

Proposta di legge C. 1973, recante "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"

Audizione MOTUS-E

Dino Marcozzi

Segretario Generale

Francesco Naso

Responsabile Ingegneria, Mercato e Ambiente

VI Commissione Finanze della Camera dei Deputati

Roma, 12 febbraio 2020



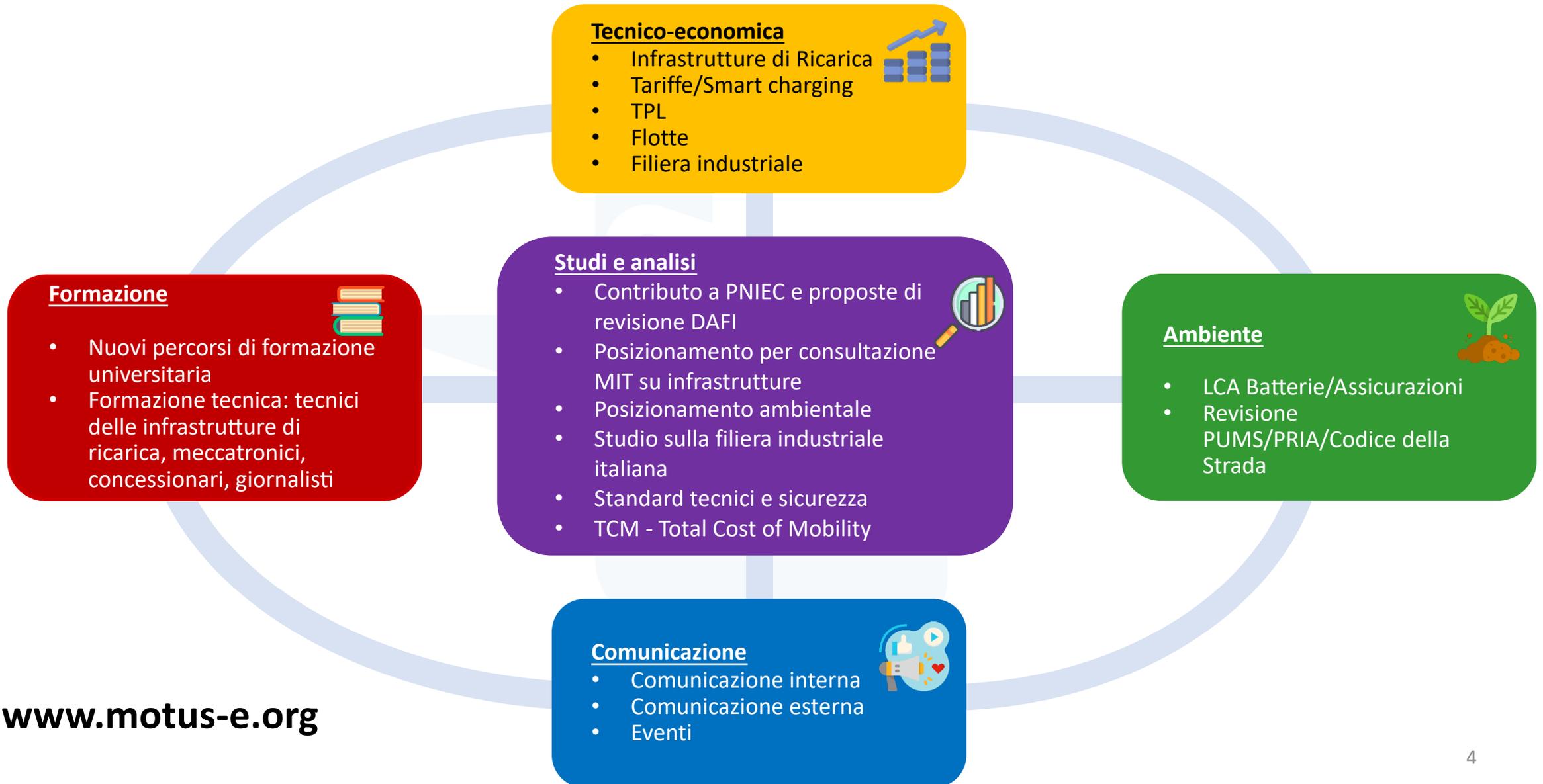
Associati

Partner



- 1** **OPPORTUNITÀ PAESE**
Linee guida nazionali che superano e semplificano le regole locali e target 2030 in grado di guidare lo sviluppo industriale
- 2** **FILIERA INDUSTRIALE**
Sostegno alla transizione con strumenti mirati verso l'E-Mobility (MISE, MEF)
- 3** **SOSTEGNO ALL'INFRASTRUTTURAZIONE**
Supporto all'infrastrutturazione pubblica e privata, semplificazione normativa, tariffe sostenibili
- 4** **DECARBONIZZAZIONE DELLE POLITICHE URBANE DI MOBILITÀ**
Quote garantite TPL e flotte pubbliche, regole di procurement, Piani Urbani di Mobilità Sostenibile
- 5** **INCENTIVI ALLA DOMANDA**
Incentivi mirati anche per flotte auto e logistica ultimo miglio

⚡ | 4 aree di attività, 10 tavoli di lavoro



BEV vendite 2019

Market share for current view



(Fonte: Bloomberg)



Il mercato degli EV in Italia



3.270

[Clicca qui per il dettaglio](#)

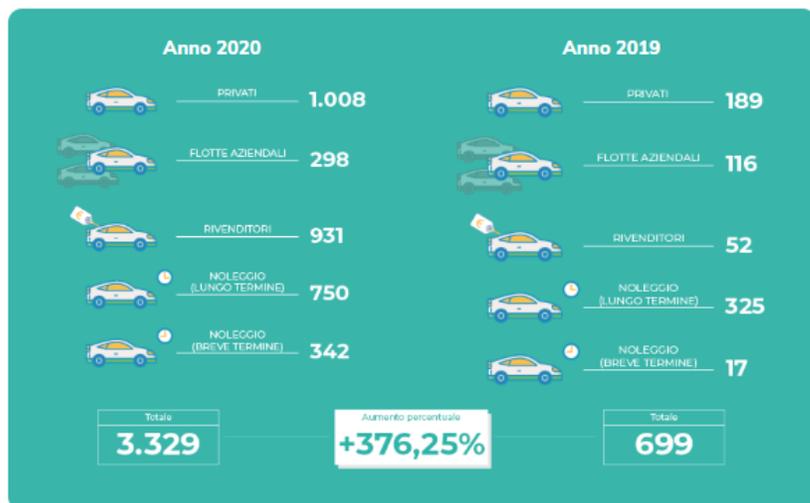


PARCO CIRCOLANTE ITALIANO

fonte Politecnico di Milano ed elaborazioni MOTUS-E

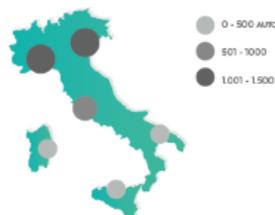
42.456 unità

DISTRIBUZIONE NUOVE IMMATRICOLAZIONI AUTO ELETTRICHE



Italia

Un ruolo importante ha giocato l'importante politica incentivante realizzata dalla Regione Lombardia, che registra infatti un aumento di vendite dei BEV del 988%, con 555 BEV immatricolati, il dato più alto in Italia nel mese.

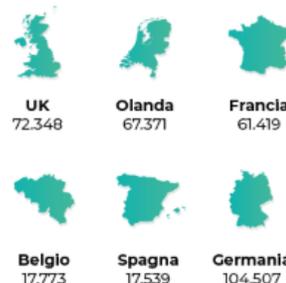


Nord-Ovest	1.108
Nord-Est	1.302
Centro	621
Sud	197
Isole	101

Distribuzione Europea*

La crescita delle immatricolazioni BEV in Europa continua anche nel mese di Gennaio.

La Germania si conferma la nazione che ha registrato più immatricolazioni di auto BEV, seguita da UK, Olanda e Francia.



*I dati europei sono aggiornati a dicembre 2019

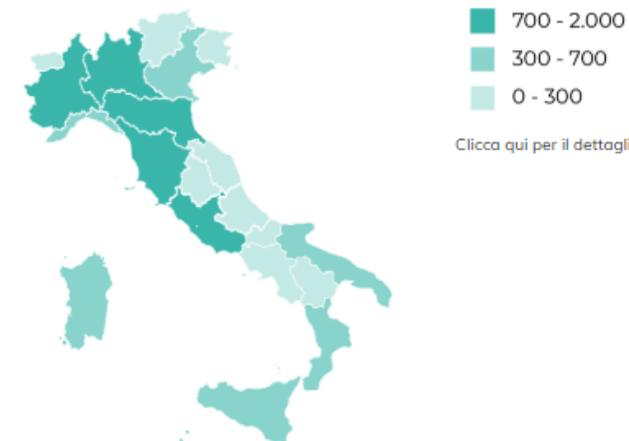
DISTRIBUZIONE PUNTI E INFRASTRUTTURE DI RICARICA

Elaborazioni MOTUS-E su Infrastrutture e Punti di Ricarica installati in Italia. I punti di ricarica, gestiti da diversi operatori, sono distribuiti su tutto il territorio nazionale.



*L'aggiornamento si riferisce a settembre 2019.

Distribuzione geografica dei punti di ricarica



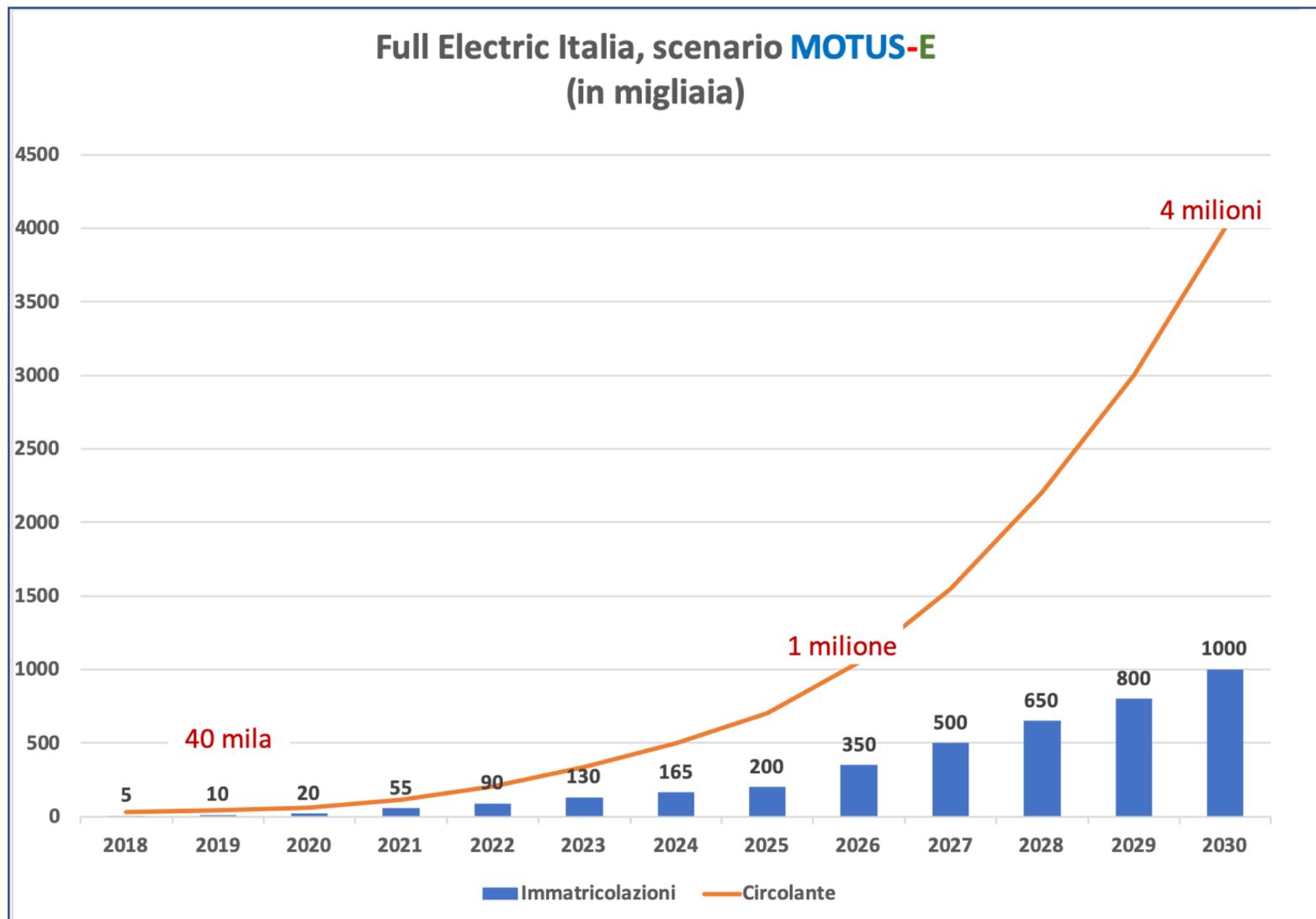
LE 5 AUTO BEV PIÙ VENDUTE IN ITALIA

Top 5 dei modelli di auto BEV più venduti in Italia nel mese di Gennaio 2020



- 1 Renault Zoe — 413
- 2 Peugeot 208 — 316
- 3 Vw Up — 215
- 4 Smart Fortwo — 214
- 5 Hyundai Kona — 149

⚡ Il mercato Italia, scenario MOTUS-E



Sostanziale
allineamento
con
PNIEC

Limite Europeo
CO₂ g/km allo scarico

95

80

59



Decarbonizzazione
trasporti
al 2050

PROPOSTA DI LEGGE

___ Art. 1. (Detrazioni fiscali per l'acquisto di veicoli alimentati ad energia elettrica)

1. Dopo l'articolo 16-ter del decreto-legge 4 giugno 2013, n. 63, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2013, n. 90, è inserito il seguente: « Art. 16-quater. – (Detrazioni fiscali per l'acquisto di autoveicoli alimentati ad energia elettrica) – 1. Ai contribuenti è riconosciuta una detrazione dall'imposta lorda, fino a concorrenza del suo ammontare, per le spese documentate sostenute a decorrere dal 1° gennaio 2020 **relative all'acquisto in Italia, anche in locazione finanziaria, di veicoli nuovi di fabbrica alimentati esclusivamente ad energia elettrica, di Potenza inferiore o uguale a 150 kW**, di categoria M1, L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e, di cui all'articolo 47, comma 2, lettere a) e b), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, **con prezzo inferiore a 45.000 euro, IVA compresa.**

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

- **Includeremmo il noleggio. In tal caso diminuire i 5 anni di detenzione del mezzo (3 – 4 anni, media noleggi).**
- **Non porremmo limiti alla potenza del veicolo**
- **Allineeremmo il tetto massimo con quello dell'Ecobonus (50k€+IVA) perché si escludono molti modelli elettrici il cui costo è destinato a scendere dal 2023 per la maggior presenza di modelli sul mercato.**

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

- a) **che si consegna contestualmente per la rottamazione un veicolo della medesima categoria omologato rispettivamente nelle classi Euro 1, 2, 3 e 4 per i veicoli di categoria M e nelle classi Euro 1, 2 e 3 per i veicoli di categoria L, di cui sia intestatario, da almeno dodici mesi, il proprietario o un familiare convivente, ovvero un veicolo che sia stato oggetto di ritargatura obbligatoria ai sensi del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 2 febbraio 2011, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 76 del 2 aprile 2011;**
- b) che la detrazione si riferisca alle spese sostenute per l'acquisto e l'intestazione da parte del proprietario, nel limite massimo di un veicolo, per ciascuna categoria di cui al comma 1, ogni cinque anni;
- c) **che alla durata della detrazione d'imposta corrisponda per lo stesso periodo la proprietà dei beni di cui al comma 1, fatta salva la possibilità di ulteriore fruizione del beneficio, per la medesima categoria di veicolo, anche nel caso di furto o rottamazione in seguito a distruzione del bene.**

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

- **Si potrebbe modulare in misura minore nel caso non si rottami un mezzo.**
- **Includeremmo anche le Euro 0**
- **L'obbligo di proprietà del mezzo da 12 mesi precedenti all'acquisto limita la possibilità di accedere al noleggio e non coincide con la ratio (rottamazione di veicoli vecchi).**
- **L'obbligo di detenzione del veicolo per 5 anni limita la rivendita di veicoli elettrici usati: il mercato dell'usato solitamente fa scendere il prezzo del nuovo a causa della rapida evoluzione tecnologica.**

Art. 2. (Incentivi fiscali per la realizzazione di reti infrastrutturali ad alta potenza nei parcheggi privati ad uso pubblico a servizio dei veicoli alimentati ad energia elettrica.)

1. All'articolo 16-ter del decreto-legge 4 giugno 2013, n. 63, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2013, n. 90, dopo il comma 3 è aggiunto il seguente: « 3-bis. La detrazione di cui al comma 1 è riconosciuta anche per **le spese sostenute nel medesimo periodo, relative all'acquisto e alla posa in opera nei luoghi privati aperti a terzi, di infrastrutture di ricarica ad alta potenza dei veicoli alimentati ad energia elettrica, non inferiore a 20 kW, conformi alla norma IEC 61851-1.**

La detrazione di cui al presente comma, da ripartire tra gli aventi diritto in dieci quote annuali di pari importo, spetta nella misura del 20 per cento delle spese sostenute ed è calcolata su un ammontare complessivo non superiore a 20.000 euro ».

Art. 3. (Copertura finanziaria)

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

- **Includeremmo anche garage aziendali per ricarica sul luogo di lavoro**
- **Porre un limite a 20kW può essere limitante per garage che vogliono installare varie wallbox da 3,7 o 7kW**
- **Alzeremmo la quota del 20% , specie per le colonnine fast (maggiori di 50 kW)**
- **Ridurremmo a 5 le quote annuali su cui spalmare la detrazione, in analogia con i veicoli.**