Agevolazioni fiscali per la diffusione dei veicoli alimentati ad energia elettrica
A.C. 1973

Dossier n° 208 - Schede di lettura
14 ottobre 2019

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	1973
Titolo:	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
Iniziativa:	Parlamentare
Primo firmatario:	FRAGOMELI e PAGANO Ubaldo
Iter al Senato:	No
Numero di articoli:	3
Date:	
presentazione:	10 luglio 2019
assegnazione:	4 ottobre 2019
Commissione competente :	VI Finanze
Pareri previsti:	I Affari Costituzionali, V Bilancio e Tesoro, VIII Ambiente, IX Trasporti, X Attività produttive e XIV Politiche UE

Premessa

La proposta di legge in esame (A.C. 1973) è costituita da tre articoli e intende disporre **agevolazioni fiscali** volte a **diffondere l'uso di veicoli a trazione elettrica**, in particolare mediante:

- l'introduzione di una **detrazione** del **50 per cento** per le spese sostenute per **l'acquisto di veicoli a trazione elettrica,** con rottamazione di veicoli aventi classe energetica inferiore (**articolo 1**);
- la previsione di una **detrazione** per **l'acquisto e la posa in opera di infrastrutture di ricarica** per veicoli elettrici ad alta potenza, ulteriore rispetto a quella già vigente (**articolo 2**).

Al riguardo occorre rammentare che la legge di bilancio per il 2019 (legge n. 145 del 2018) e il decreto-legge n. 39 del 2019 hanno introdotto incentivi fiscali e finanziari per lo sviluppo della mobilità stradale pulita, elettrica ed ibrida. Si ricordano in questa sede:

- il cd. *ecobonus,* che consiste nello sconto sul prezzo per l'acquisto di autovetture nuove a basse emissioni, previsto in via sperimentale per gli anni 2019, 2020 e 2021;
- la detrazione per l'acquisto e la posa in opera di infrastrutture di ricarica per i veicoli alimentati a energia elettrica, anch'essa prevista per il triennio 2019-2021 e oggetto di modifica col presente provvedimento.

Per una disamina più estesa degli istituti correlati alla mobilità stradale si rinvia al sito della documentazione parlamentare.

Articolo 1 - Detrazione per l'acquisto di veicoli elettrici

L'articolo 1 della proposta introduce **dal 1° gennaio 2020**, **a regime** (non è infatti prevista una scadenza della misura)**,** una **detrazione** pari al **50 per cento delle spese sostenute** per l'acquisto o la locazione finanziaria di veicoli (motoveicoli e autoveicoli) a trazione elettrica. La detrazione spetta nel caso di **rottamazione di un veicolo** di **classe energetica inferiore** e, comunque, per un veicolo solo **ogni cinque anni**.

Viene a tal fine introdotto un **nuovo articolo 16-*quater*** nel decreto-legge 4 giugno 2013, n. 63, in materia di agevolazioni fiscali in ambito energetico.

Il precedente articolo 16-*ter* disciplina le detrazioni fiscali per l'acquisto e la posa in opera di infrastrutture di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica.

L'articolo 16-*quater* intende riconoscere al contribuente una **detrazione** dall'imposta lorda, fino a **concorrenza del relativo ammontare**, per le **spese, documentate e sostenute** a decorrere **dal 1° gennaio 2020**, relative **all'acquisto** in Italia o alla **locazione finanziaria** di **veicoli nuovi di fabbrica**

alimentati esclusivamente ad energia elettrica, di **potenza inferiore o uguale a 150 kW**, appartenenti a specifiche categorie e con prezzo inferiore a 45.000 euro, IVA compresa (**comma 1**).

L'agevolazione è concessa per gli autoveicoli (M1) e i quadricicli a motore (L6e ed L7e) destinati al trasporto privato di persone (restando esclusi i veicoli destinati al trasporto collettivo e quelli destinati al trasporto merci) nonché per i veicoli a due e a tre ruote: ciclomotori (categoria L1e), ciclocarri (L2e), motocicli (L3e), motocarrozzette (L4e) e motocarri (L5e).

In particolare l'agevolazione è quindi concessa **per i veicoli delle seguenti categorie**, come classificate dall'articolo 47, comma 2 del Codice della strada (D.Lgs. n. 285 del 1992):

- M1, ovvero veicoli destinati al trasporto di persone, aventi al massimo otto posti a sedere oltre al sedile del conducente;
- L1e, ossia veicoli a due ruote la cilindrata del cui motore (se si tratta di motore termico) non supera i 50 cc e la cui velocità massima di costruzione (qualunque sia il sistema di propulsione) non supera i 45 km/h;
- L2e, e cioè veicoli a tre ruote la cilindrata del cui motore (se si tratta di motore termico) non supera i 50 cc e la cui velocità massima di costruzione (qualunque sia il sistema di propulsione) non supera i 45 km/h;
- L3e, ovvero veicoli a due ruote la cilindrata del cui motore (se si tratta di motore termico) supera i 50 cc o la cui velocità massima di costruzione (qualunque sia il sistema di propulsione) supera i 45 km/h;
- L4e, e cioè veicoli a tre ruote asimmetriche rispetto all'asse longitudinale mediano, la cilindrata del cui motore (se si tratta di motore termico) supera i 50 cc o la cui velocità massima di costruzione (qualunque sia il sistema di propulsione) supera i 45 km/h (motocicli con carrozzetta laterale);
- L5e, e cioè veicoli a tre ruote simmetriche rispetto all'asse longitudinale mediano, la cilindrata del cui motore (se si tratta di motore termico) supera i 50 cc o la cui velocità massima di costruzione (qualunque sia il sistema di propulsione) supera i 45 km/h;
- L6e, ovvero quadricicli leggeri, la cui massa a vuoto è inferiore o pari a 350 kg, esclusa la massa delle batterie per i veicoli elettrici, la cui velocità massima per costruzione è inferiore o uguale a 45 km/h e la cui cilindrata del motore è inferiore o pari a 50 cm^3 per i motori ad accensione comandata; o la cui potenza massima netta è inferiore o uguale a 4 kW per gli altri motori, a combustione interna; o la cui potenza nominale continua massima è inferiore o uguale a 4 kW per i motori elettrici. Tali veicoli sono conformi alle prescrizioni tecniche applicabili ai ciclomotori a tre ruote della categoria L2e, salvo altrimenti disposto da specifiche disposizioni comunitarie;
- L7e, ovvero i quadricicli, diversi da quelli di cui alla categoria L6e, la cui massa a vuoto è inferiore o pari a 400 kg (550 kg per i veicoli destinati al trasporto di merci), esclusa la massa delle batterie per i veicoli elettrici, e la cui potenza massima netta del motore è inferiore o uguale a 15 kW. Tali veicoli sono considerati come tricicli e sono conformi alle prescrizioni tecniche applicabili ai tricicli della categoria L5e salvo altrimenti disposto da specifiche disposizioni comunitarie.

Ai sensi del **comma 2** la detrazione, 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.

Il **comma 3** specifica quali **ulteriori condizioni** devono sussistere per godere della detrazione.

In particolare, deve essere **consegnato 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.

Il decreto del ministero delle infrastrutture e dei trasporti 2 febbraio 2011 ha ad oggetto l'obbligo per i proprietari di ciclomotori già immessi in circolazione anteriormente alla data del 14 luglio 2006 di richiedere il rilascio della targa e del certificato di circolazione secondo un calendario che prevedeva che l'adempimento dell'obbligo si sarebbe concluso per tutte le tipologie di ciclomotori coinvolti entro il 12 febbraio 2012.

Con riferimento alle norme in esame, si valuti l'opportunità di sostituire il riferimento ai veicoli di categoria M che, secondo la previsione dell'articolo 47, comma 2 del Codice della strada, comprende tutti i veicoli a motore "destinati al trasporto di persone ed aventi almeno quattro ruote", ivi compresi quindi anche quelli che, ai sensi dell'articolo 1, comma 3, del testo in esame sono esclusi dal beneficio fiscale di cui si tratta, con il riferimento ai veicoli di categoria M1.

Si segnala inoltre che l'articolo 47, comma 2 del Codice della strada non individua, nell'ambito della classificazione dei veicoli, un'autonoma categoria di veicoli "L" che ricomprenda tutti i veicoli a due, tre e quattro ruote rientranti nelle categorie da L1e a L7e (mentre sono presenti le categorie M per gli

autoveicoli, N per i veicoli commerciali ed O per i rimorchi). Andrebbe pertanto riformulato il riferimento di cui al comma 3.

Andrebbe infine chiarita la portata normativa del richiamo ai veicoli di cui al decreto ministeriale 2 febbraio 2011, posto che il citato decreto ministeriale fa riferimento esclusivamente a ciclomotori, ricompresi nella categoria L1e.

Inoltre la **detrazione** si deve riferire alle **spese sostenute** per **l'acquisto e l'intestazione da parte del proprietario**, nel limite massimo di **un veicolo**, per ciascuna categoria agevolabile, **ogni cinque anni.**

Alla **durata della detrazione** d'imposta deve corrispondere per lo stesso periodo, **la proprietà dei beni individuati dalle norme in esame**, 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 disciplina i casi di decadenza del beneficio.**

In caso di perdita della proprietà o del possesso del veicolo da parte dell'intestatario, durante il periodo in cui usufruisce della detrazione, **per alienazione, furto o rapina** si **decade dal beneficio**, ferme restando le annualità già corrisposte.

Nel caso di perdita della proprietà in seguito alla **rottamazione** dovuta alla **distruzione** del bene, è prevista una deroga: il **beneficio si mantiene** fino all'ordinaria scadenza, **fatto salvo il caso di acquisto di un nuovo veicolo**, della medesima categoria, per il quale è riconosciuta la detrazione in esame e conseguentemente la decadenza dal beneficio relativo al bene rottamato, ferme restando le annualità già corrisposte.

Il **comma 5** affida a un 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 disposizione in commento, il compito di emanare un **regolamento di attuazione** delle disposizioni in esame.

Articolo 2 - Detrazione per infrastrutture di ricarica di veicoli elettrici

L'articolo 2 intende modificare la vigente disciplina della detrazione per **l'acquisto e la posa in opera di infrastrutture di ricarica per i veicoli alimentati a energia elettrica**, introdotta dalla legge di bilancio 2019 (comma 1039 della legge n. 145 del 2018), per introdurre **un'ulteriore detrazione** per le infrastrutture di ricarica **ad alta potenza**, nei limiti del **20 per cento** delle spese sostenute per l'installazione delle stesse.

La legge di bilancio ha inserito nel decreto-legge n. 63 del 2013 l'articolo aggiuntivo 16-*ter*, che riconosce una detrazione del 50 per cento per le spese documentate, sostenute dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, in relazione all'acquisto o posa in opera di infrastrutture di ricarica per i veicoli elettrici. Tale detrazione è ripartita in dieci quote annuali di pari importo, è – come anticipato - riconosciuta nella misura del 50 per cento delle spese sostenute ed è calcolata su un ammontare complessivo non superiore a 3.000 euro.
La disciplina applicativa della detrazione è contenuta nel decreto 20 marzo 2019, con il quale il ministero dello Sviluppo economico (Mise) ha emanato le regole necessarie per la relativa operatività.

Con le modifiche proposte, nell'articolo 16-*ter* viene introdotto un **nuovo comma 3-*bis*** il quale, insieme alle vigenti detrazioni (previste per agevolare l'infrastrutturazione delle colonnine di ricarica fino a 7kW destinate a luoghi non accessibili al pubblico e ai condomini), introduce una **ulteriore agevolazione:** viene reso **detraibile** il **20 per cento** delle **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**. Si richiede che tali dispositivi siano agevolabili se conformi alla normativa conformi alla norma IEC 61851-1.

La relazione illustrativa al riguardo chiarisce si tratta di una normativa internazionale con alcuni *standard* di sicurezza, volti a garantire 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**.

Articolo 3 - Copertura finanziaria

L'articolo 3 reca la copertura finanziaria del provvedimento.

In particolare, gli **oneri** derivanti dalle norme in esame sono quantificati in 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.

A essi si provvede mediante **corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente del Ministero dell'economia e delle finanze** iscritto nel bilancio triennale 2019-2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

La documentazione dei servizi e degli uffici della Camera è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. La Camera dei deputati declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge.I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.