CAMERA DEI DEPUTATI N. **2337**

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

SIMIANI, PELUFFO, ROMEO, VACCARI, MARINO, TONI RICCIARDI, GIRELLI, ROGGIANI, LAI, CURTI, ANDREA ROSSI, SERRACCHIANI, MALAVASI, PANDOLFO, BRAGA, CASU, FORATTINI

Modifiche all'articolo 164 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e altre disposizioni in materia di trattamento tributario dei costi di acquisto e delle spese per i veicoli aziendali agli effetti dell'imposta sui redditi e dell'imposta sul valore aggiunto

Presentata il 1° aprile 2025

ONOREVOLI COLLEGHI ! – Anche nel 2024 il mercato italiano non ha evidenziato segnali di accelerazione nella transizione verso una mobilità a zero emissioni. L'anno si è chiuso con una quota di immatricolazioni di veicoli elettrici a batteria (BEV) pari al 4,2 per cento, identica a quella del 2023.

Complessivamente, negli ultimi tre anni, il mercato dell'auto elettrica è quindi in calo rispetto ai valori del 2021, quando le BEV vendute nel nostro Paese rappresentavano il 4,5 per cento dell'immatricolato annuo.

La percentuale italiana in termini di vendita di auto elettriche si colloca ben al di sotto della media dell'Unione europea, dove la quota di mercato totale per le BEV ha raggiunto il 13,6 per cento nel 2024.

L'Italia, nel quadro del regolamento (UE) 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 (*Effort sharing regulation*), si è impegnata a ridurre, entro il 2030, del 33 per cento, rispetto ai livelli del 2005, le emissioni di CO_2 nei settori che non rientrano nel sistema di scambio di quote di emissione dell'Unione europea; nella proposta di revisione del regolamento questo obiettivo è stato alzato al 43,7 per cento. La proposta di revisione del regola-

mento sugli *standard* di emissione di CO_2 delle auto e dei furgoni prevede, sempre per il 2030, un obiettivo di riduzione delle emissioni del 55 per cento rispetto al livello medio di emissioni che i costruttori avrebbero dovuto raggiungere entro il 2021 (95 gCO_2/km). In questo contesto va ribadito come la sfida complessiva dell'Unione europea rimane la completa decarbonizzazione dei trasporti entro il 2050.

Nel merito delle politiche per la riduzione delle emissioni derivanti dal trasporto su strada, si può individuare nella progressiva elettrificazione delle flotte aziendali un volano strategico.

Una quota crescente di auto a zero emissioni nelle flotte aziendali permette infatti di ottenere in tempi brevi un significativo abbattimento dei gas climalteranti provenienti dal trasporto su strada e, a cascata, una serie ulteriore di benefici.

Questa soluzione è stata individuata da numerosi Stati membri dell'Unione europea come una delle strategie per la decarbonizzazione del settore dei trasporti, in particolare per due motivazioni:

a) per la quantità sproporzionata di CO_2 emessa dalle flotte aziendali rispetto al numero di veicoli di cui si compongono: in Italia, il 41 per cento delle nuove immatricolazioni emette il 58 per cento dei gas serra;

b) per la capacità delle flotte aziendali di « plasmare » il mercato dell'usato (di cui sono la principale fonte di immissione) nell'arco di tre/quattro anni, definendone la composizione, e, nella dinamica a cui ci riferiamo, rendendo il costo dei veicoli elettrici economicamente più accessibile per i consumatori.

Le flotte aziendali italiane possono, in questo contesto, essere elettrificate in tempi più brevi rispetto al restante parco circolante e le circostanze favorevoli sono molteplici.

Le auto aziendali sono essenzialmente soggette a specifiche leve fiscali che ne possono indirizzare rapidamente l'elettrificazione incentivando una maggiore compatibilità delle esigenze di mobilità delle aziende con le prerogative dei mezzi elettrici. La maggiore prevedibilità e programmabilità degli spostamenti delle auto aziendali (e il poter ottimizzare le attività di ricarica), nonché la possibilità di realizzare infrastrutture di ricarica in sede, rappresenta uno dei punti di forza di tale sistema. Senza dimenticare l'attenzione delle aziende nei confronti del tema della sostenibilità ambientale e la volontà di rispettare gli impegni presi nei bilanci di sostenibilità ambientale (obbligatori, a partire dal 2024, per le aziende con più di 250 dipendenti, un bilancio annuo superiore ai 43 milioni di euro e un fatturato superiore ai 50 milioni) e la migliorata accessibilità al credito che deriva dal miglioramento dei *rating* di sostenibilità. Vi è poi, da parte delle imprese stesse, una maggiore attenzione al costo totale di proprietà rispetto alla sola valutazione del costo di acquisto dei veicoli.

Appare quindi evidente come, anche grazie alla maggiore efficienza dei mezzi elettrici e al potenziale risparmio nei costi di gestione (in particolare se il parco auto dell'azienda è alimentato da produzione energetica propria), l'auto elettrica sia, per un'azienda, un'opzione economicamente preferibile.

Nel nostro Paese sussistono però evidenti criticità verso questa svolta *green*.

In Italia, la politica fiscale applicata all'auto aziendale è infatti attualmente inadeguata a sostenere l'elettrificazione, pur avendo ampi margini di miglioramento.

Le analisi comparate dell'associazione « Transport environment » sul trattamento fiscale dell'auto in 31 Paesi europei, mostrano come in Italia le politiche di tassazione siano largamente slegate da parametri emissivi. Gli schemi fiscali applicati dal nostro Paese non promuovono – e in alcuni casi rallentano – l'adozione dei veicoli elettrici. L'Italia mostra un differenziale di tassazione tra veicoli elettrici, ibridi *plug-in* ed endotermici molto modesto; le politiche di sostegno alla domanda hanno inoltre previsto sostegni finanziari discontinui e mal mirati, che non hanno prodotto risultati apprezzabili in termini di decarbonizzazione del parco circolante.

È quindi necessaria una revisione della tassazione delle nuove immatricolazioni de-

clinata su scaglioni di emissioni, con un iniziale vantaggio fiscale per i veicoli BEV, progressivamente rimodulato, negli anni a venire, per garantire il gettito fiscale e il bilancio pubblico a fronte di un aumento di veicoli totalmente elettrici in circolazione (e una riduzione di quelli endotermici/ibridi). Per le auto ibride *plug-in* ed endotermiche, la possibilità di ottenere benefici fiscali si esaurisce poi progressivamente e in modo corrispondente alla crescita dei « veicoli zero emissioni » nelle flotte aziendali.

La presente proposta di legge, che si compone di sei articoli, vuole quindi varare l'adozione di strumenti utili per sostenere l'Italia nel perseguimento della transizione ecologica e degli obiettivi climatici prefissati a livello europeo, favorendo la transizione verso modelli di mobilità maggiormente sostenibili, supportando al contempo le imprese nel processo di rinnovo del proprio parco auto circolante e di abbassamento dei costi di manutenzione della flotta aziendale. Inoltre queste misure permetterebbero di aumentare la domanda di vetture elettriche, al fine di sostenere i costruttori nel conseguire la conformità agli obiettivi emissivi medi per le proprie flotte, evitando le sanzioni previste dal regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, e di stimolare i produttori a seguire una strategia industriale « *zero emission* », sostenendo concretamente una profonda trasformazione industriale. Altra peculiarità di tale proposta di legge è costituita dalle risorse aggiuntive che essa potrà apportare alla finanza pubblica, a fronte di nessun costo a carico delle casse dello Stato.

L'articolo 1 modifica la percentuale di deducibilità fiscale dei costi di acquisto e noleggio delle auto aziendali, mantenendo l'attuale costo massimo fiscalmente riconosciuto. La percentuale di deducibilità viene ad essere di fatto parametrata ai livelli delle emissioni di anidride carbonica per chilometro prodotte dal veicolo.

L'articolo 2 modifica la percentuale di detrazione fiscale dell'imposta sul valore aggiunto delle auto aziendali, ancorando anch'essa ai livelli delle emissioni di anidride carbonica per chilometro prodotte dal veicolo.

L'articolo 3 modifica la tassazione delle auto concesse in *fringe benefit* parametrandola, anche in questo caso, alla classe emissiva del veicolo. Questa disposizione vuole contribuire all'incremento del mercato dell'usato delle BEV attraverso l'immissione di mezzi relativamente giovani e con un basso chilometraggio (dal momento che tipicamente le auto aziendali vengono rivendute dopo 36/48 mesi), rendendo di conseguenza più accessibili le vetture elettriche anche ad una platea di acquirenti che non potrebbero permettersi l'acquisto di una tale vettura di prima immatricolazione.

L'articolo 4 stabilisce che gli articoli 1, 2 e 3 della legge non vengano applicati ai soggetti beneficiari qualora il contratto relativo all'auto aziendale sia stato stipulato in data antecedente a quella di entrata in vigore della medesima legge, anche qualora l'immatricolazione e la consegna del veicolo avvengano in una data successiva a quella di entrata in vigore della legge.

L'articolo 5 introduce un'imposta di immatricolazione sull'acquisto dei veicoli. L'imposta di immatricolazione viene ad essere di fatto parametrata alla classe emissiva del veicolo ed espressa come percentuale del costo del veicolo.

L'articolo 6 reca infine la copertura finanziaria. Viene previsto nello specifico che i proventi delle aste del sistema europeo di scambio di quote di emissione siano utilizzate per coprire le minori entrate fiscali prodotte dalla presente proposta di legge, nel rispetto del principio « chi inquina paga » e alla luce di quanto previsto dalla direttiva (UE) 2022/2464 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2022 (*Corporate sustainability reporting directive*), in base alla quale le aziende sono tenute a monitorare e riportare le emissioni derivanti dal consumo di carburante dei veicoli aziendali classificandole come emissioni dirette (*Scope* 1) nei loro rapporti di sostenibilità, in conformità con gli *European sustainability reporting standards* sviluppati dall'*European financial reporting advisory group*. Si tratta quindi di disposizioni in linea con la normativa

dell'Unione europea che prevede che tutti i proventi delle aste del sistema europeo di scambio di quote di emissione debbano essere utilizzati per scopi legati al clima, a eccezione dei proventi utilizzati per la compensazione dei costi indiretti del carbonio.

L'applicazione di queste riforme, come sin qui descritte, ha molteplici vantaggi. *In primis*, un differenziale di gettito fiscale, a favore dello Stato, di 1,9 miliardi di euro nel periodo di applicazione 2025-2031; a questo si associano una riduzione di emissioni di CO_2 di circa 5,2 milioni di tonnellate e la messa in strada di quasi 800.000 nuove auto elettriche, che andrebbero a ricoprire una quota di mercato prossima al 90 per cento nel 2031. Ma, vogliamo ribadirlo, oltre a questi numeri la possibilità di accelerare l'ingresso di auto a zero emissioni nel mercato dell'usato è un risultato che va apprezzato tanto nella sua componente ambientale che in quella sociale, avendo come scopo quello di facilitare una platea più ampia di consumatori nell'accesso a tecnologie più efficienti e pulite.

PROPOSTA DI LEGGE

—

Art. 1.

(Modifiche in materia di deducibilità delle spese relative agli autoveicoli destinati a uso strumentale o a uso promiscuo)

1. All'articolo 164, comma 1, del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'alinea, le parole: « nelle successive lettere *a)*, *b)* e *b-bis)* » sono sostituite dalle seguenti: « nelle lettere da *a)* a *b-sexies)* »;

b) le lettere *b)* e *b-bis)* sono sostituite dalle seguenti:

« *b)* nella misura del 100 per cento per l'anno 2025, relativamente agli autoveicoli destinati a uso strumentale con emissioni pari a zero grammi CO_2/km;

b-bis) nella misura del 90 per cento per gli anni 2025 e 2026, del 70 per cento per gli anni 2027 e 2028 e del 50 per cento a decorrere dall'anno 2029, relativamente agli autoveicoli destinati a uso promiscuo con emissioni pari a zero grammi CO_2/km;

b-ter) nella misura dell'80 per cento per gli anni 2025 e 2026, del 60 per cento per gli anni 2027 e 2028 e del 40 per cento a decorrere dall'anno 2029, relativamente agli autoveicoli destinati a uso strumentale con emissioni comprese tra 1 e 59 grammi CO_2/km;

b-quater) nella misura del 40 per cento per gli anni 2025 e 2026, del 30 per cento per gli anni 2027 e 2028 e del 20 per cento a decorrere dall'anno 2029, relativamente agli autoveicoli destinati a uso promiscuo con emissioni comprese tra 1 e 59 grammi CO_2/km;

b-quinquies) nella misura del 60 per cento per gli anni 2025 e 2026 e del 30 per cento per gli anni 2027 e 2028 e dello zero

per cento a decorrere dall'anno 2029, relativamente agli autoveicoli destinati a uso strumentale con emissioni pari o superiori a 60 grammi CO_2/km;

b-sexies) nella misura del 30 per cento per gli anni 2025 e 2026, del 15 per cento per gli anni 2027 e 2028 e dello zero per cento a decorrere dall'anno 2029, relativamente agli autoveicoli destinati a uso promiscuo con emissioni pari o superiori a 60 grammi CO_2/km ».

Art. 2.

(Modifiche in materia di detrazione dell'imposta sul valore aggiunto per i veicoli aziendali in base ai livelli delle emissioni di anidride carbonica per chilometro)

1. In deroga a quanto previsto dall'articolo 19-*bis*.1 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, la percentuale di detrazione dell'imposta sul valore aggiunto per i veicoli aziendali è determinata in base ai livelli delle emissioni di anidride carbonica per chilometro (CO_2/km) prodotte dal veicolo ed è calcolata con le seguenti modalità:

a) per gli anni 2025 e 2026, per i veicoli con emissioni pari a 0 grammi CO_2/km la detrazione è del 100 per cento in caso di uso strumentale e dell'80 per cento in caso di uso promiscuo; per i veicoli con emissioni comprese tra 1 e 59 grammi CO_2/km la detrazione è del 100 per cento in caso di uso strumentale e del 40 per cento in caso di uso promiscuo; per i veicoli con emissioni pari o superiori a grammi 60 CO_2/km la detrazione è del 90 per cento in caso di uso strumentale e del 30 per cento in caso di uso promiscuo;

b) per gli anni 2027 e 2028, per i veicoli con emissioni pari a grammi 0 CO_2/km la detrazione è del 100 per cento in caso di uso strumentale e del 60 per cento in caso di uso promiscuo; per i veicoli con emissioni comprese tra 1 e 59 grammi CO_2/km la detrazione è pari dell'80 per cento in caso di uso strumentale e del 30 per cento in caso di uso promiscuo; per i veicoli con emissioni pari o superiori a

grammi 60 CO_2/km la detrazione è del 45 per cento in caso di uso strumentale e del 15 per cento in caso di uso promiscuo;

c) per gli anni 2029 e 2030, per i veicoli con emissioni pari a grammi 0 CO_2/km la detrazione è del 100 per cento in caso di uso strumentale e del 40 per cento in caso di uso promiscuo; per i veicoli con emissioni comprese tra 1 e 59 grammi CO_2/km la detrazione è del 60 per cento in caso di uso strumentale e del 20 per cento in caso di uso promiscuo.

2. L'applicazione delle disposizioni del presente articolo è subordinata al rilascio, da parte del Consiglio dell'Unione europea, dell'autorizzazione di una misura di deroga ai sensi dell'articolo 395 della direttiva 2006/112/CE del Consiglio, del 28 novembre 2006.

Art. 3.

(Calcolo della percentuale rilevante ai fini della determinazione della base imponibile degli autoveicoli concessi in uso promiscuo ai lavoratori dipendenti in base ai livelli delle emissioni di anidride carbonica per chilometro)

1. In deroga a quanto previsto dall'articolo 51, comma 4, lettera *a)*, del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1986, n. 917, ai fini della determinazione della base imponibile, sugli autoveicoli concessi in uso promiscuo ai lavoratori dipendenti si assumono le seguenti percentuali calcolate in base ai livelli delle emissioni di anidride carbonica per chilometro (CO_2/km) prodotte dal veicolo:

a) per i veicoli con emissioni pari a zero grammi CO_2/km, la percentuale è pari al 5 per cento per gli anni 2025 e 2026, al 15 per cento per gli anni 2027 e 2028, al 25 per cento per gli anni 2029 e 2030 e al 35 per cento a decorrere dal 2031;

b) per i veicoli con emissioni comprese tra 1 e 59 grammi CO_2/km, la percentuale è pari al 25 per cento per gli anni 2025 e 2026, al 30 per cento per gli anni 2027 e 2028, al 40 per cento per gli anni

2029 e 2030 e al 50 per cento a decorrere dal 2031;

c) per i veicoli con emissioni comprese tra 60 e 159 grammi CO_2/km, la percentuale è pari al 30 per cento per gli anni 2025 e 2026, al 40 per cento per gli anni 2027 e 2028, al 50 per cento per gli anni 2029 e 2030 e al 60 per cento a decorrere dal 2031;

d) per i veicoli con emissioni comprese tra 160 e 189 grammi CO_2/km, la percentuale è pari al 50 per cento per gli anni 2025 e 2026, al 60 per cento per gli anni 2027 e 2028, al 70 per cento per gli anni 2029 e 2030 e all'80 per cento a decorrere dal 2031;

e) per i veicoli con emissioni superiori a 189 grammi CO_2/km, la percentuale è pari al 60 per cento per gli anni 2025 e 2026, al 70 per cento per gli anni 2027 e 2028, all'80 per cento per gli anni 2029 e 2030 e al 90 per cento a decorrere dal 2031.

Art. 4.

(Ambito di applicazione)

1. Le disposizioni degli articoli 1, 2 e 3 non si applicano ai soggetti beneficiari qualora il contratto relativo all'auto aziendale sia stato stipulato in data antecedente alla data di entrata in vigore della presente legge, anche nel caso in cui l'immatricolazione e la consegna al lavoratore dipendente avvengano in data successiva alla data di entrata in vigore della medesima legge.

2. Nei casi di cui al comma 1, continuano ad applicarsi le disposizioni in materia fiscale vigenti alla data della stipulazione del contratto relativo all'auto aziendale.

Art. 5.

(Disposizioni per la revisione della tassa di immatricolazione parametrata al costo del veicolo e sulle emissioni di CO_2)

1. A decorrere dall'anno 2025, sull'immatricolazione dei veicoli con emissioni a

partire da 116 grammi CO_2/km è istituita un'imposta determinata annualmente in base ai livelli delle emissioni di anidride carbonica per chilometro (CO_2/km) prodotte dal veicolo e calcolata secondo le seguenti fasce di emissione:

a) da 116 grammi CO_2/km a 120 grammi CO_2/km: 1 per cento del costo del veicolo;

b) da 121 grammi CO_2/km a 125 grammi CO_2/km: 2 per cento del costo del veicolo;

c) da 126 grammi CO_2/km a 130 grammi CO_2/km: 3 per cento del costo del veicolo;

d) da 131 grammi CO_2/km a 135 grammi CO_2/km: 4 per cento del costo del veicolo;

e) da 136 grammi CO_2/km a 140 grammi CO_2/km: 5 per cento del costo del veicolo;

f) da 141 grammi CO_2/km a 145 grammi CO_2/km: 6 per cento del costo del veicolo;

g) da 146 grammi CO_2/km a 150 grammi CO_2/km: 7 per cento del costo del veicolo;

h) da 151 grammi CO_2/km a 155 grammi CO_2/km: 8 per cento del costo del veicolo;

i) da 156 grammi CO_2/km a 160 grammi CO_2/km: 9 per cento del costo del veicolo;

l) da 161 grammi CO_2/km a 165 grammi CO_2/km: 10 per cento del costo del veicolo;

m) da 166 grammi CO_2/km a 170 grammi CO_2/km: 11 per cento del costo del veicolo;

n) da 171 grammi CO_2/km a 175 grammi CO_2/km: 12 per cento del costo del veicolo;

o) da 176 grammi CO_2/km a 180 grammi CO_2/km: 13 per cento del costo del veicolo;

p) da 181 grammi CO_2/km a 185 grammi CO_2/km: 14 per cento del costo del veicolo;

q) da 186 grammi CO_2/km a 190 grammi CO_2/km: 15 per cento del costo del veicolo;

r) da 191 grammi CO_2/km a 195 grammi CO_2/km: 16 per cento del costo del veicolo;

s) da 196 grammi CO_2/km a 200 grammi CO_2/km: 17 per cento del costo del veicolo;

t) da 201 grammi CO_2/km a 205 grammi CO_2/km: 18 per cento del costo del veicolo;

u) da 206 grammi CO_2/km a 210 grammi CO_2/km: 19 per cento del costo del veicolo;

v) da 211 grammi CO_2/km a 215 grammi CO_2/km: 20 per cento del costo del veicolo;

z) oltre 216 grammi CO_2/km: 21 per cento del costo del veicolo.

2. I livelli emissivi di CO_2/km su cui viene calcolato il valore dell'imposta di acquisto di cui al comma 1 sono ridotti di 10 grammi CO_2/km ogni anno.

Art. 6.

(Copertura finanziaria)

1. Agli oneri derivanti dalla presente legge, valutati in 300 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2025, si provvede mediante corrispondente utilizzo di quota parte dei proventi delle aste delle quote di emissione di anidride carbonica di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47.

PAGINA BIANCA

19PDL0137270