di veicoli a zero e basse emissioni per i mesi restanti (luglio – dicembre 2020). Questo alla luce del fatto che i consumatori sono informati della ripartenza degli incentivi stessi da gennaio 2021, pur essendoci in circolazione un maggior numero di modelli e dei prezzi di acquisto già più bassi della media dello scorso anno. Sono stati inoltre considerati gli ordini di veicoli BEV e PHEV, che erodono il montante di incentivi, presi in carico nel 2020 ma con consegna nel primo trimestre 2021, che peserebbero comunque sulle risorse da stanziare nel 2020.

La copertura di tale misura è da individuare nei fondi che saranno messi a disposizione nel/i decreto/i "crescita" di metà anno di prossima emanazione.

2) Deducibilità per le flotte aziendali e P.IVA

Art. XX

(Modifiche al TUIR per veicoli a basso impatto ambientale utilizzati nell'esercizio di imprese, arti e professioni)

1. In via sperimentale, per un periodo di tre anni compreso tra il 1° gennaio 2020 e il 31 dicembre 2022, la percentuale di cui all'articolo 164, comma 1, lettera b), primo periodo del Decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, è elevata al 100 per cento per i veicoli con emissioni dichiarate tra 0 e 20 gCO₂/km e all'80 per cento per i veicoli con emissioni dichiarate tra 21 e 60 gCO₂/km. Tale percentuale è altresì elevata al 100 per cento per i veicoli con emissioni dichiarate tra 0 e 20 gCO₂/km e al 90 per cento per i veicoli con emissioni dichiarate tra 21 e 60 gCO₂/km utilizzati dai soggetti esercenti attività di agenzia o di rappresentanza di commercio. Infine, è elevata al 100 per cento per i veicoli con

emissioni dichiarate tra 0 e 20 gCO₂/km e all'80 per cento per i veicoli con emissioni dichiarate tra 21 e 60 gCO₂/km nel caso di esercizio di arti e professioni in forma individuale.

2. Conseguentemente, per un periodo di tre anni a decorrere dal 1° gennaio 2020, non si tiene conto:
 - a. della parte del costo di acquisizione che eccede euro 36.150 per le autovetture con emissioni dichiarate tra 0 e 20 gCO₂/km e per le autovetture con emissioni dichiarate tra 21 e 60 gCO₂/km;
 - b. dell'ammontare dei costi di locazione e di noleggio che eccede euro 7.230 per le autovetture con emissioni dichiarate tra 0 e 20 gCO₂/km e per le autovetture con emissioni dichiarate tra 21 e 60 gCO₂/km;
 - c. dell'ammontare eccedente rispettivamente euro 43.897 per l'acquisto ed euro 8.775 per la locazione e il noleggio nel caso autoveicoli con emissioni dichiarate tra 0 e 20 gCO₂/km e per i veicoli con emissioni dichiarate tra 21 e 60 gCO₂/km utilizzati da agenti o rappresentanti di commercio.
3. Per il periodo sperimentale di cui al comma 1, la percentuale di cui all'articolo 164, comma 1, lettera b-bis), del Decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, è elevata al 100 per cento per i veicoli con emissioni dichiarate tra 0 e 20 gCO₂/km e all'80 per cento per i veicoli con emissioni dichiarate tra 21 e 60 gCO₂/km.
4. Infine, all'articolo 51, comma 4, lettera a), del Decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, sono apportate le seguenti modifiche:
 - a. Al primo periodo, le parole "non superiori a grammi 60" sono sostituite dalle seguenti: "tra 21 e 60 grammi" e le parole "25 per cento" sono sostituite dalle seguenti "15 per cento";
 - b. Al secondo periodo, dopo le parole "predetta percentuale" aggiungere le seguenti "è azzerata nel caso di autoveicoli con emissioni dichiarate tra 0 e 20 gCO₂/km, mentre la medesima".
5. Agli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui ai precedenti commi, si provvede mediante l'aumento delle tasse automobilistiche di cui alla tabella 2 annessa alla Legge 27 dicembre 2006, n. 296, di euro 0,10 per kW per le autovetture immatricolate come Euro 1, Euro 2, Euro 3 e di euro 0,07 per kW per le autovetture immatricolate come Euro 4.

Relazione illustrativa:

Ad oggi, le flotte di veicoli M1 aziendali si stanno rivelando l'applicazione più interessante per l'elettrificazione per diversi motivi: innanzitutto, la media di km/anno è maggiore di quella dei veicoli privati. Inoltre, i veicoli di servizio comportano una pianificazione dei percorsi che i mezzi privati non necessitano ed è, perciò, più semplice verificare la compatibilità dell'autonomia con le tratte nonché programmare le ricariche dei mezzi durante la giornata di lavoro o alla fine della stessa. I veicoli di servizio vengono poi solitamente parcheggiati in autorimesse o in parcheggi comuni ed è, quindi, più semplice installare e gestire l'infrastruttura di ricarica necessaria. In aggiunta a ciò, la programmabilità e la maggiore facilità di gestione nonché il numero di mezzi aggregabili fa delle flotte elettriche il primo possibile erogatore di servizi alla rete attraverso lo *smart charging* o il V2G. Per tali ragioni si rileva un maggiore interesse delle aziende alla partecipazione a tali servizi e all'ulteriore risparmio operativo che ne conseguirebbe.

È, inoltre, oggettivo che il comparto dell'auto aziendale è notevolmente penalizzato sul piano fiscale rispetto agli altri paesi europei sia dalla ridotta deducibilità dei costi sia dalla minor detraibilità dell'IVA.

Sulla base di ciò, la presente proposta emendativa è volta a proporre, per un periodo sperimentale di 3 anni a decorrere dal 1° gennaio 2020, un nuovo sistema di incentivazione per l'acquisto di veicoli elettrici (BEV) e ibridi plug-in (PHEV) nei principali canali flotte: vetture in pool, ad uso promiscuo, liberi professionisti ed agenti di commercio, incrementando l'incentivo fiscale in termini di deduzione per i modelli a basso impatto ambientale e rivedendo la percentuale di tassazione sul fringe benefit dipendenti.

In particolare, il sistema attuale prevede una deduzione, per le autovetture intestate all'impresa, pari al 100% soltanto per quelle senza le "quali l'attività stessa non può essere esercitata" (ad esempio, per il noleggio, il leasing o le autoscuole). La deduzione raggiunge invece il 70% per i veicoli dati in uso promiscuo (aziendale e personale) al dipendente per la maggior parte del periodo d'imposta senza limite al costo massimo fiscalmente detraibile, o nel caso di leasing. Ancora, la deduzione raggiunge la misura del 20% per i veicoli utilizzati in via "non esclusiva" per l'attività d'impresa, del 80% per gli agenti di commercio e del 20% per i professionisti.

Al fine di incentivare la mobilità a basse emissioni e di guidare il Paese nel percorso di transizione elettrica, la proposta emendativa interviene dunque sugli importi delle deduzioni, incrementando al 100% la deduzione del costo del veicolo, anche se in uso promiscuo, se veicolo totalmente elettrico, per incentivare la transizione a tecnologie a basso impatto ambientale per vetture utilizzate nell'esercizio di impresa, arti e professioni. Nel caso di veicoli PHEV, invece, le percentuali di deducibilità calano all'80% (90% per gli agenti di commercio).

La proposta interviene inoltre sul limite del costo d'acquisto, raddoppiando il valore nel caso di vetture in pool e per i professionisti, e definendo – nel caso degli agenti di commercio – un nuovo valore dato dalla somma del nuovo valore per pool e professionisti e della differenza tra le due categorie già prevista dallo schema di incentivazione attuale. La tabella di seguito mostra una comparazione fra l'attuale trattamento fiscale del bene acquistato o a noleggio e la proposta premiante verso i veicoli a basse e zero emissioni:

| Tipologia di uso | Costo Max fisc. Riconosciuto Acquisto OGGI | Costo Max fisc. Riconosciuto Noleggio OGGI | % Deducibilità OGGI | Costo Max fisc. Riconosciuto Acquisto NEW | Costo Max fisc. Riconosciuto Noleggio NEW | % Deducibilità NEW |
|--|--|--|---------------------|---|---|--------------------|
| | | | | | | |
| 0-20 gCO2/km | | | | | | |
| Altri utilizzi aziendali (Pool) e Professionisti | € 18.075 | € 3.615 | 20% | € 36.150 | € 7.230 | 100% |
| Utilizzati dai dipendenti (uso promiscuo) | - | - | 70% | - | - | 100% |
| Agenti di commercio | € 25.822 | € 5.164 | 80% | € 43.897 | € 8.779 | 100% |
| 20-60 gCO2/km | | | | | | |
| Altri utilizzi aziendali (Pool) e Professionisti | € 18.075 | € 3.615 | 20% | € 36.150 | € 7.230 | 80% |
| Utilizzati dai dipendenti (uso promiscuo) | - | - | 70% | - | - | 80% |
| Agenti di commercio | € 25.822 | € 5.164 | 80% | € 43.897 | € 8.779 | 90% |

Nel rispetto della differenziazione basata sulle emissioni di CO₂ dei veicoli introdotta dai commi 632-633 della legge di bilancio 2020, il quarto comma prevede infine, in tema di fringe benefit, di aumentare ulteriormente la deducibilità per i veicoli a basse emissioni, eliminando la tassazione per i BEV ed abbassandola al 15% per i PHEV (dall'attuale 25%).

La copertura della proposta incentivante è individuata nell'innalzamento della quota del bollo auto per i modelli a maggior impatto ambientale. In particolare, in tale modello sono state escluse le vetture più vecchie di 30 anni (perché esenti), e previste esenzioni parziali o totali per disabili, auto elettriche, GPL, metano. Sono state, inoltre, escluse dall'aumento le vetture Euro 0, che saranno presto esentate dal pagamento della tassa in quanto più vecchie di trent'anni.