

Egregi Signori,

nel ringraziare per la cortese mail del 6 novembre scorso, trasmettiamo la **documentazione relativa alle proposte UNRAE sul Disegno di Legge di Bilancio 2020.**

In particolare:

1 - la situazione attuale del mercato italiano del settore *automotive* + focus su auto aziendali

Autovetture e veicoli commerciali:

2 - il Position Paper delle proposte UNRAE per la Legge di Bilancio, relative ad autovetture e veicoli commerciali

3 - le Slide riepilogative autovetture e veicoli commerciali

4 - Infografica autovetture e veicoli commerciali

Veicoli Industriali:

5 - il Position Paper delle proposte UNRAE per la Legge di Bilancio, relative ai veicoli industriali

Infrastrutture:

6 - le Proposte UNRAE sulle infrastrutture per i combustibili alternativi

Fringe benefit auto aziendali (abrogazione art. 78)

7 - due Proposte emendative riguardanti l'art.78 (Fringe benefit auto aziendali) con le quali chiediamo il ritiro di tale disposizione dannosa per la filiera e controproducente per l'ambiente e la sicurezza stradale.

Ringraziando ancora per l'attenzione e la cortese disponibilità, inviamo i migliori saluti.

*Direzione Generale UNRAE
Via Abruzzi, 25 - 00187 Roma
tel. 06 42010270
fax 06 42010278
e-mail: direzione@unrae.it
www.unrae.it*

Seguici su LinkedIn: <https://www.linkedin.com/company/unrae/>



Legge di Bilancio 2020

La situazione attuale del mercato italiano

Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri

ottobre 2019

Autovetture e Veicoli Commerciali



Veicoli Industriali



Autobus

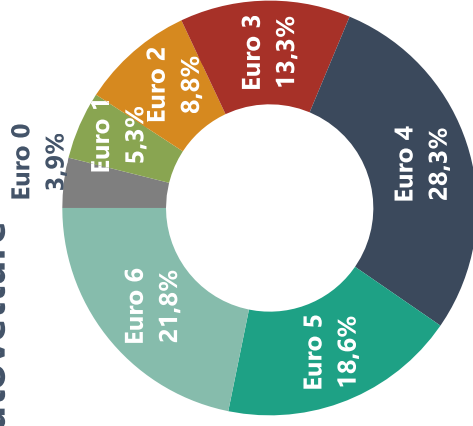


Rimorchi, Semirimorchi e Allestimenti



Un parco circolante vetusto, insicuro, inquinante

Autovetture

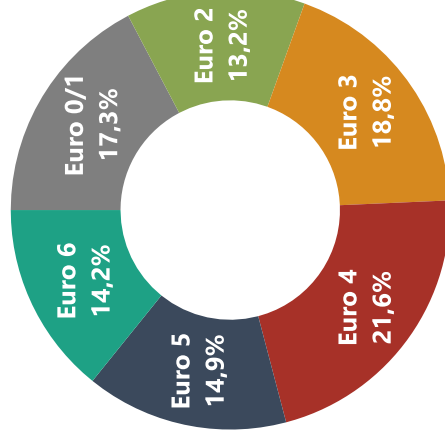


ante Euro 4
31,3%

Totale al
30.06.2019*
38.190.000

Età media 2018: 11,4 anni (ACI)

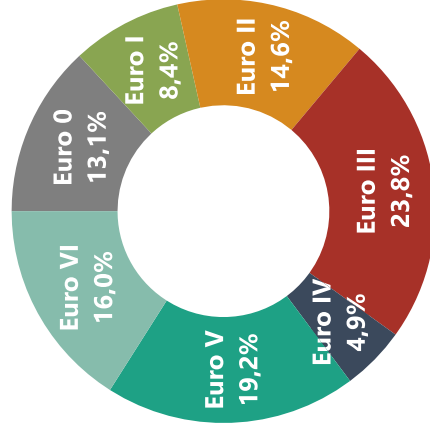
Veicoli commerciali



ante Euro 4
49,3%

Totale al
30.06.2019*
3.895.000

Veicoli Industriali > 3,5t



ante Euro IV
59,9%

Totale al
30.06.2019*
680.400

Età media: 13,8 anni

Autobus



ante Euro IV
51,9%

Totale al
30.06.2019*
62.200

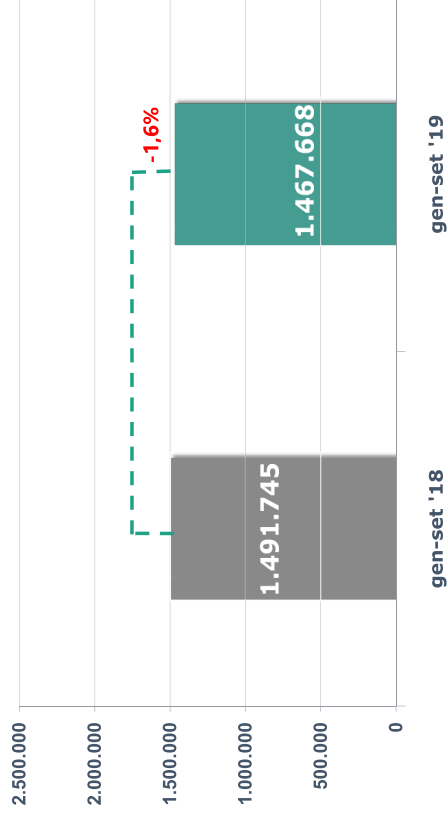
Età media: 12,4 anni

* stima UNRAE

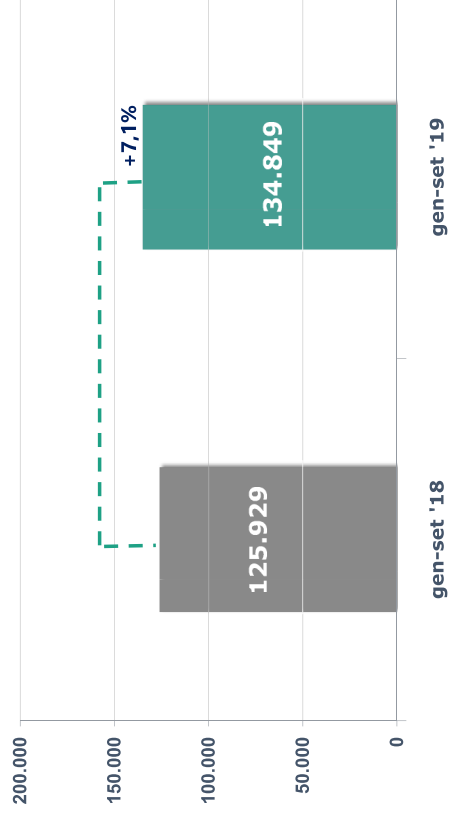
ottobre 2019

Il mercato 2019

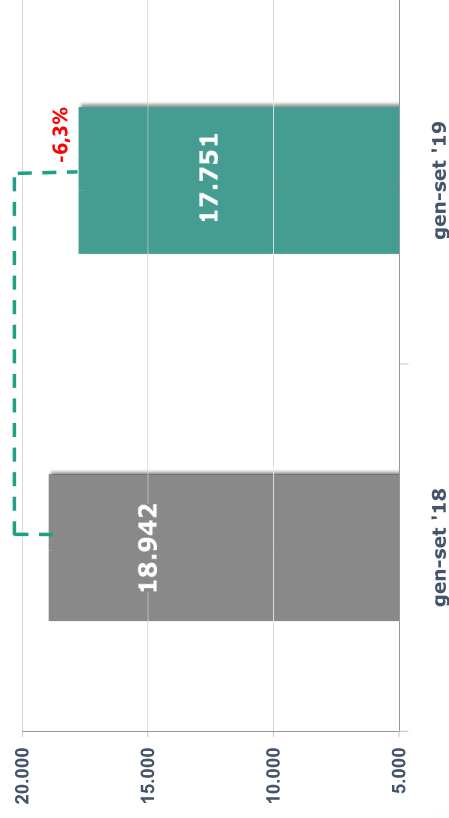
Autovetture



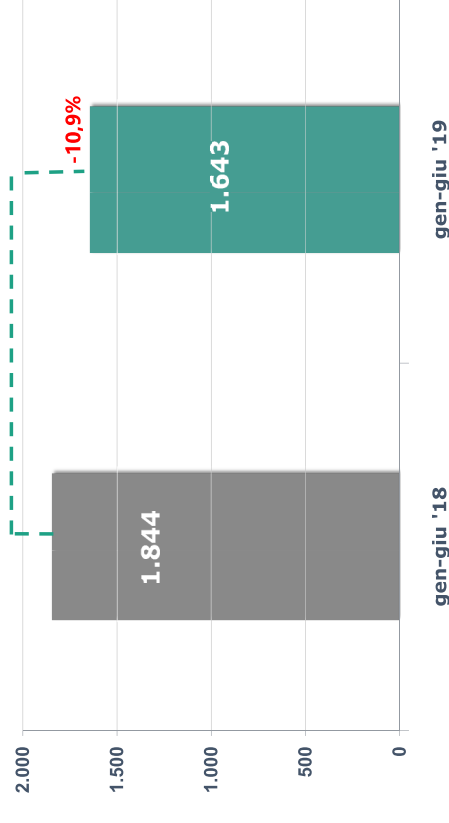
Veicoli Commerciali*



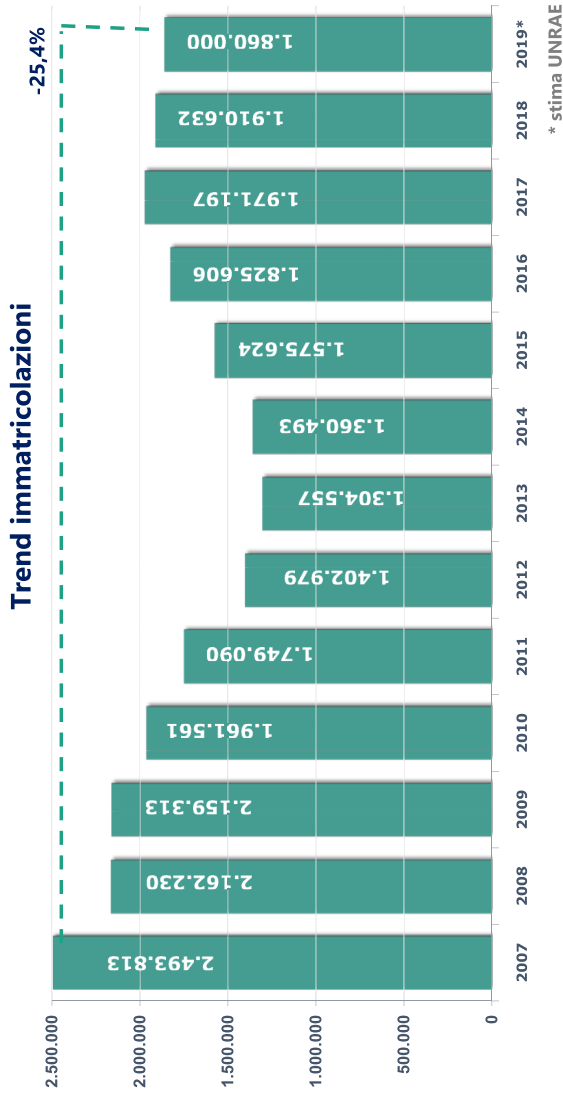
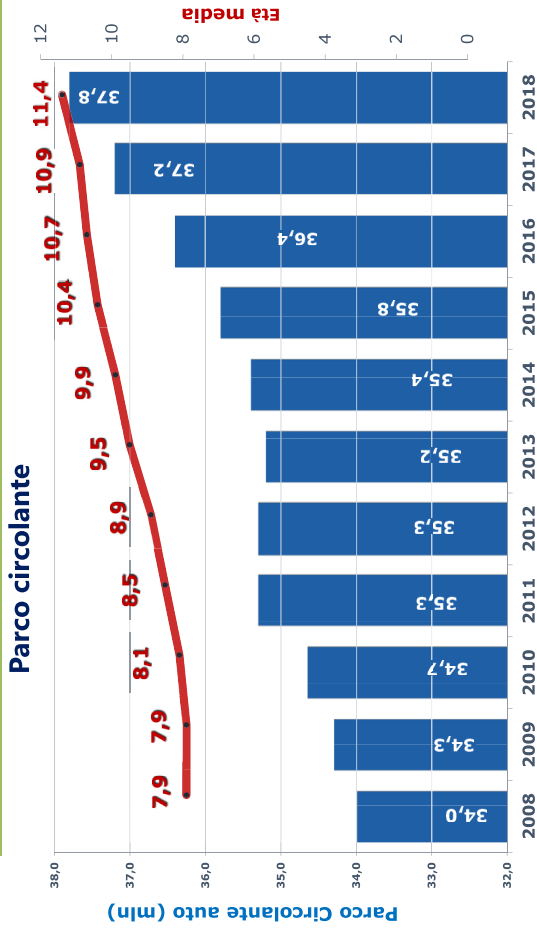
Veicoli Industriali*



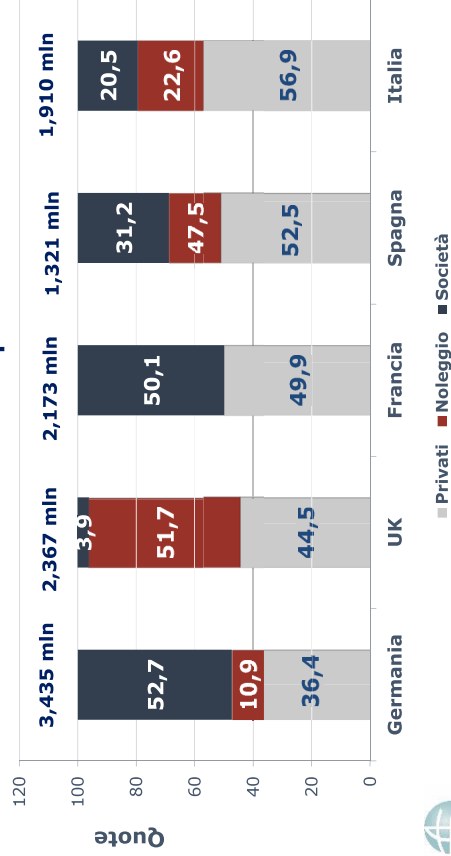
Autobus



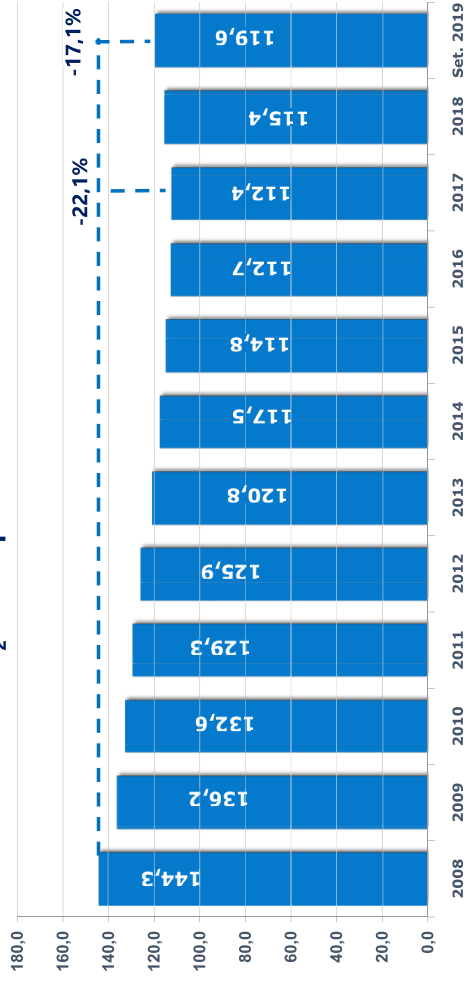
Focus mercato autovetture



Mix canali in Europa

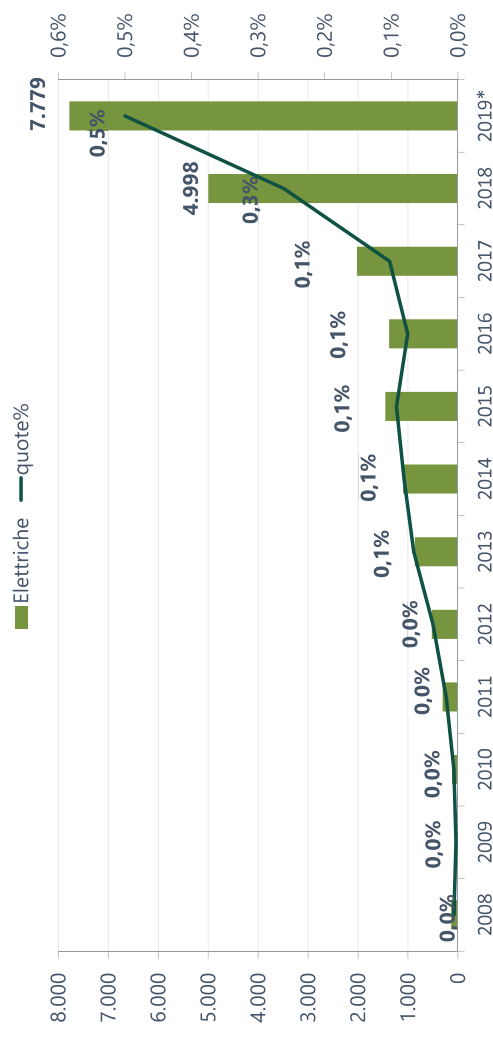
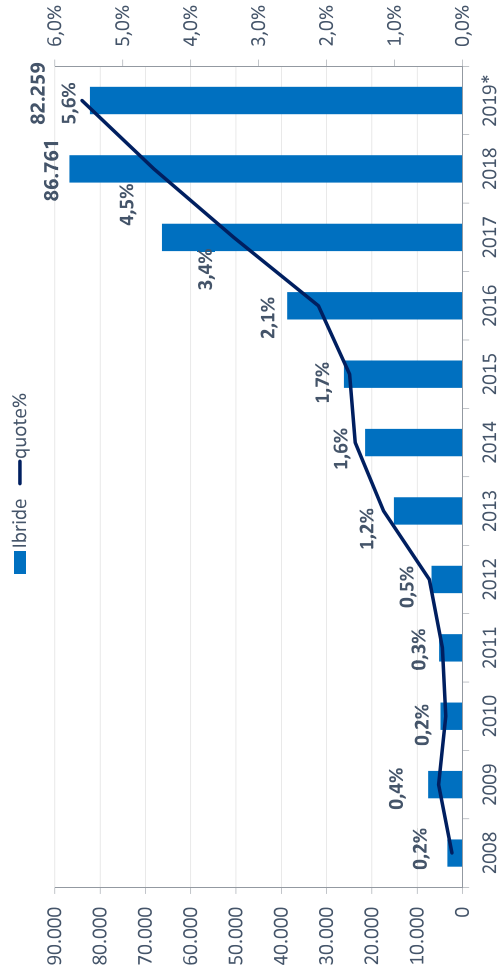
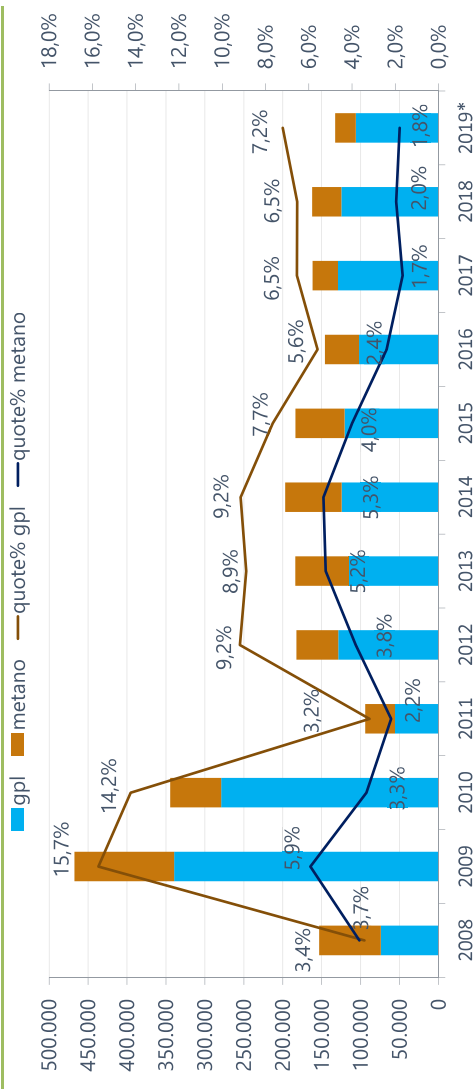
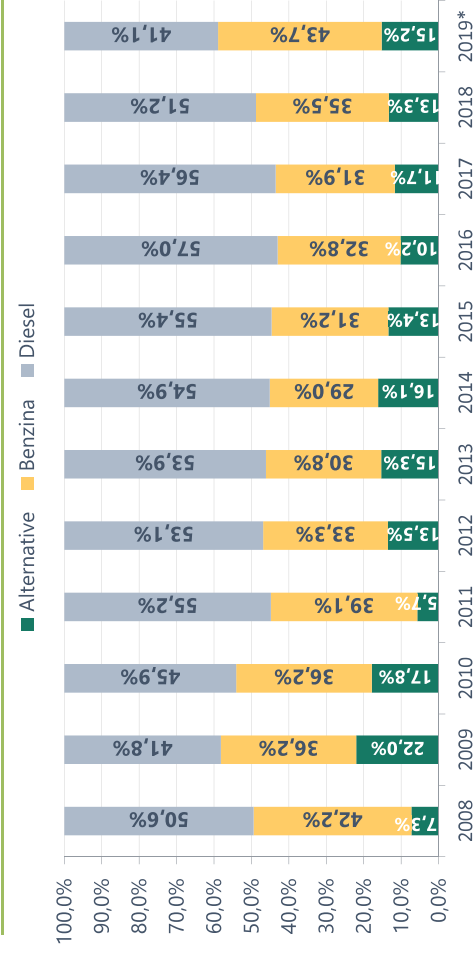


CO₂ media ponderata immatricolazioni



ottobre 2019

Le alimentazioni alternative pesano in totale per il 15,2%








ottobre 2019

* Dati cumulati a settembre

Auto a Società in Europa (quote %): anno 2018



Trattamento fiscale auto aziendali

Paesi	Deducibilità	Quota Ammortizzabile	Costo Ammortizzabile	Detraibilità IVA
Italia	 18.076	20%	3.615	40%
Francia	 18.300	100%	18.300	100%
Germania	 illimitata	100%	illimitato	100% *
Gran Bretagna	 18.200	100%	18.200	100%
Spagna	 illimitata	100%	illimitato	100%

La legge di Stabilità 2016 aveva previsto l'innalzamento della soglia di deducibilità a 25.306 euro, scaduti i termini, per il 2017 si è tornati a 18.076.

* 50% per i professionisti e/o per casi estranei all'attività d'impresa



LE PROPOSTE DELL'UNRAE

LEGGE DI BILANCIO 2020

ottobre 2019

Indice



AUTOVETTURE

3

<i>1 - MISURE PER LO SVECCHIAMENTO DEL PARCO CIRCOLANTE</i>	<i>4</i>
<i>1-A - INCREMENTO FONDO ECOBONUS</i>	<i>4</i>
<i>1-B - INCENTIVI USATO SU USATO</i>	<i>5</i>
<i>1-C - ABOLIZIONE SUPERBOLLO PER VEICOLI ≤ 95 g/km CO₂ NEDC correlato</i>	<i>6</i>
<i>1-D - RIPARAMETRAZIONE DEL BOLLO AUTO</i>	<i>7</i>
<i>2 - AGEVOLAZIONI IVA DISABILI PER LE AUTO ELETTRICHE, IBRIDE, GPL E A GAS</i>	<i>8</i>



VEICOLI COMMERCIALI

9

<i>1 - MISURE PER LO SVECCHIAMENTO DEL PARCO CIRCOLANTE</i>	<i>10</i>
<i>1-A - INCENTIVI USATO SU USATO</i>	<i>10</i>
<i>1-B- RIPARAMETRAZIONE BOLLO VEICOLI COMMERCIALI</i>	<i>11</i>



AUTOVETTURE

Il “pacchetto” di misure relativo alle autovetture prevede:

1 - Misure per lo svecchiamento del parco circolante

La proposta è suddivisa in 4 aree di intervento:

1-A) Incremento del fondo per l'ecobonus

1-B) Incentivi usato su usato

1-C) Abolizione superbollo veicoli ≤ 95 g/km CO₂

1-D) Riparametrazione del bollo (a copertura delle misure 1-A) e 1-B) e 1-C)

2 - Agevolazione IVA sui disabili per auto elettriche, ibride, GPL e a gas

1 - MISURE PER LO SVECCHIAMENTO DEL PARCO CIRCOLANTE

1-A - INCREMENTO FONDO ECOBONUS

Costo

€ 300 milioni/2020

€ 492 milioni/2021

€ 665 milioni/2022

* (+ 60 mln/2020-2022: ecomalus)

La proposta

- Aumentare la disponibilità dei fondi previsti dall'attuale ecobonus (Legge 30 dicembre 2018, n. 145, commi 1031 e ss.) al fine di potenziare la misura incentivante per il ricambio dei veicoli più inquinanti con mezzi a bassissime emissioni complessive.

-> Per la copertura finanziaria del debito, prevedere un "ragionevole e sostenibile" aumento del bollo (circa 25 euro/veicolo in media) per i veicoli Euro 4 e antecedenti secondo il principio comunitario del "chi più inquina paga" (vd. Proposta 1-D), mantenendo invariato il malus attualmente vigente (= 60 mln/anno, vd. Legge 30 dicembre 2018, n. 145, commi 1042 e ss.), prorogandolo al 2022.

Per il Legislatore

Art. X-bis

(Modifiche all'ecobonus).

1. Alla legge 30 dicembre 2018, n. 145, sono apportati le seguenti modificazioni:

a) il comma 1041 è sostituito dal seguente:

"1041. Per provvedere all'erogazione dei contributi statali di cui al comma 1031 e' istituito, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, un fondo con una dotazione di 360 milioni per il 2020, di 492 milioni per il 2021 e di 665 milioni per il 2022, che costituisce limite di spesa per la concessione del beneficio.

b) al comma 1042 sostituire le parole "A decorrere dal 1° marzo 2019 e fino al 31 dicembre 2021" con le seguenti "A decorrere dal 1° marzo 2019 e fino al 31 dicembre 2022".

Drafting

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo, corrispondenti a euro 300 milioni per l'anno 2020, euro 492 milioni per l'anno 2021, euro 665 milioni per l'anno 2022, si provvede mediante l'introduzione di una addizionale erariale parametrata sulla tassa automobilistica di cui alla tabella 2 annessa alla legge 27 dicembre 2006, n. 296, relative alle autovetture immatricolate come Euro 1, Euro 2, Euro 3 ed Euro 4 e antecedenti, secondo le seguenti percentuali:

a) +15% da Euro 0 a Euro 4 nel 2020;

b) +19% da Euro 0 a Euro 4 nel 2021;

c) +22,5 da Euro 0 a Euro 4 nel 2022.

3. L'addizionale deve essere corrisposta con le modalità e i termini da stabilire con Provvedimento del Ministero dell'Economia e delle Finanze, d'intesa con l'Agenzia delle Entrate, da emanarsi entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione.

Anno 2020

fino a 20 g/km CO₂ = 68.000 unità → incentivo medio unitario € 5.000 = incentivo tot. € 340 mln

21-70 g/km CO₂ = 10.000 unità → incentivo medio unitario € 2.000 = incentivo tot. € 20 mln

(* N.B. € 60 milioni recuperati da incasso ecomalus)

Anno 2021

fino a 20 g/km CO₂ = 104.000 unità → incentivo medio unitario € 5.000 = incentivo tot. € 520 mln

21-70 g/km CO₂ = 16.000 unità → incentivo medio unitario € 2.000 = incentivo tot. € 32 mln

(* N.B. € 60 milioni recuperati da incasso ecomalus)

Anno 2022

fino a 20 g/km CO₂ = 135.000 unità → incentivo medio unitario € 5.000 = incentivo tot. € 675 mln

21-70 g/km CO₂ = 25.000 unità → incentivo medio unitario € 2.000 = incentivo tot. € 50 mln

(* N.B. € 60 milioni recuperati da incasso ecomalus)

Relazione Tecnica

1-B - INCENTIVI USATO SU USATO

Costo

€ 300 milioni/2020

€ 300 milioni/2021

€ 300 milioni/2022

La proposta

- Incentivare la rottamazione di un veicolo Euro 3 e antecedente (intestato all'acquirente o a un familiare convivente da almeno 12 mesi), con un bonus di 1500 € per l'acquisto di un veicolo usato Euro 5 o Euro 6 (immatricolato in Italia da almeno 12 mesi).
 - L'incentivo verrà erogato dal venditore con gli stessi criteri previsti dall'ecobonus attualmente vigente (Legge 30 dicembre 2018, n. 145, commi 1036-1038).
 - Si segnala che i livelli di CO₂, PM10 e NOx dei mezzi Euro 5 e 6 sono di circa 90% inferiori rispetto a veicoli pre-2000.
 - La misura stimolerebbe il mercato delle auto usate dallo scarso impatto ambientale, contribuendo allo svecchiamento del parco auto anche in quelle fasce di popolazione che riescono con maggiore difficoltà ad acquistare un veicolo nuovo.
- > Il costo della proposta è finanziato interamente da un "ragionevole e sostenibile" aumento del bollo (circa 25 euro/veicolo in media) (vd. Proposta 1-D).

Per il Legislatore

Art. X-bis

(Incentivo rinnovo autoveicoli usati)

1. In via sperimentale, a chi acquista in Italia, dal 1° gennaio 2020 al 31 dicembre 2022, un veicolo di categoria M1 usato di categoria Euro 5 o Euro 6, purché immatricolato in Italia da almeno 12 mesi, è riconosciuto un contributo pari a 1500 euro (IVA esclusa).

2. L'incentivo di cui al comma 1 è condizionato alla contestuale consegna per la rottamazione di un veicolo ante Euro 4, che risulti intestato all'acquirente o a un familiare convivente da almeno 12 mesi.

3. Le condizioni e i criteri per l'erogazione del contributo sono identici a quelli previsti dalla Legge 30 dicembre 2018, n. 145, commi 1036-1038, da stabilire con Decreto del Ministro dello Sviluppo Economico.

Drafting

4. Agli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo, corrispondenti a euro 300 milioni per gli anni 2020, 2021 e 2022, si provvede mediante l'introduzione di una addizionale erariale parametrata sulla tassa automobilistica di cui alla tabella 2 annessa alla legge 27 dicembre 2006, n. 296, relativa alle autovetture immatricolate come Euro 1, Euro 2, Euro 3 ed Euro 4 e antecedenti, secondo le seguenti percentuali:

a) +15% da Euro 0 a Euro 4 nel 2020;

b) +19% da Euro 0 a Euro 4 nel 2021;

c) +22,5 da Euro 0 a Euro 4 nel 2022.

5. L'addizionale deve essere corrisposta con le modalità e i termini da stabilire con Provvedimento del Ministero dell'Economia e delle Finanze, d'intesa con l'Agenzia delle Entrate, da emanarsi entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione.

- *Trasferimenti incentivati di auto Euro 5 e 6 ad acquirenti privati da operatori professionali a fronte di rottamazione: 200.000 unità (stimata aggiuntività di oltre 100.000 unità/anno x 3 anni)*

Relazione

- *Bonus unitario: € 1.500*

Tecnica

- *Costo per l'Erario: € 300 mln/anno x 3 anni*

- *Maggiore introito IPT: € 27,9 mln/anno x 3 anni*

1-C - ABOLIZIONE SUPERBOLLO PER VEICOLI ≤95 g/km CO₂ NEDC correlato

Costo

€ 3 milioni/2020

€ 3,5 milioni/2021

€ 4 milioni/2022

La proposta

- Abolizione del superbollo per i veicoli ≤95 g/km CO₂ (valore NEDC correlato) per stimolare ulteriormente la vendita di veicoli green in linea con gli annunci programmatici del nuovo Esecutivo.

-> La misura è finanziata per 3 annualità con l'aumento del bollo auto (vd. Proposta 1-D).

Per il Legislatore

Art. X-bis

(Modifiche al superbollo auto).

1. Dopo il comma 21 dell'articolo 23 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, è inserito il seguente:

21-bis. A decorrere dall'anno 2020, l'addizionale di cui al comma precedente non si applica per i veicoli con livello di emissioni NEDC correlato inferiore o pari a 95 grammi di CO₂ per km.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, corrispondenti a euro 3 milioni per l'anno 2020, euro 3,5 milioni per l'anno 2021 e euro 4 milioni dall'anno 2022, si provvede mediante l'introduzione di una addizionale erariale parametrata sulla tasa automobilistica di cui alla tabella 2 annessa alla legge 27 dicembre 2006, n. 296, relativa alle autovetture immatricolate come Euro 1, Euro 2, Euro 3 ed Euro 4 e antecedenti, secondo le seguenti percentuali:

a) +15% da Euro 0 a Euro 4 nel 2020;

b) +19% da Euro 0 a Euro 4 nel 2021;

c) +22,5 da Euro 0 a Euro 4 nel 2022.

4. L'addizionale deve essere corrisposta con le modalità e i termini da stabilire con Provvedimento del Ministero dell'Economia e delle Finanze, d'intesa con l'Agenzia delle Entrate, da emanarsi entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione

Anno 2020

Circolante auto > 185 kW fino a 95 g/km = 3.000 unità → superbollo unitario € 1.000

Gettito € 3 milioni

Anno 2021

Circolante auto > 185 kW fino a 95 g/km = 3.500 unità → superbollo unitario € 1.000

Gettito € 3,5 milioni

Anno 2022

Circolante auto > 185 kW fino a 95 g/km = 4.000 unità → superbollo unitario € 1.000

Gettito € 4 milioni

Drafting

Relazione Tecnica

1-D - RIPARAMETRAZIONE DEL BOLLO AUTO

Costo

€ 0

Maggiore gettito

La proposta

- In linea con il principio “chi più inquina paga”, aumentare la tassazione sui veicoli in base all’impatto ambientale con riferimento alle rispettive classi Euro di emissione. Aumento progressivo del bollo per le autovetture Euro 4 e antecedenti - in linea con le penalizzazioni attualmente previste - al fine di finanziare l’incremento dei fondi destinati all’ecobonus, per gli incentivi usato su usato e per l’eliminazione del superbollo per i veicoli ≤ 95 g/km CO₂, valore NEDC correlato.
 - La norma potrebbe essere propedeutica ad un percorso, pianificato con largo anticipo, di progressiva restrizione alla circolazione su tutto il territorio nazionale per le auto con emissioni più elevate e contribuire efficacemente al progressivo svecchiamento del parco.
- > Misura a costo zero per le finanze pubbliche.

Con extra gettito a copertura delle Proposte 1-A Incremento Fondi ecobonus, 1-B Incentivi usato su usato e 1-C Abolizione superbollo per i veicoli ≤ 95 g/km CO₂ (valore NEDC correlato).

Per il Legislatore

Art. X-bis

(Riparametrazione del bollo auto).

Drafting

1. Al fine di incentivare il ricambio del parco veicolare e alla luce del principio comunitario del “chi più inquina paga” di cui alla Direttiva 2004/35/CE, il Ministero dell’Economia e delle Finanze provvede all’aumento delle tasse automobilistiche di cui alla tabella 2 annessa alla legge 27 dicembre 2006, n. 296, relative alle autovetture immatricolate come Euro 0, Euro 1, Euro 2, Euro 3 ed Euro 4, tramite l’introduzione di una addizionale erariale da versare alle entrate del bilancio dello Stato, secondo le seguenti percentuali:

- a) +15% da Euro 0 a Euro 4 nel 2020;
- b) +19% da Euro 0 a Euro 4 nel 2021;
- c) +22,5 da Euro 0 a Euro 4 nel 2022.

2. L’addizionale deve essere corrisposta con le modalità e i termini da stabilire con Provvedimento del Ministero dell’Economia e delle Finanze, d’intesa con l’Agenzia delle Entrate, da emanarsi entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione.

Gettito annuo bollo auto (su circolante escluse ibride ed elettriche): € 7.072 mln
bollo medio € 186

Scenario: Aumento bollo a sostegno dell’incremento del fondo Ecobonus, degli Incentivi usato su usato e dell’abolizione del superbollo per i veicoli ≤ 95 g/km CO₂ (valore NEDC correlato).

Relazione Tecnica

1° anno - 2020

+15,5% bollo unitario Euro 0-Euro 4:

Extra gettito: **+ € 617 mln**

Incremento medio bollo vs. 2019: **+ € 16**

2° anno - 2021

+19,0% bollo unitario Euro 0-Euro 4:

Extra gettito: **+ € 802 mln € ***

Incremento medio bollo vs. 2019: **+ € 20**

3° anno - 2022

+22,5% bollo unitario Euro 0-Euro 4:

Extra gettito: **€ 968 mln ***

Incremento medio bollo vs. 2019: **+ € 23**

* include il gettito del bollo riferito alle vendite aggiuntive delle autovetture Euro 6

2 - AGEVOLAZIONI IVA DISABILI PER LE AUTO ELETTRICHE, IBRIDE, GPL E A GAS

Costo

€ 3 milioni/2020

€ 5 milioni/2021

€ 7 milioni/2022

La proposta

- Estensione del regime vigente agevolato di riduzione dell'IVA al 4% per persone con disabilità per l'acquisto di veicoli elettrici, ibridi, GPL e a gas.
- La norma attuale è applicabile solo per i veicoli con motore a benzina e a gasolio, utilizzando la relativa cilindrata.
- L'Agenzia delle Entrate tende ad includere (discrezionalmente) anche i veicoli ibridi, GPL e a gas poichè dotati di alimentazione termica. I veicoli elettrici, invece, risultano esclusi.
- E' doveroso aggiornare la norma, estendendola ai veicoli elettrici e specificando l'inclusione anche dei veicoli ibridi, GPL e a gas, tenuto conto dell'evoluzione del mercato dell'auto, favorendo così veicoli meno inquinanti di quelli già agevolati.

Per il Legislatore

Art. X-bis

(IVA auto disabili)

1. Il punto n. 31, della Tabella A, parte II, allegata al D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633, è sostituito dal seguente:

«31) poltrone e veicoli simili per invalidi anche con motore o altro meccanismo di propulsione intendendosi compresi i servoscala e altri mezzi simili atti al superamento di barriere architettoniche per soggetti con ridotte o impedito capacità motorie; motoveicoli di cui all'articolo 53, comma 1, lettere b), c) ed f), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nonché autoveicoli di cui all'articolo 54, comma 1, lettere a), c) ed f), dello stesso decreto, di cilindrata fino a 2.000 centimetri cubici se con motore a benzina e veicoli omologati dal costruttore per la circolazione mediante alimentazione, esclusiva o doppia, del motore con gas metano, GPL o ibrida, e a 2.800 centimetri cubici se con motore diesel nonché mediante alimentazione elettrica, adattati per la locomozione dei soggetti di cui all'articolo 3 della legge 5 febbraio 1992, n. 104, con ridotte o impedito capacità motorie permanenti, ceduti ai detti soggetti o ai familiari di cui essi sono fiscalmente a carico, nonché le prestazioni rese dalle officine per adattare i veicoli, anche non nuovi di fabbrica, compresi i relativi accessori e strumenti necessari per l'adattamento, effettuate nei confronti dei soggetti medesimi; autoveicoli di cui all'articolo 54, comma 1, lettere a), c) ed f), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, di cilindrata fino a 2.000 centimetri cubici se con motore a benzina e veicoli omologati dal costruttore per la circolazione mediante alimentazione, esclusiva o doppia, del motore con gas metano, GPL o ibrida, e a 2.800 centimetri cubici se con motore diesel nonché mediante alimentazione elettrica, ceduti a soggetti non vedenti e a soggetti sordomuti nonché ai soggetti con handicap psichico e mentale grave, agli invalidi gravi e ai pluri-amputati di cui all'art. 30, comma 7, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, ovvero ai familiari di cui essi sono fiscalmente a carico.

Drafting

2. La disposizione contenuta nell'articolo 8, comma 4, della Legge 27 dicembre 1997, n. 449 si applica, ferme restando le altre condizioni dallo stesso previste, con riferimento a tutti i veicoli indicati al n. 31 della parte II della tabella A, allegata al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633.».

Alla Tabella A, voce Ministero dell'economia e delle finanze, sono apportate le seguenti modificazioni in diminuzione:

2020: - 3 milioni, 2021: - 5 milioni, 2022: - 7 milioni

Stima immatricolazioni 2020-2021-2022 auto elettriche: 65.000/100.000/130.000

Relazione Tecnica

Costo medio auto elettrica: €28,5 mila (IVA esclusa) -Gap IVA: € 28.500*22%: 6.270 | € 28.500*4%: 1.140
- Costo erario per l'anno 2020: € 5.100*650= € 3.315.000 - Costo erario per l'anno 2021: € 5.100*1.000= € 5.100.000 -Costo erario per l'anno 2022: € 5.100*1.300= € 6.630.000



VEICOLI COMMERCIALI

Il “pacchetto” di misure relativo ai veicoli commerciali prevede:

1 - Misure per lo svecchiamento del parco circolante

La proposta è suddivisa in 2 aree di intervento:

1-A) Incentivi usato su usato

1-B) Riparametrazione del bollo dei veicoli commerciali

1 - MISURE PER LO SVECCHIAMENTO DEL PARCO CIRCOLANTE

1-A - INCENTIVI USATO SU USATO

Costo

€ 60 milioni/2020

€ 60 milioni/2021

€ 60 milioni/2022

La proposta

- Incentivare il ricambio dei veicoli commerciali con un bonus di € 1500 all'acquisto di un veicolo commerciale Euro 5/V o Euro 6/VI usato con contestuale rottamazione di un veicolo vetusto Euro 3/III o antecedente con oltre 12 anni di età.
 - Ci sono difficoltà strutturali a rinnovare questo segmento di veicoli e l'incentivo per l'acquisto di un usato potrebbe essere determinante per stimolare lo svecchiamento del parco.
- > Si provvede a coprire finanziariamente questa agevolazione aumentando in maniera progressiva in base alle relative classi Euro di emissione, il bollo dei veicoli commerciali Euro 4/IV e antecedenti (vd. Proposta 1-B).

Per il Legislatore

Art. X-bis

(Incentivo rinnovo autoveicoli commerciali usati)

1. In via sperimentale, a chi acquista in Italia, anche in locazione finanziaria, dal 1° Gennaio 2020 al 31 dicembre 2022, un veicolo di categoria N1 usato di categoria Euro 5/V o Euro 6/V, purché immatricolato da almeno 12 mesi, è riconosciuto un contributo pari a 1.500 euro (iva esclusa).

2. L'incentivo di cui al comma 1 è condizionato alla contestuale consegna per la rottamazione un veicolo ante Euro 3, che risulti intestato all'acquirente o a un familiare convivente da almeno di 12 mesi.

3. Le condizioni e i criteri per l'erogazione del contributo sono stabilite con Decreto del Ministro dello Sviluppo Economico, d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sentito il Ministero dell'Economia e delle Finanze, da adottare entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente legge.

Drafting

4. Agli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo, si provvede mediante l'introduzione di una addizionale erariale per gli anni 2020, 2021, 2022 delle tasse automobilistiche di cui al decreto del presidente della repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, relative dei veicoli della medesima categoria, immatricolati come Euro 1, Euro 2, Euro 3, Euro 4 e antecedenti, secondo le seguenti percentuali:

- a) +60% per i veicoli Euro 0 e Euro 1
- b) +55% per i veicoli Euro 2
- c) +50% per i veicoli Euro 3
- d) +45% per i veicoli Euro 4

5. L'addizionale deve essere corrisposta con le modalità e i termini da stabilire con Provvedimento del Ministero dell'Economia e delle Finanze, d'intesa con l'Agenzia delle Entrate, da emanarsi entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente Legge.

- Trasferimenti incentivati di veicoli commerciali Euro 5 e 6 a fronte di rottamazione: 40.000 unità (stimata aggiuntività di oltre 20.000 unità/anno x 3 anni)

Relazione

Tecnica

- Bonus unitario: € 1.500

- Costo per l'Erario: € 60 mln/anno x 3 anni

1-B- RIPARAMETRAZIONE BOLLO VEICOLI COMMERCIALI

Costo

€ 0

Maggiore gettito

La proposta

- In linea con il principio “chi più inquina paga”, e agevolare il ricambio del parco auto mezzi commerciali si prevede di aumentare la tassazione sui veicoli in base all’impatto ambientale con riferimento alle rispettive classi Euro di emissione.
- La norma potrebbe essere propedeutica ad un percorso, pianificato con largo anticipo, di progressiva restrizione alla circolazione su tutto il territorio nazionale per i veicoli commerciali con emissioni più elevate e contribuire efficacemente al progressivo svecchiamento del parco.
-> Misura a costo zero per le finanze pubbliche. Aumento del bollo dei veicoli commerciali Euro 4/IV e antecedenti, attraverso l’introduzione di una addizionale erariale da versare nel bilancio dello Stato. L’aumento medio del bollo per veicolo previsto è in media di 23,5 euro. Si tratta di una cifra sostenibile alla luce degli importanti obiettivi ambientali e di sicurezza stradale ottenibili con la rottamazione dei mezzi più obsoleti rientranti in tale categoria.

Per il Legislatore

Art. X-bis

(Riparametrazione bollo autoveicoli commerciali)

1. Al fine di incentivare il ricambio del parco veicolare di mezzi commerciali, tenuto conto del principio comunitario del “chi più inquina paga” di cui alla Direttiva 2004/35/CE, il Ministero dell’Economia e delle Finanze provvede all’aumento delle tasse automobilistiche di cui al decreto del presidente della repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, relative dei veicoli della medesima categoria, immatricolati come Euro 1, Euro 2, Euro 3, Euro 4 e antecedenti, secondo le seguenti percentuali:

- a) +60% per i veicoli Euro 0 e Euro 1
- b) +55% per i veicoli Euro 2
- c) +50% per i veicoli Euro 3
- d) +45% per i veicoli Euro 4

2. L’addizionale deve essere corrisposta con le modalità e i termini da stabilire con Provvedimento del Ministero dell’Economia e delle Finanze, d’intesa con l’Agenzia delle Entrate, da emanarsi entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente Legge.

- **Gettito annuo bollo veicoli commerciali: € 175 mln - bollo medio € 45**

Scenario: Aumento bollo a sostegno degli Incentivi usato su usato.

- **Incremento gettito/anno bollo v. comm.: € 60 mln/anno -**

Incremento medio bollo vs.2019: **+€15,4**

Relazione Tecnica

Annuale per 3 anni (2020-2022)

Euro 0/1 = +60% (+ € 27)

Euro 2 = +55% (+ € 25)

Euro 3 = +50% (+ € 23)

Euro 4 = +45% (+ € 20)



LE PROPOSTE DELL'UNRAE

(obiettivi, sintesi e stime dei costi/ricavi)

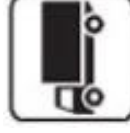
LEGGE DI BILANCIO 2020

ottobre 2019

Gli obiettivi



AUTOVEETTURE



VEICOLI
COMMERCIALI

- Nessuno stravolgimento delle misure già in essere
- Riduzione impatto ambientale e maggiore sicurezza della circolazione*
- Sostegno alle alimentazioni alternative
- Attenzione alle fasce sociali più deboli

* Improrogabile intervento di svecchiamento del parco circolante con abbattimento dei veicoli più inquinanti ante Euro 4/IV, in linea con le finalità del Protocollo per la Qualità dell'Aria approvato il 4 giugno 2019.



AUTOVETTURE

Le proposte in sintesi

Proposta	Descrizione	Impatto	Costo
1-A	Incremento fondo Ecobonus Aumentare la disponibilità del fondo previsto dall'attuale ecobonus per i veicoli nuovi. Incentivi (bonus € 1.500) all'acquisto di un veicolo usato Euro 5, 6 (vendite da operatori professionali a privato/società ad esclusione dei veicoli immatricolati all'estero) con rottamazione di un veicolo Euro 3 o antecedente di qualunque tipo di motorizzazione.	La misura potrebbe avere un impatto estremamente importante sul mercato e sul rinnovo del parco italiano	-1.637 milioni (2020-22)
1-B	Incentivi usato su usato	Utile allo svecchiamento del parco con possibili impatti positivi sul nuovo: "effetto trascinamento" Misura di alta valenza sociale	-900 milioni (2020-22)
1-C	Abolizione superbollo per i veicoli ≤95 g/km CO ₂ NEDC correlato	L'eliminazione dell'imposta non sarebbe garanzia di un incremento delle vendite del segmento dei veicoli coinvolti, ma è comunque un segnale necessario a tutela dei veicoli green	-10,5 milioni (2020-22)
1-D	Riparametrazione bollo auto	Utile, solo se accompagnata da formule incentivanti all'acquisto di un veicolo nuovo/usato	+2.387 milioni* (2020-22)
* N.B.: A copertura delle proposte 1-A, 1-B, 1-C deve essere sommato anche il malus (tot. 180 mln)			
2	Agevolazioni IVA disabili elettriche, ibride, GPL e a gas	Estensione del regime vigente di riduzione dell'IVA al 4% per persone con disabilità per l'acquisto di veicoli elettrici, ibridi, GPL e a gas. Attualmente agevolazioni solo per i veicoli benzina e diesel.	-15 milioni (2020-22)
Impatto sociale molto alto, impatto sul mercato quasi nullo.			



AUTOVETTURE

Le stime dei costi/ricavi

Proposte 1-A, 1-B, 1-C, 1-D	Incremento fondo Ecobonus		Incentivi usato su usato		Eliminazione superbollo ≤ 95g/km CO ₂		Riparametrazione bollo auto		Saldo
							Malus		
2020	- 360 mln	- 300 mln	- 3 mln	= - 663 mln	+ 60 mln	+ 617 mln	+ 4 mln		
2021	- 552 mln	- 300 mln	- 3,5 mln	= - 855,5 mln	+ 60 mln	+ 802 mln*	+ 10,5 mln		
2022**	- 725 mln	- 300 mln	- 4 mln	= - 1.029 mln	+ 60 mln	+ 968 mln*	- 1 mln		

* include il gettito del bollo riferito alle vendite aggiuntive delle autovetture Euro 6

** annualità da rinnovare in previsione della scadenza della misura ecobonus alla fine del 2021



Le Proposte 1-A, 1-B, 1-C si autofinanziano completamente per 3 anni attraverso la riparametrazione del bollo auto per i veicoli Euro 4 e antecedenti (Proposta 1-D)

Proposta 2	Agevolazioni IVA disabili		Fondo ministeriale		Saldo
2020	- 3 mln	+ 3 mln	0		
2021	- 5 mln	+ 5 mln	0		
2022	- 7 mln	+ 7 mln	0		



VEICOLI COMMERCIALI

Le proposte in sintesi

Proposta	Descrizione	Impatto	Costo
1-A Incentivi usato su usato	Incentivi (bonus € 1.500) all'acquisto di un veicolo commerciale usato Euro 5 o Euro 6 con rottamazione di un veicolo Euro 3 o antecedente di qualunque tipo di motorizzazione.		-60 milioni (2020-22)
1-B Riparametrazione bollo veicoli commerciali	Aumento progressivo del bollo per i veicoli commerciali (in media di € 23,5) in funzione della categoria di emissione da Euro 0 a Euro 4/IV, per finanziare la Proposta 1-A.	A sostegno del rinnovo del parco italiano	+60 milioni (2020-22)



VEICOLI COMMERCIALI

Le stime dei costi/ricavi

	Incentivi usato su usato	Riparametrazione bollo veicoli commerciali	Saldo
2020	- 60 mln	+ 60 mln	0
2021	- 60 mln	+ 60 mln	0
2022	- 60 mln	+ 60 mln	0

Proposte 1-A, 1-B

Legge di Bilancio 2020: Proposte UNRAE | Autovetture

RIDUZIONE CO₂
950mila ton/anno

Nuove immatricolazioni
≤ 70 g/km CO₂

358mila unità



Rottamazioni

Auto Euro 1-4:
70mila unità

Auto Euro 0-3:
600mila unità
di cui 300mila incr.



Ecobonus nuove immatricolazioni ≤ 70 g/km CO ₂ - € 1.637 mln
Incentivi usato su usato - € 900 mln
Eliminazione superbollo ≤95g/km CO₂ - € 10,5 mln 10,5mila unità
Agevolazioni IVA disabili - € 15 mln 3mila unità

Malus nuove imm.
≥ 161 g/km CO₂

+ € 180 mln
120mila unità

Riparametrazione
bollo Euro 0-3

+ € 656 mln
12 mln unità Euro 0-3*

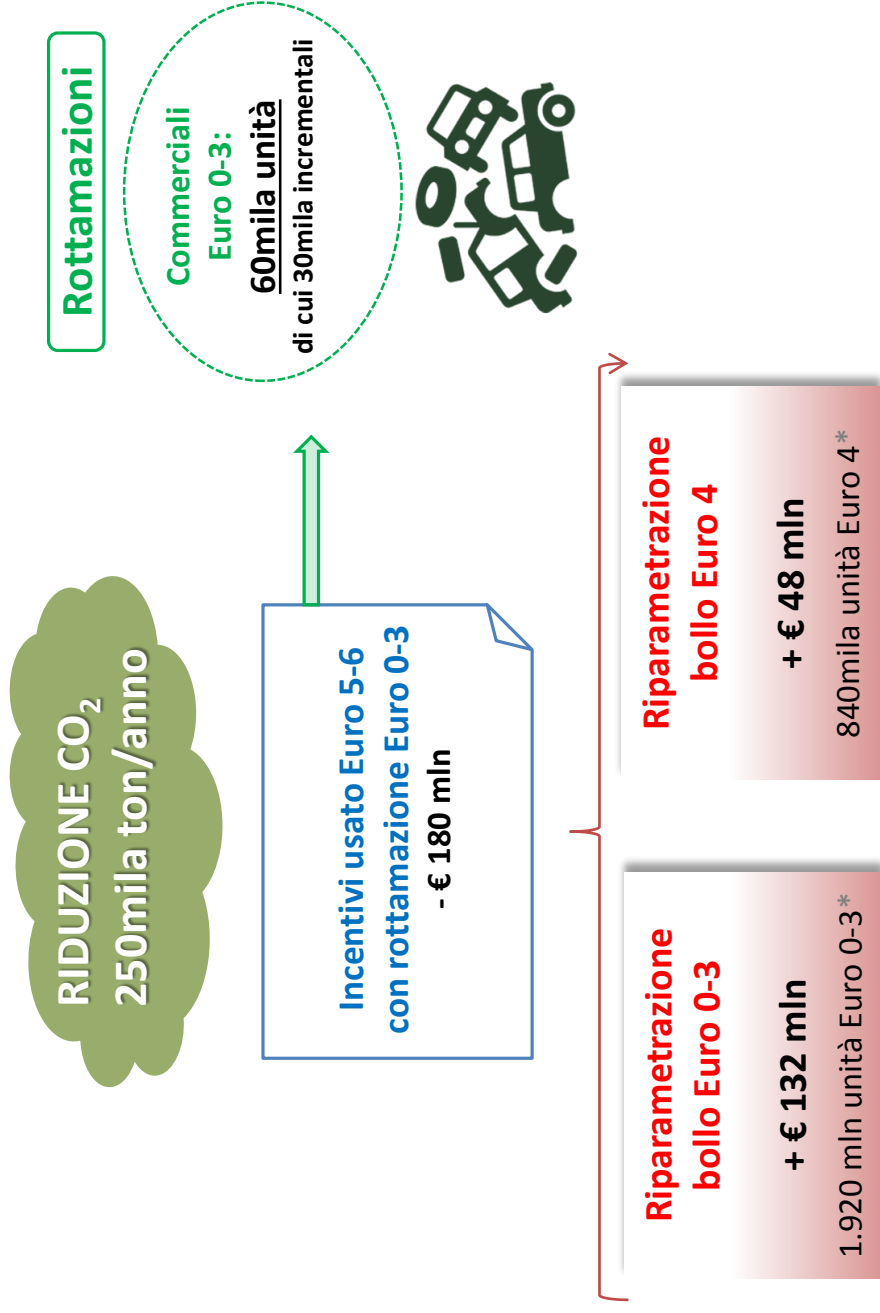
Riparametrazione
bollo Euro 4

+ € 813 mln
11 mln unità Euro 4*

Aumento gettito
bollo Euro 5-6

+ € 918 mln
2,95 mln unità
incrementali

Legge di Bilancio 2020: Proposte UNRAE | Commerciali





LE PROPOSTE DELL'UNRAE

Sezione Veicoli Industriali

LEGGE DI BILANCIO 2020

ottobre 2019



VEICOLI INDUSTRIALI

Il “pacchetto” di misure relativo ai veicoli industriali prevede:

Misure per lo svecchiamento del parco circolante:

1-A) Fondo straordinario per il rinnovo del parco

1-B) Eliminazione rimborso accise Euro III

2 - Superammortamento come misura strutturale

3 - Incentivi per i dispositivi di sicurezza opzionali sui veicoli nuovi

1 - MISURE PER LO SVECCHIAMENTO DEL PARCO CIRCOLANTE

1-A - FONDO STRAORDINARIO PER IL RINNOVO DEL PARCO

La proposta

- Disporre il finanziamento per gli anni 2020, 2021, 2022 di un fondo straordinario triennale da destinare esclusivamente all'acquisto di veicoli nuovi con alimentazione alternativa o diesel Euro VI contro rottamazione di unità appartenenti a classi di inquinamento Euro IV o precedenti, per favorire il rinnovo del parco circolante (attualmente composto da troppi veicoli insicuri ed altamente inquinanti).
- > Tale fondo è coperto utilizzando le risorse recuperate con l'eliminazione del rimborso delle accise sugli autoveicoli della classe Euro III (vd. Proposta 1-B), riconosciuto da diverse Commissioni speciali come "incentivi nocivi per l'ambiente".

1-B - ELIMINAZIONE RIMBORSO ACCISE EURO III

La proposta

- Eliminazione totale del rimborso delle accise per i veicoli Euro III.
- Non è più ragionevole dare un incentivo a un veicolo inquinante e poco sicuro con oltre 10 anni di età
- Con le risorse recuperate, finanziare un fondo straordinario per il rinnovo del parco circolante italiano (di cui alla Proposta 1) per agevolare l'acquisto di veicoli industriali a combustibili alternativi e Euro VI a fronte di rottamazione di un veicolo Euro IV o antecedente.

2 - IL SUPERAMMORTAMENTO COME MISURA STRUTTURALE

La proposta

- Rendere strutturale la possibilità di aumentare del 30% il costo di acquisizione degli investimenti in beni materiali strumentali nuovi (c.d. superammortamento).
- La mancata estensione produrrebbe impatti negativi sul mercato, sulla crescita economica del nostro Paese, sulla rapidità del ricambio del parco circolante e non da ultimo sulle entrate erariali.
- La crescita nel mercato del settore dell'auto "aziendale", incluse le partite IVA, sta aumentando le potenzialità di questo segmento con effetti concreti sulla riduzione della congestione, sul miglioramento dell'ambiente e della qualità dell'aria, nonché sulla diminuzione dei costi collegati all'uso del veicolo.

3 - INCENTIVI PER I DISPOSITIVI DI SICUREZZA OPZIONALI SUI VEICOLI NUOVI E USATI EURO V E EURO VI

La proposta

- Incentivare, con un contributo statale, l'acquisto dei dispositivi opzionali che aumentino il livello di sicurezza dei mezzi di nuova immatricolazione e per l'usato Euro V e Euro VI.
- L'incentivazione dei dispositivi di sicurezza su rimorchi e semirimorchi è già presente nel Decreto investimenti 2019 in attesa di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.
- In linea con i più recenti orientamenti normativi europei, si intende dotare tutti i veicoli nuovi di precisi requisiti di sicurezza quali ad esempio: sistema di adattamento intelligente della velocità, interfaccia di installazione di dispositivi di tipo alcolock, sistema di monitoraggio dell'attenzione e della stanchezza del conducente, sistema di riconoscimento avanzato della distrazione, segnalazione di arresto di emergenza, sistema di rilevamento in retromarcia, registratore di dati di evento, sistema di monitoraggio della pressione degli pneumatici.

LE PROPOSTE DELL'UNRAE

LEGGE DI BILANCIO 2020

INFRASTRUTTURE COMBUSTIBILI ALTERNATIVI

INVESTIMENTI PER L'IMPLEMENTAZIONE DEI COMBUSTIBILI ALTERNATIVI

La proposta

- La Direttiva europea c.d. DAFI in materia di combustibili alternativi necessita un impulso complessivo per accelerare la maggiore diffusione possibile sul territorio di punti di ricarica pubblici e privati.
- La normativa già contempla l'idrogeno quale carburante eco-sostenibile da incentivare. La modifica qui proposta interviene nell'ambito del D.Lgs di recepimento della Direttiva DAFI aggiungendo anche l'idrogeno tra i carburanti alternativi da incentivare ai fini della diffusione del suo utilizzo.
- Si chiede, pertanto, di investire sulla realizzazione di infrastrutture di ricarica elettrica e di estendere le medesime disposizioni per la diffusione dei servizi di ricarica anche all'idrogeno, con la previsione degli stessi obblighi per Regioni e concessionari autostradali al fine di garantire:
 - un numero adeguato di punti di ricarica/rifornimento lungo la rete autostradale;
 - raggiungere l'obiettivo previsto dalla DAFI di avere un numero adeguato di punti di rifornimento per l'idrogeno entro il 31 dicembre 2025;
 - tutelare il principio di neutralità tecnologica.

Per il Legislatore

Art. X-bis

(Investimenti per l'incentivazione dei veicoli alimentati ad idrogeno)

Drafting

1. Le disposizioni di cui all'articolo 18 del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, si applicano anche ai punti di rifornimento di idrogeno per autotrazione.
2. Al comma 10 dell'articolo 18 del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, dopo le parole "almeno il 25 per cento di veicoli a" sono inserite le seguenti: "idrogeno,";
3. La rubrica dell'articolo 18 del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, è sostituita dalla seguente: "Misure per la diffusione dell'utilizzo del GNC, del GNL, dell'idrogeno e dell'elettricità nel trasporto stradale".

PROPOSTA EMENDATIVA

ART. 78

L'articolo 78 è abrogato.

Conseguentemente

Al comma 41 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole "3 per cento" sono sostituite dalle seguenti "5 per cento".

Relazione illustrativa

Si intende sopprimere l'articolo 78 in materia di fringe benefit per il settore delle auto aziendale in quanto dannosa per la filiera e controproducente per l'ambiente e la sicurezza stradale.

Come copertura finanziaria si individua l'aumento della c.d. web tax, aumentando l'aliquota dal 3% al 5%. Secondo la RGS la norma stima un gettito aggiunto di circa 708 mln a regime. Quindi 2 punti di web tax sono più che capienti per corrispondere a questo fabbisogno finanziario.

PROPOSTA EMENDATIVA

ART. 78

L'articolo 78 è sostituito dal seguente:

*“Articolo 78
Tax expenditures*

1. È istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze un Fondo con una dotazione pari a 350 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2020. Il Fondo di cui al presente comma è finanziato a valere sulle risorse di cui al comma 2
2. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da emanare entro 60 giorni dalla entrata in vigore della presente legge, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, previa deliberazione del Consiglio dei ministri e previo parere delle Commissioni parlamentari competenti per i profili finanziari, è disposta una riduzione degli stanziamenti rimodulabili di cui all'articolo 21, comma 5, lettera b), della [legge 31 dicembre 2009, n. 196](#), destinati ai trasferimenti alle imprese, compresi quelli relativi ad agevolazioni, anche di natura tributaria, iscritti negli stati di previsione della spesa di ciascun Ministero per un importo complessivo, in termini di competenza e di cassa, pari a 350 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2020.
3. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio”.

Relazione illustrativa

Si intende sopprimere l'articolo 78 in materia di fringe benefit per il settore delle auto aziendale in quanto dannosa per la filiera e controproducente per l'ambiente e la sicurezza stradale.

Come copertura finanziaria si individua il taglio lineare delle c.d. tax expenditures che in Italia pesano per diverse decine di miliardi. Pertanto, il taglio di circa 350 mln di euro all'anno può essere “gestito” dal bilancio pubblico senza alcun taglio alle spese in materia sanitaria, sociale, culturale e di sviluppo industriale.