

1.2. PROPOSTA PER REVISIONE DEDUCIBILITÀ FLOTTE ELETTRICHE AZIENDALI E P.IVA

TESTO EMENDAMENTO

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%

Il secondo comma della proposta prevede una revisione della percentuale di tassazione sui fringe benefit, eliminando la tassazione per i BEV ed abbassandola al 15% per i PHEV. L'emendamento interviene rispettando la differenziazione a seconda delle emissioni dei veicoli già prevista dai commi 632-633 della legge di bilancio 2020 ed aumentando ulteriormente la deducibilità per i veicoli a basse emissioni

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.