



Roma, 21 marzo 2008

**MINISTERO
DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE
DIPARTIMENTO PER LE POLITICHE FISCALI**

UFFICIO FEDERALISMO FISCALE

Prot. n. 4991-2008/DPF/UFF

OGGETTO: Art. 29 del d. l. 31 dicembre 2007, n. 248, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2008, n. 31 - Applicazione degli ecoincentivi. Quesiti.

Sono pervenute allo scrivente alcune richieste di chiarimenti in ordine all'applicazione delle norme riguardanti gli ecoincentivi previsti dall'art. 29 del decreto legge 31 dicembre 2007, n. 248, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2008, n. 31.

Una delle questioni è rappresentata dalla corretta interpretazione dei commi 3 e 4 della norma in oggetto.

La prima problematica attiene all'incentivo collegato alla rottamazione dei veicoli ad uso promiscuo di cui all'art. 54, comma 1, lett. c) del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, (Codice della Strada), previsto sia per l'ipotesi di acquisto di autovetture, sia nel caso in cui si proceda all'acquisizione di altre tipologie di veicoli, come dispongono, rispettivamente, i commi 3 e 4 dell'art. 29 del d.l. n. 248 del 2007.

La categoria dei veicoli ad uso promiscuo, destinati al trasporto di persone e cose, infatti, è stata soppressa per effetto della Direttiva della Commissione del 6 febbraio 1998, n. 98/14/CE, la quale ha vietato, a partire dal 1° ottobre 1998, l'omologazione di questi autoveicoli, ma, al contempo non ha imposto l'obbligo di aggiornare le omologazioni già rilasciate, per cui gli autoveicoli precedentemente classificati per trasporto promiscuo ai sensi dell'art. 54, comma 1, lettera c), del Codice della Strada, hanno continuato a circolare conservando inalterate le proprie caratteristiche riguardo alla destinazione.

Ciò premesso, se non sussistono dubbi circa la possibilità di rottamare tale tipologia di autoveicoli al fine di procedere all'acquisto agevolato di un'autovettura, ai sensi dell'art. 29, comma 3, del d.l. n. 248 del 2007, come peraltro già prevedeva la precedente normativa sugli ecoincentivi, è opportuno chiarire la portata dell'inserimento di questa categoria di autoveicoli nell'ambito del

comma 4 dello stesso art. 29, anche in considerazione delle altre categorie di veicoli elencati in tale ultima disposizione.

Infatti, questa norma prevede la possibilità di godere dell'incentivo statale demolendo un veicolo di cui alle lettere c), d), f), g) ed m), del comma 1 dell'art. 54 del Codice della Strada, acquistando un veicolo della stessa tipologia ed entro il limite di massa massima di 35 quintali.

Tale previsione, per i veicoli di cui alla lettera c) del comma 1 dell'art. 54 del Codice della Strada, implica necessariamente la sostituzione con un autoveicolo avente differente classificazione ad opera della stessa norma.

Questo risultato è possibile proprio in virtù della natura ibrida di tali autoveicoli, i quali possono assimilarsi ai veicoli di cui alle lettere d), e cioè gli autocarri, f), gli autoveicoli adibiti a trasporti specifici, g), gli autoveicoli ad uso speciale, del citato comma 1 dell'art. 54, sia in ragione della loro preminente utilizzazione economica ai fini cosiddetti "commerciali", sia in considerazione della loro destinazione, o della loro utilizzazione sulla base delle caratteristiche tecniche, che li rendono idonei al trasporto di cose.

In virtù di quanto esposto, analoga conclusione si deve ritenere valida per i veicoli di cui alle lettere d), f) e g), di cui al comma 1 dell'art. 54 del Codice della Strada, i quali risultano sostituibili reciprocamente e godono delle agevolazioni in questione, nel rispetto del limite di massa massima pari a 35 quintali.

Al contrario, occorre procedere ad una riflessione differente per l'acquisto agevolato di uno dei veicoli di cui al citato art. 54, comma 1, lettera m), vale a dire gli autocaravan.

Infatti, tali autoveicoli presentano caratteristiche peculiari che non li rendono assimilabili, per tipologia, ai veicoli in precedenza elencati, in quanto, per la speciale carrozzeria e per la permanente attrezzatura, essi risultano destinati al trasporto ed all'alloggio di persone, rivolti dunque, ad un uso essenzialmente privato.

Per tale motivazione si ritiene che ai fini dell'acquisto di quest'ultima tipologia di veicolo, sia necessario provvedere alla rottamazione di un veicolo avente la medesima classificazione, cioè un veicolo di cui all'art. 54, comma 1, lett. m), del Codice della Strada.

Un ulteriore dubbio è quello inerente al beneficio da riconoscere ai sensi del citato art. 29, comma 4, del d.l. n. 248 del 2007, il quale prevede due differenti importi per gli incentivi all'acquisto.

A tal proposito si ritiene che l'ammontare del contributo dipenda esclusivamente dalla massa del veicolo da acquistare, essendo irrilevante, in tal senso, quella del veicolo avviato alla demolizione.

E' stato anche posto il problema se il beneficio dell'art. 29, comma 4, della norma in oggetto, a favore dell'acquisto di veicoli di cui all'art. 54, comma 1, lettere d), f), g), ed m), del Codice della strada, possa riferirsi, oltre alla categoria "euro 4", anche alla categoria "euro 5".

Al riguardo occorre precisare che, nonostante la norma agevolativa faccia esclusivo riferimento all'acquisto dei soli veicoli "euro 4", essa debba intendersi applicabile anche per l'acquisto di autoveicoli "euro 5", in quanto lo spirito della disposizione in commento, nel caso specifico, è senz'altro quello di favorire l'acquisto dei veicoli meno inquinanti, tra i quali, a maggior ragione, sono compresi gli "euro 5".

Per quanto attiene alle problematiche riguardanti i casi di veicolo intestato ad un soggetto defunto, di cointestazione del veicolo da avviare alla demolizione, nonché alla possibilità di riconoscere gli ecoincentivi ai soggetti che abbiano proceduto alla rottamazione di un autoveicolo in epoca anteriore all'acquisto, si conferma quanto sostenuto nella nota prot. n.1376-2007/DPF/UFF del 13 febbraio 2007, giacchè, come peraltro affermato nella risoluzione n. 7/ DPF del 6 marzo 2008, le disposizioni della norma in oggetto costituiscono una sostanziale proroga di quelle contenute nella legge 27 dicembre 2006, n. 296, seppure con alcune modifiche - riguardanti, principalmente, l'ammontare del contributo, nonché l'estensione della categoria dei veicoli idonei ad essere avviati alla rottamazione - che non intaccano, assolutamente, le finalità delle norme in questione.

Occorre, tuttavia, effettuare alcune precisazioni al fine di verificare la sussistenza dei requisiti necessari per la concessione dei benefici, in considerazione della successione temporale delle norme sopraindicate.

In primo luogo, con riferimento alla questione dell'intestazione del veicolo da rottamare in capo ad un soggetto deceduto, si chiarisce che, ai fini del godimento dell'incentivo, non costituisce elemento ostativo l'apertura della successione in epoca antecedente alla data del 1° gennaio 2008.

Quanto al caso della rottamazione avvenuta in epoca precedente all'acquisto, si ritiene possibile godere dei benefici in esame qualora tale demolizione abbia avuto luogo nel periodo di vigenza delle norme agevolative, cioè a partire dalla data del 3 ottobre 2006, fermo restando l'obbligo in capo al soggetto acquirente della consegna al concessionario del certificato di avvenuta rottamazione. Si precisa al riguardo che l'incentivo applicabile dipende esclusivamente dalla data del contratto di acquisto dell'autoveicolo.

Sono stati, inoltre, chiesti chiarimenti riguardo ai requisiti necessari ai fini del godimento dei benefici previsti dalla nuova normativa ed in particolare all'ammissibilità

dell'incentivo in caso di rottamazione di un veicolo di categoria "euro 2" che risulti immatricolato originariamente all'estero in epoca anteriore al 1° gennaio 1997 e successivamente a tale data, reimmatricolato in Italia.

In proposito, si ritiene che possa considerarsi rispettato il disposto dell'art. 29, comma 3, della norma in oggetto, nel caso in cui la data di prima immatricolazione, che deve risultare dalla carta di circolazione, sia anteriore al 1° gennaio 1997, in ossequio alle finalità della legge, volta a favorire l'eliminazione dei veicoli più vetusti e maggiormente inquinanti ed in considerazione del fatto che, un'eventuale interpretazione contraria darebbe luogo ad un'ingiustificata disparità di trattamento di situazioni analoghe.

È stata, inoltre, posta all'attenzione dello scrivente un'ulteriore problematica circa la possibilità per i concessionari di autocaravan di recuperare l'importo erogato quale incentivo, nel caso in cui non sia presente in Italia la casa costruttrice e/o importatrice dei veicoli acquistati.

Infatti, la procedura di cui al comma 231 della citata legge n. 296 del 2006, applicabile anche per i nuovi ecoincentivi, come disposto dall'art. 29, comma 6, del d.l. n. 248 del 2007, stabilisce che le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsano al venditore l'importo del contributo e lo recuperano quale credito di imposta.

Come precedentemente affermato, al fine di rendere la disposizione agevolativa applicabile, è necessario verificare la volontà del legislatore, desumibile anche dal disposto del comma 236 della legge n. 296 del 2006, inerente la procedura applicabile all'acquisto agevolato dei motocicli, fattispecie per la quale sussiste la medesima problematica.

Alla luce di queste considerazioni si ritiene che anche il venditore dei veicoli in questione, analogamente a quanto disposto per i rivenditori di motocicli, possa usufruire direttamente del credito di imposta al fine di recuperare l'importo del contributo erogato al cliente.

Infine, occorre rilevare che la legge n. 31 del 2008 di conversione del d.l. n. 248 del 2007, ha modificato il regime dei benefici spettanti per l'acquisto dei motocicli rispetto a quello previsto nello stesso decreto legge.

Difatti, il comma 2 dell'art. 29 del d.l. n. 248 del 2007, disponeva la mera proroga delle disposizioni previste nel comma 236 della legge n. 296 del 2006, sino alla data del 31 dicembre 2008.

Diversamente, la legge di conversione stabilisce che le predette disposizioni restano efficaci sino al 29 febbraio 2008 e che, a partire dalla data della sua entrata in vigore, ovvero dal 1° marzo e sino al 31 dicembre 2008, in caso di acquisto di un motociclo nuovo avente cilindrata fino a 400 centimetri cubici di cilindrata di categoria "euro 3", con contestuale sostituzione di un

motociclo o di un ciclomotore di categoria “euro 0“, realizzata attraverso la demolizione con le modalità indicate al comma 233 dell’art. 1 della legge 27 dicembre 2006, n. 296, sono concessi un contributo di euro 300 e l’esonero dalle tasse automobilistiche per una annualità. La legge n. 31 del 2008, stabilisce, inoltre, che il costo della rottamazione è posto a carico del bilancio dello Stato nei limiti di 80 euro per ciascun motociclo e di 30 euro per ciascun ciclomotore, secondo le modalità e nel rispetto di quanto disposto dal comma 236 dell’art. 1 della citata legge n. 296 del 2006. Risulta, dunque, ristretto l’ambito dei veicoli che possono fruire del beneficio, in quanto la norma agevolativa non trova applicazione ai motocicli aventi cilindrata superiore a 400 centimetri cubici. Pertanto, è opportuno ribadire che il momento discriminante al fine di individuare la normativa applicabile è costituito dalla data di acquisto del motociclo.

I motocicli acquistati, al fine di superare gli eventuali ritardi tecnici che possono verificarsi sia nella consegna del veicolo che nella relativa immatricolazione, possono essere immatricolati sino alla data del 31 marzo 2009, mentre, relativamente alla data ultima per effettuare la rottamazione del vecchio motociclo o ciclomotore essa dovrà essere determinata esclusivamente sommando i quindici giorni di cui al citato comma 233, alla data di consegna del veicolo nuovo.

Si chiarisce che, per verificare la categoria “euro” di appartenenza del ciclomotore o del motociclo avviato alla demolizione, allo scopo di escludere dal campo di applicazione delle agevolazioni quelli appartenenti alla categoria “euro 1” e successive, il concessionario deve attentamente verificare che sul certificato di idoneità tecnica o sul certificato di circolazione di questi, non vi sia alcuna sigla di riferimento alle direttive comunitarie e, conseguentemente, rientri nella categoria “euro 0”.

IL CAPO DEL DIPARTIMENTO
Fabrizio Carotti