

RISOLUZIONE N. 32/E



Divisione Contribuenti

Roma, 28 febbraio 2019

OGGETTO: Primi chiarimenti sugli incentivi per l'acquisto di veicoli elettrici e non inquinanti, sulle detrazioni fiscali delle spese per le infrastrutture di ricarica e sull'imposta (c.d. ECOTASSA) di cui articolo 1, commi da 1031 a 1047 e da 1057 a 1064, della legge 30 dicembre 2018, n. 145.

Sono pervenute alla scrivente richieste di chiarimenti in merito alla corretta interpretazione di taluni aspetti degli incentivi per l'acquisto di veicoli elettrici e non inquinanti, delle detrazioni fiscali delle spese per le infrastrutture di ricarica e dell'imposta (c.d. ECOTASSA) di cui articolo 1, commi da 1031 a 1047 e da 1057 a 1064, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 (legge di bilancio 2019).

I commi da 1031 a 1047 dell'articolo 1 della legge di bilancio 2019 introducono misure, da un lato, incentivanti l'acquisto di autovetture nuove a basse emissioni di biossido di carbonio (CO₂) e, dall'altro, disincentivanti (sotto forma di imposta) l'acquisto di autovetture nuove con emissioni di CO₂ superiori ad una certa soglia.

In particolare, i commi da 1031 a 1042 disciplinano le misure incentivanti sia a carattere fiscale che extra fiscale, mentre i commi da 1042 a 1045 recano le previsioni disincentivanti. I commi 1046 e 1047 dettano disposizioni comuni ad entrambe le discipline.

Infine, i commi da 1057 a 1064 prevedono incentivi per l'acquisto di ciclomotori e motocicli non inquinanti a fronte della rottamazioni di quelli più inquinanti.

1. Le misure incentivanti l'acquisto di autoveicoli nuovi con basse emissioni di CO₂ (commi da 1031 a 1042)

La prima misura incentivante è destinata all'acquisto di veicoli nuovi a basse emissioni di CO₂.

I commi da 1031 a 1042 prevedono il riconoscimento da parte del venditore di tali veicoli di un contributo corrisposto all'acquirente, mediante compensazione con il prezzo di acquisto del veicolo nuovo (ossia, sotto forma di sconto sul prezzo di acquisto ai sensi del comma 1036).

Il comma 1037 prevede che, successivamente, le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsino al venditore l'importo del contributo e recuperino detto importo quale credito d'imposta utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241 senza applicazione dei limiti stabiliti dall'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388 e dall'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, presentando il modello F24 esclusivamente in via telematica all'Agenzia delle entrate.

I commi 1031 e ss. non definiscono l'impresa costruttrice. Come già evidenziato nella Risoluzione n. 15/E del 2010, tale nozione, tuttavia, si evince sia dal decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209 (emanato in attuazione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 settembre 2000, n. 2000/53/CE, relativa ai veicoli fuori uso), sia dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (nuovo codice della strada). In particolare, il costruttore del veicolo è colui che detiene l'omologazione del veicolo (cfr. articolo 3 del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209) e rilascia all'acquirente, per ciascun veicolo costruito conformemente al tipo omologato, la dichiarazione di conformità, assumendosi la piena

responsabilità ad ogni effetto di legge (cfr. articolo 76 del decreto legislativo n. 285 del 1992).

Il contributo riconosciuto all'acquirente del veicolo spetta in caso di acquisto, anche in locazione finanziaria, e immatricolazione in Italia, dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, di un veicolo di categoria M1 nuovo di fabbrica, caratterizzato da base emissioni inquinanti di CO₂, inferiori a 70 g/km, con prezzo risultante dal listino prezzi ufficiale della casa automobilistica produttrice inferiore a 50.000 euro (IVA esclusa).

In proposito, è bene evidenziare che laddove il listino prezzi ufficiale della casa produttrice indichi prezzi in una valuta diversa dall'euro, al fine di determinare i presupposti per l'applicazione del contributo (ossia, il prezzo inferiore a 50.000 euro), in un'ottica di semplificazione dei rapporti tra privati, si potrà tener conto del cambio delle valute estere accertato, su conforme parere della Banca d'Italia, con provvedimento dell'Agenzia delle Entrate, in relazione al mese precedente a quello di acquisto dell'autovettura.

Il contributo, che non è cumulabile con altri incentivi di carattere nazionale, è compreso tra i 1.500 e i 6.000 euro ed è differenziato sulla base di due fasce di emissioni di CO₂ e della circostanza per cui l'acquisto avvenga o meno alla contestuale consegna per la rottamazione di un veicolo della medesima categoria omologato alle classi Euro 1, Euro 2, Euro 3 o Euro 4.

E' previsto, inoltre, l'adempimento di specifiche condizioni ai fini del riconoscimento della spettanza del contributo in favore dell'acquirente.

Fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello in cui è stata emessa la fattura di vendita, le imprese costruttrici o importatrici sono obbligate a conservare copia della fattura di vendita e dell'atto di acquisto, i quali devono essere ad esse tempestivamente trasmessa dal venditore. Ancorché non espressamente indicato, si deve ritenere che, al pari di quanto previsto dal comma 1062 in merito agli incentivi per l'acquisto di motoveicoli, unitamente ai predetti documenti, in

caso di consegna contestuale all'acquisto per la rottamazione di un veicolo della medesima categoria, il venditore dovrà trasmettere alle imprese costruttrici o importatrici (le quali li debbono conservare) anche la copia del libretto e della carta di circolazione e del foglio complementare o del certificato di proprietà del veicolo usato o, in caso di loro mancanza, la copia dell'estratto cronologico e l'originale del certificato di proprietà relativo alla cancellazione per demolizione.

Nel caso in cui il veicolo usato consegnato dall'acquirente non sia, nei termini di cui al comma 1034, dal venditore avviato alla demolizione o non sia, sempre nei termini di cui al citato comma, richiesta dal venditore la cancellazione per demolizione, il comma 1034 prevede il “*non riconoscimento del contributo*”, nel senso che, per quanto di competenza, l'impresa produttrice o importatrice del veicolo non potrà beneficiare del corrispondente credito d'imposta.

Rientra tra le misure incentivanti in esame, come sopra anticipato, anche l'introduzione di una nuova detrazione fiscale, ai fini delle imposte sui redditi, per l'acquisto e la posa in opera di infrastrutture di ricarica per i veicoli alimentati a energia elettrica. Tale beneficio è previsto dal comma 1039 dell'articolo 1 della legge di bilancio 2019 mediante l'inserimento dell'articolo 16-*ter* nel decreto-legge 4 giugno 2013, n. 63, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2013, n. 90 (recante “*Disposizioni urgenti per il recepimento della Direttiva 2010/31/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 maggio 2010, sulla prestazione energetica nell'edilizia per la definizione delle procedure d'infrazione avviate dalla Commissione europea, nonché altre disposizioni in materia di coesione sociale*”).

In base a tali nuove previsioni ai contribuenti è riconosciuta una detrazione dall'imposta lorda, fino a concorrenza del suo ammontare, per le spese documentate sostenute dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, relative all'acquisto e alla posa in opera di infrastrutture di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, ivi inclusi i costi iniziali per la richiesta di potenza aggiuntiva fino ad un massimo di 7 kW.

Considerato che la disposizione in commento non pone alcun vincolo di natura soggettiva (visto il generico richiamo ai “*contribuenti*”), il suo ambito applicativo deve intendersi in senso ampio poiché la norma intende chiaramente favorire la diffusione di punti di ricarica di potenza standard non accessibili al pubblico come definiti nell’articolo 2, comma 1, lettere d) e h), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257. Pertanto, possono beneficiare della detrazione i soggetti passivi dell’imposta sul reddito delle persone fisiche (IRPEF) e dell’imposta sul reddito delle società (IRES) che sostengono le spese per gli interventi agevolabili, se le spese siano rimaste a loro carico, e possiedono o detengono l’immobile o l’area in base ad un titolo idoneo.

La detrazione di cui trattasi:

- è da ripartire tra gli aventi diritto in dieci quote annuali di pari importo;
- spetta nella misura del 50 per cento delle spese sostenute;
- è calcolata su un ammontare complessivo non superiore a 3.000 euro.

Per quanto concerne le infrastrutture di ricarica in argomento, deve trattarsi di infrastrutture dotate di uno o più punti di ricarica di potenza standard non accessibili al pubblico. Tale ultimo riguardo viene fatto riferimento alle definizioni recate dall’articolo 2, comma 1, lettere d) e h), del citato decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257.

La detrazione si applica anche alle spese documentate rimaste a carico del contribuente per l’acquisto e la posa in opera di infrastrutture di ricarica di cui trattasi sulle parti comuni degli edifici condominiali di cui agli articoli 1117 e 1117-*bis* del codice civile.

Infine, per la disciplina applicativa delle predette disposizioni incentivanti, con particolare riferimento alle procedure di concessione del contributo di cui al comma 1031 e della detrazione di cui al comma 1039, viene fatto rinvio ad un emanando decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il

Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia e delle finanze.

2. Le misure disincentivanti l'acquisto di autoveicoli con alte emissioni di CO₂ (commi da 1042 a 1045)

Come sopra anticipato, le disposizioni in commento recano previsioni disincentivanti, sotto forma di imposta, per l'acquisto di autovetture nuove con emissioni di CO₂ superiori ad una certa soglia (la c.d. ECOTASSA).

In particolare, viene introdotta, a decorrere dal 1° marzo 2019 e fino al 31 dicembre 2021, un'imposta parametrata alla quantità dei grammi di CO₂ emessi per chilometro, a carico di chi acquisti, anche in locazione finanziaria, e immatricoli in Italia un veicolo nuovo di categoria M1 (ivi compreso chi immatricoli in Italia un veicolo di categoria M1 già immatricolato in un altro Stato) con emissioni di CO₂ superiori a 160 CO₂ g/km.

Ai fini della debenza dell'imposta, l'acquisto (anche in locazione finanziaria) e l'immatricolazione del veicolo debbono avvenire entrambi nell'arco temporale individuato dal comma 1042; di conseguenza, ad esempio, non è assoggettato al pagamento dell'imposta il soggetto che abbia concluso il contratto di acquisto del veicolo in data 28 febbraio 2019 la cui immatricolazione sia avvenuta in data successiva al 1° marzo 2019.

Deve ritenersi che il requisito dell'immatricolazione come indicato nel comma 1042 non sia integrato e, pertanto, non sia assoggettato ad imposta l'acquisto di veicoli nuovi di categoria M1, al ricorrere delle condizioni previste dagli articoli 131 e 138 del codice della strada poiché, nel primo caso, l'immatricolazione del veicolo avviene su richiesta del Ministero degli Affari Esteri (articolo 131, comma 2, del C.d.S.) e, nel secondo caso, si tratta di un'immatricolazione "speciale" che avviene direttamente da parte dell'ente proprietario del veicolo ovvero su richiesta dello stesso (articolo 138 del C.d.S.).

Per quanto riguarda il requisito dell'acquisto, rileva anche l'acquisto del veicolo nuovo effettuato all'estero purché acquisto e immatricolazione avvengano nell'arco temporale individuato dalla disposizione in commento.

L'importo dovuto dell'imposta è parametrato in base a 4 scaglioni di emissioni di CO₂ normativamente indicate.

L'imposta non è applicata ai veicoli per uso speciale di cui all'allegato II, parte A, punto 5 della direttiva 2007/46/CE (ad esempio, camper, veicoli blindati, ambulanze, veicoli con accesso per sedia a rotelle, ecc.).

In merito alle modalità di versamento, l'imposta in argomento è versata dall'acquirente o da chi richiede l'immatricolazione in nome e per conto dell'acquirente, con le modalità di cui agli articoli 17 e seguenti del decreto legislativo n. 241 del 1997, successivamente al verificarsi dei due presupposti, entro il giorno di immatricolazione del veicolo stesso.

In materia di accertamento, riscossione e contenzioso si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni in materia di imposte sui redditi.

3. Le disposizioni comuni alle misure incentivanti e disincentivanti (commi 1046 e 1047)

Ai fini della determinazione del contributo incentivante spettante all'acquirente del veicolo a bassa emissione di CO₂, nonché per la determinazione della nuova imposta in caso di acquisto di veicolo nuovo con alte emissioni di CO₂, è previsto che, fino al 31 dicembre 2020, il numero dei grammi di CO₂ emessi per chilometro sia quello relativo al ciclo di prova NEDC (New European Driving Cycle) come riportato nel secondo riquadro al punto V.7 della carta di circolazione di ciascun veicolo ed è quello da utilizzare per determinare il contributo.

E' stabilito, infine, che allo scopo di monitorare lo stato di attuazione delle misure incentivanti e disincentivanti in argomento, è istituito presso il Ministero

dello sviluppo economico un sistema permanente di monitoraggio, che si avvale anche delle informazioni fornite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

4. Gli incentivi alla rottamazione per l'acquisto di motoveicoli non inquinanti (commi da 1057 a 1064)

I commi in esame prevedono incentivi in caso di acquisto di motoveicoli elettrici o ibridi nuovi e la contestuale consegna per la rottamazione del veicolo appartenente alle categorie Euro 0, Euro 1 o Euro 2, al fine di favorire l'acquisto di veicoli ecologici ed eliminare progressivamente dalla circolazione i mezzi di trasporto più inquinanti.

Tale misura incentivante prevede il riconoscimento da parte del venditore di tali veicoli di un contributo corrisposto all'acquirente, mediante compensazione con il prezzo di acquisto del veicolo nuovo (ossia, sotto forma di sconto sul prezzo di acquisto) ai sensi del comma 1057. Il contributo così erogato verrà successivamente rimborsato al venditore dalle imprese costruttrici o importatrici del veicolo acquistato. A loro volta, alle imprese costruttrici o importatrici del veicolo è riconosciuto un credito d'imposta in misura pari al contributo rimborsato al venditore e da quest'ultimo riconosciuto all'acquirente.

Tale meccanismo, in sostanza, ricalca – ferme restando le differenze di disciplina tra le due misure in quanto a condizioni e presupposti applicativi – quello previsto per gli incentivi all'acquisto di autovetture nuove a basse emissioni di CO₂ dai commi 1031 e seguenti dell'articolo 1 della stessa legge di bilancio 2019.

Ancorché non espressamente previsto, si deve ritenere che, al pari di quanto disposto dal comma 1036 in merito agli incentivi per l'acquisto di autoveicoli nuovi a basse emissione di CO₂, l'incentivo in esame non è cumulabile con altri incentivi di carattere nazionale.

Per quanto concerne la misura incentivante, si evidenzia che, secondo il comma 1057, a coloro che, nel corso dell'anno 2019, acquistano in Italia, anche in

locazione finanziaria, un veicolo elettrico o ibrido nuovo di fabbrica, di potenza inferiore o uguale a 11 kW, delle categorie L1 e L3 e che consegnano per la rottamazione un veicolo delle medesime categorie di cui siano proprietari o utilizzatori, in caso di locazione finanziaria, da almeno dodici mesi, è riconosciuto un contributo pari al 30 per cento del prezzo di acquisto, fino ad un massimo di 3.000 euro, nel caso in cui il veicolo consegnato per la rottamazione appartenga alle categorie Euro 0, Euro 1 o Euro 2.

Sono previste specifiche condizioni ai fini del riconoscimento della spettanza del contributo in favore dell'acquirente, con particolare riferimento, fra l'altro, agli obblighi di demolizione del veicolo usato e di richiesta di cancellazione allo sportello telematico dell'automobilista nonché al divieto di reimmettere in circolazione i veicoli usati (v. commi 1058 e 1059).

Come accennato, la disciplina dell'incentivo in argomento prevede che le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsino al venditore l'importo del contributo e recuperino detto importo quale credito d'imposta. In base a quanto espressamente stabilito dal comma 1061, tale credito d'imposta è utilizzabile per il versamento delle ritenute dell'IRPEF operate in qualità di sostituto d'imposta sui redditi da lavoro dipendente, dell'IRPEF, dell'IRES e dell'imposta sul valore aggiunto (IVA), dovute, anche in acconto, per l'esercizio in cui viene richiesto al pubblico registro automobilistico l'originale del certificato di proprietà e per i successivi.

Sono poi disciplinati gli specifici obblighi di conservazione dei documenti da parte delle imprese costruttrici o importatrici (v. comma 1062) le quali, fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello in cui è stata emessa la fattura di vendita, conservano la seguente documentazione, che deve essere ad esse trasmessa dal venditore:

- a) copia della fattura di vendita e dell'atto di acquisto;

b) copia del libretto e della carta di circolazione e del foglio complementare o del certificato di proprietà del veicolo usato o, in caso di loro mancanza, copia dell'estratto cronologico; e

c) originale del certificato di proprietà relativo alla cancellazione per demolizione, rilasciato dallo sportello telematico dell'automobilista.

La disciplina applicativa dei benefici in argomento è demandata ad un emanando 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.

Le Direzioni regionali vigileranno affinché i principi enunciati e le istruzioni fornite con la presente risoluzione vengano puntualmente osservati dalle Direzioni provinciali e dagli Uffici dipendenti.

IL DIRETTORE CENTRALE
(firmato digitalmente)