

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 1973

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**FRAGOMELI, UBALDO PAGANO**

Modifiche al decreto-legge 4 giugno 2013, n. 63, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2013, n. 90, in materia di agevolazioni fiscali per favorire la diffusione dei veicoli alimentati ad energia elettrica

*Presentata il 10 luglio 2019*

ONOREVOLI COLLEGHI! La Strategia energetica nazionale (SEN), adottata con il contributo determinante del Partito Democratico, contiene le linee direttrici della politica energetica italiana dei prossimi anni che si muovono verso obiettivi ambiziosi e nella prospettiva di un sistema energetico indipendente dai combustibili fossili, sostenibile per l'ambiente, competitivo dal punto di vista economico e più sicuro. La SEN prevede un incremento della produzione di energia da fonti rinnovabili dove saranno centrali gli sviluppi delle tecnologie più mature (fotovoltaico ed eolico), nonché i rifacimenti e i potenziamenti degli impianti esistenti così da limitare il consumo di suolo. Lo sviluppo della produzione di energia rinnovabile va di pari passo con la cessazione della produzione di energia elet-

trica da carbone nel 2025 e con il rafforzamento della rete elettrica per migliorarne la resistenza, la flessibilità e la sicurezza, aumentando le connessioni con l'estero e la distribuzione locale. Tutto questo dovrà essere accompagnato da processi di riconversione ed evoluzione dell'occupazione qualificata nel settore. Gli obiettivi di decarbonizzazione e di sostenibilità ambientale vanno inoltre tenuti insieme a quelli di miglioramento della competitività della nostra industria. È possibile farlo: la competitività dell'industria del futuro sarà sempre più determinata dalla sua sostenibilità. Sul fronte della mobilità sostenibile e della diffusione del vettore elettrico occorre accelerare la transizione verso modalità di trasporto meno inquinanti, promuovendo una mobilità privata e collettiva sempre più

sostenibile. Pensare a una transizione più o meno ampia verso una « mobilità elettrica » non implica solo un cambio di tecnologia, ma richiede di ripensare in maniera organica un intero settore e il suo indotto (ricarica, manutenzione, eccetera). Se si prende in considerazione l'intero ciclo per calcolare la quantità di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) necessaria per produrre un'autovettura, « dal pozzo alla ruota », l'auto elettrica ha emissioni inferiori del 50 per cento rispetto a un veicolo a combustione interna (prendendo a riferimento il valore medio di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli a combustione interna nei Paesi dell'Unione europea). Un vantaggio che grazie all'evoluzione della tecnologia registrata negli ultimi anni potrà migliorare ulteriormente nel tempo grazie all'accelerazione del processo di decarbonizzazione nel settore energetico e al graduale aumento della quota di fonti rinnovabili nel *mix* generativo mondiale (in Italia un terzo dell'energia distribuita è già oggi prodotta da fonti rinnovabili). Anche le batterie, finito il loro utilizzo per alimentare veicoli elettrici, saranno sempre più utilizzate sia come accumulatori di energia (ad esempio per pannelli fotovoltaici), sia per il recupero di elementi preziosi (come litio, nichel e cobalto), che saranno così riutilizzati in un'ottica di economia circolare. In tutto il mondo la vendita di auto elettriche è praticamente quadruplicata negli ultimi tre anni (5,3 milioni di veicoli elettrici circolanti ad oggi contro gli 1,5 milioni del 2016), guadagnando fette di mercato sempre più consistenti. In Italia, nell'ultimo anno, le vendite di veicoli elettrici sono raddoppiate, considerando sia i veicoli elettrici (*electric vehicle* – EV), sia i veicoli ibridi elettrici (*plug-in hybrid electric vehicle* – PHEV), passando dalle circa 5.000 unità del 2017 alle circa 10.000 del 2018 alimentate da una rete di ricarica di 8.300 colonnine pubbliche, ancora poche se si considera il territorio da coprire, ma comunque in costante crescita. In Europa, sei Paesi a forte reddito (Germania, Regno Unito, Francia, Svezia, Paesi Bassi e Belgio) detengono da soli l'85 per cento del mercato e per quanto concerne le infrastrutture, sono 117.000 le colonnine di ricarica

dislocate in Europa, un numero molto esiguo se si considera l'obiettivo della Commissione europea posto a 2 milioni di aree di sosta entro il 2025. Ancora più esigua è la quota italiana (2,35 per cento) in uno scenario che vede nei soli Paesi Bassi, Germania, Francia e Regno Unito la gran parte (76 per cento) delle infrastrutture di supporto. Se si raffronta il numero di colonnine elettriche con quello degli abitanti di ogni Paese, i punti di ricarica risultano decisamente insufficienti e l'Italia si piazza al ventiseiesimo posto davanti solamente alla Spagna, alla Grecia e alla Francia. Ai primi posti ci sono ancora una volta la Norvegia, 671 abitanti per ogni colonnina pubblica, i Paesi Bassi, 1.665 abitanti per ogni stazione di ricarica e la Germania, circa 3.620 abitanti per ogni colonnina, mentre in Italia il rapporto è di 14.388 a uno. I principali ostacoli in un mercato che a parere di analisti del settore dovrebbe crescere di dieci volte nel giro dei prossimi sette anni sono legati a barriere economiche e infrastrutturali, barriere che possono essere annullate o ridotte con opportuni interventi.

In materia di mobilità elettrica, nella scorsa legislatura è stato approvato il Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, ai sensi dell'articolo 17-*septies* del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, da attuare attraverso la stipulazione di accordi di programma approvati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previa delibera del CIPE, a seguito di intesa con la Conferenza unificata. Il Piano dà priorità nel breve periodo (undue anni) all'infrastrutturazione delle aree urbane, per ampliare l'attenzione sulle aree extraurbane e autostradali nel medio-lungo periodo (tre-cinque anni), anche con la dotazione di punti di ricarica veloce, sia in ambito pubblico che presso i distributori di carburante. Con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 7 novembre 2014, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 57 del 10 marzo 2015, si è provveduto all'assegnazione delle risorse alle regioni e alle province autonome, a valere

sul fondo di cui al comma 8 del citato articolo 17-*septies*. Ulteriori provvedimenti in materia sono stati adottati dal CIPE, che nella seduta del 23 dicembre 2015 ha approvato l'aggiornamento annuale del Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica succitato, e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che con il regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219, ha disciplinato il sistema di riqualificazione elettrica destinato ad equipaggiare autovetture M e N1. Con il regolamento di cui al decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 2 febbraio 2016, n. 65, è stato integrato l'elenco dei settori ai quali possono essere concessi finanziamenti a tasso agevolato a valere sul cosiddetto « Fondo rotativo di Kyoto » (istituito dall'articolo 1, comma 1110, della legge 27 dicembre 2006, n. 296,), al fine di comprendere il settore delle « infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici e per l'erogazione di combustibili alternativi, trasporto collettivo e condiviso, e in generale mobilità sostenibile ». Nella legislazione vigente sono previste esenzioni o riduzioni della tassa automobilistica (bollo auto) per i veicoli elettrici, per quelli alimentati esclusivamente a GPL o gas metano e per quelli con alimentazione ibrida. L'articolo 20 del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 39 del 1953, prevede l'esenzione dal bollo per cinque anni per gli autoveicoli, i motocicli e i ciclomotori a due, tre o quattro ruote, nuovi, azionati da motore elettrico. Molte regioni prevedono, per il periodo successivo al quinquennio di esenzione, la riduzione del bollo per gli autoveicoli elettrici a un quarto di quello previsto per i veicoli a benzina (mentre per i motocicli e i ciclomotori la tassa automobilistica deve essere corrisposta per intero). Nella legge n. 145 del 2018, la legge di bilancio per il 2019, i commi da 1031 a 1047 dell'articolo 1 introducono disincentivi, sotto forma di imposta, per l'acquisto di autovetture nuove con emissioni di CO<sub>2</sub> superiori a una determinata soglia e con-

testualmente incentivi, sotto forma di sconto sul prezzo, per l'acquisto di autovetture nuove a basse emissioni. Il comma 1031 introduce, in via sperimentale per gli anni 2019, 2020 e 2021, un contributo da 1.500 a 6.000 euro per chi acquisti, anche in locazione finanziaria, e immatricoli in Italia un autoveicolo nuovo, sempre di categoria M1, caratterizzato da basse emissioni inquinanti, inferiori a 70 g/KM, quindi sostanzialmente per i veicoli totalmente elettrici o ibridi. L'ammontare del contributo è differenziato sulla base di due fasce di emissioni e del fatto che l'acquisto avvenga contestualmente alla consegna per la rottamazione di un veicolo della medesima categoria omologato nelle classi Euro 1, 2, 3 e 4. Il comma 1039 prevede poi una nuova detrazione fiscale per l'acquisto e la posa in opera di infrastrutture di ricarica per i veicoli alimentati a energia elettrica. In particolare, tale disposizione modifica il decreto-legge n. 63 del 2013, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 90 del 2013, inserendo un articolo aggiuntivo (16-*ter*) relativo alla disciplina di tale detrazione, riconosciuta ai contribuenti rispetto all'imposta lorda, fino a concorrenza del suo ammontare, per le spese documentate sostenute dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021 in relazione all'acquisto o alla posa in opera di infrastrutture di ricarica per i veicoli elettrici. La detrazione è ripartita in dieci quote annuali di pari importo, è riconosciuta nella misura del 50 per cento delle spese sostenute ed è calcolata su un ammontare complessivo non superiore a 3.000 euro. Il limite complessivo di spesa, che costituisce il limite per la concessione del beneficio, risulta pari a 60 milioni di euro per il 2019 e a 70 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020 e 2021. Ai sensi del comma 1041, per l'erogazione del contributo viene infatti istituito un apposito fondo presso il Ministero dello sviluppo economico, con una dotazione di 60 milioni di euro per il 2019 e di 70 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020 e 2021. Inoltre, sul territorio nazionale, nel settore *automotive* (settore commerciale che comprende tutti i veicoli a motore) sono presenti vari progetti di ricerca e sviluppo

finalizzati alla riconversione delle motorizzazioni verso l'ibrido e l'elettrico e, attraverso lo strumento degli accordi di programma, alla produzione di vetture più ecologiche. Nell'ambito del Fondo per la crescita sostenibile sono stati approvati alcuni accordi di programma finalizzati al sostegno della produzione di veicoli meno inquinanti: con la regione Emilia-Romagna, per realizzare una « gamma di convertitori di potenza *on board* per auto ibride/elettriche di nuova generazione »; con la regione Lazio, per sostenere un programma d'investimento per lo « sviluppo di soluzioni innovative per mobilità estesa e nuove tecnologie digitali per il miglioramento della sicurezza, la riduzione del consumo del carburante e della rumorosità ed il miglioramento della resa chilometrica degli pneumatici »; con la regione Marche, per sostenere un programma d'investimento per la realizzazione di « innovativi banchi di prova per i *test* dei motori elettrici e trasmissioni per architetture ibride e *full electric* nel campo *automotive* ». Altre proposte di programmi d'investimento riguardano: la « *Toward electrification* », ossia lo sviluppo di prodotti e di processi per l'industrializzazione di una nuova gamma di macchine elettriche; la *E-Smart 4.0*, una nuova generazione di pneumatici per autoveicoli e biciclette capaci di rispondere alle nuove sfide poste dall'evoluzione tecnologica *automotive* che metterà in campo nuovi veicoli elettrici e veicoli a guida autonoma; il « *Battery Swapping Eco-System* » per la sostituzione delle batterie. La presente proposta di legge intende accelerare il percorso di decarbonizzazione favorendo la transizione verso un modello di mobilità sostenibile attraverso incentivi fiscali per l'acquisto delle automobili elettriche (e la sostituzione delle batterie) da parte di soggetti pubblici e privati e la creazione delle infrastrutture di servizio per le auto elettriche mediante incentivi agli enti locali e alle compagnie elettriche.

L'articolo 1 della presente proposta di legge prevede l'introduzione dell'articolo 16-*quater* del decreto-legge 4 giugno 2013, n. 63, convertito, con modificazioni, dalla

legge 3 agosto 2013, n. 90, in materia di detrazioni *ecobonus* e ristrutturazioni.

Più in dettaglio, l'articolo 16-*quater* riconosce al contribuente, ai sensi del comma 1, le detrazioni fiscali, fino a capienza dell'imposta, per le spese documentate sostenute a decorrere dal 1° gennaio 2020 relative all'acquisto in Italia, anche in locazione finanziaria, di autoveicoli e motoveicoli nuovi di fabbrica alimentati esclusivamente ad energia elettrica, di potenza inferiore o uguale a 150 kW, con un prezzo inferiore a 45.000 euro, IVA compresa.

Il comma 2 prevede che la detrazione, spettante nella misura del 50 per cento delle spese sostenute, sia ripartita in cinque quote annuali di pari importo e non sia cumulabile con altri benefici concessi a normativa vigente.

Il comma 3 detta alcune condizioni per il riconoscimento dell'agevolazione, anche al fine di evitare possibili comportamenti opportunistici:

a) che si consegna contestualmente per la rottamazione un veicolo della medesima categoria omologato rispettivamente nelle classi Euro 1, 2, 3 e 4 per gli autoveicoli ed Euro 1, 2 e 3 per i motoveicoli, di cui sia intestatario, da almeno dodici mesi, il proprietario o un familiare convivente, ovvero un veicolo che sia stato oggetto di ritargatura obbligatoria;

b) che la detrazione si riferisca alle spese sostenute per l'acquisto e l'intestazione da parte del proprietario, nel limite massimo di un veicolo, per ciascuna categoria di cui al comma 1, ogni cinque anni;

c) che alla durata della detrazione d'imposta corrisponda per lo stesso periodo la proprietà dei beni, fatta salva la possibilità di ulteriore fruizione del beneficio, per la medesima categoria di veicolo, anche nel caso di furto o rottamazione in seguito a distruzione del bene.

Il comma 4 prevede i casi di decadenza del beneficio e una deroga nel caso di rottamazione per distruzione: qualora l'intestatario del veicolo, durante il periodo in cui usufruisce della detrazione, ne perda la proprietà per alienazione, ovvero ne perda

il possesso in seguito a furto o rapina, decade dal beneficio, ferme restando le annualità già corrisposte. Qualora l'intestatario del veicolo, durante il periodo in cui usufruisce della detrazione, ne perda la proprietà in seguito alla rottamazione dovuta alla distruzione del bene, mantiene il beneficio fino all'ordinaria scadenza, fatto salvo il caso di acquisto di un nuovo veicolo, della medesima categoria, per il quale è riconosciuta la detrazione e conseguentemente la decadenza dal beneficio relativo al bene rottamato, ferme restando le annualità già corrisposte.

Il comma 5 prevede l'emanazione di un decreto attuativo da parte del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione.

L'articolo 2 è volto a incentivare l'infrastrutturazione della rete di ricarica con colonnine ad alta potenza che offrono un servizio di ricarica più veloce, in particolare destinato alle grandi aree commerciali dove gli utenti stazionano per poche ore.

In particolare, con una modifica all'articolo 16-ter del medesimo decreto-legge n. 63 del 2013, è introdotto il comma 3-bis

il quale, insieme alle detrazioni già previste per agevolare l'infrastrutturazione delle colonnine di ricarica fino a 7kW destinate a luoghi non accessibili al pubblico e ai condomini, introduce anche la detrazione per le spese sostenute nel periodo dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021 relative all'acquisto e alla posa in opera nei luoghi privati aperti a terzi (in particolare i parcheggi dei centri commerciali aperti al pubblico) di infrastrutture di ricarica ad alta potenza dei veicoli alimentati ad energia elettrica, con potenza non inferiore a 20 kW, conformi alla normativa internazionale con elevati *standard* di sicurezza e che garantiscano la compatibilità e l'universalità della ricarica per ogni tipo di veicolo elettrico. La detrazione va ripartita tra gli aventi diritto in dieci quote annuali di pari importo e spetta nella misura del 20 per cento delle spese sostenute, calcolata su un ammontare complessivo non superiore a 20.000 euro.

In fine l'articolo 3, comma 1, quantifica gli oneri derivanti dall'attuazione delle nuove disposizioni e garantisce la loro copertura finanziaria mediante l'utilizzo del fondo speciale di parte corrente dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze.

## PROPOSTA DI LEGGE

## Art. 1.

*(Detrazioni fiscali per l'acquisto di veicoli alimentati ad energia elettrica)*

1. Dopo l'articolo 16-ter del decreto-legge 4 giugno 2013, n. 63, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2013, n. 90, è inserito il seguente:

« Art. 16-quater. – *(Detrazioni fiscali per l'acquisto di autoveicoli alimentati ad energia elettrica)* – 1. Ai contribuenti è riconosciuta una detrazione dall'imposta lorda, fino a concorrenza del suo ammontare, per le spese documentate sostenute a decorrere dal 1° gennaio 2020 relative all'acquisto in Italia, anche in locazione finanziaria, di veicoli nuovi di fabbrica alimentati esclusivamente ad energia elettrica, di potenza inferiore o uguale a 150 kW, di categoria M1, L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e, di cui all'articolo 47, comma 2, lettere a) e b), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con prezzo inferiore a 45.000 euro, IVA compresa.

2. La detrazione di cui al comma 1, da ripartire in cinque quote annuali di pari importo, spetta nella misura del 50 per cento delle spese sostenute e non è cumulabile con altri benefici concessi ai sensi della normativa vigente.

3. La detrazione di cui al comma 1 è riconosciuta esclusivamente al ricorrere delle seguenti condizioni:

a) che si consegna contestualmente per la rottamazione un veicolo della medesima categoria omologato rispettivamente nelle classi Euro 1, 2, 3 e 4 per i veicoli di categoria M e nelle classi Euro 1, 2 e 3 per i veicoli di categoria L, di cui sia intestatario, da almeno dodici mesi, il proprietario o un familiare convivente, ovvero un veicolo che sia stato oggetto di ritargatura obbligatoria ai sensi del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 2



febbraio 2011, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 76 del 2 aprile 2011;

b) che la detrazione si riferisca alle spese sostenute per l'acquisto e l'intestazione da parte del proprietario, nel limite massimo di un veicolo, per ciascuna categoria di cui al comma 1, ogni cinque anni;

c) che alla durata della detrazione d'imposta corrisponda per lo stesso periodo la proprietà dei beni di cui al comma 1, fatta salva la possibilità di ulteriore fruizione del beneficio, per la medesima categoria di veicolo, anche nel caso di furto o rottamazione in seguito a distruzione del bene.

4. Qualora l'intestatario del veicolo, durante il periodo in cui usufruisce della detrazione, ne perda la proprietà per alienazione, ovvero ne perda il possesso in seguito a furto o rapina, decade dal beneficio di cui al comma 1, ferme restando le annualità già corrisposte. Qualora l'intestatario del veicolo, durante il periodo in cui usufruisce della detrazione, ne perda la proprietà in seguito alla rottamazione dovuta alla distruzione del bene, mantiene il beneficio fino all'ordinaria scadenza, fatto salvo il caso di acquisto di un nuovo veicolo, della medesima categoria, per il quale è riconosciuta la detrazione di cui al comma 1 e conseguentemente la decadenza dal beneficio relativo al bene rottamato, ferme restando le annualità già corrisposte.

5. Con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, è adottato il regolamento di attuazione delle disposizioni del presente articolo ».

## Art. 2.

*(Incentivi fiscali per la realizzazione di reti infrastrutturali ad alta potenza nei parcheggi privati ad uso pubblico a servizio dei veicoli alimentati ad energia elettrica)*

1. All'articolo 16-ter del decreto-legge 4 giugno 2013, n. 63, convertito, con modifi-

cazioni, dalla legge 3 agosto 2013, n. 90, dopo il comma 3 è aggiunto il seguente:

« 3-bis. La detrazione di cui al comma 1 è riconosciuta anche per le spese sostenute nel medesimo periodo, relative all'acquisto e alla posa in opera nei luoghi privati aperti a terzi, di infrastrutture di ricarica ad alta potenza dei veicoli alimentati ad energia elettrica, non inferiore a 20 kW, conformi alla norma IEC 61851-1. La detrazione di cui al presente comma, da ripartire tra gli aventi diritto in dieci quote annuali di pari importo, spetta nella misura del 20 per cento delle spese sostenute ed è calcolata su un ammontare complessivo non superiore a 20.000 euro ».

### Art. 3.

#### *(Copertura finanziaria)*

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui agli articoli 1 e 2, pari a 15,1 milioni di euro per l'anno 2021, a 31,7 milioni di euro per l'anno 2022, a 49,9 milioni di euro per l'anno 2023, a 70 milioni di euro per l'anno 2024, a 90 milioni di euro per l'anno 2025, a 95 milioni di euro per l'anno 2026, a 98,5 milioni di euro per l'anno 2027 e a 100,3 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2028, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2019-2021, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2019, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

