

## Ecotassa, ci siamo: dal Governo nessuna risposta agli appelli, dal 1° marzo il via al “nuovo” mercato

Lo spartiacque è dietro l'angolo della fine di febbraio: il 1° marzo entrerà in vigore l'Ecotassa, con il sistema di bonus-malus, e - a meno di interventi governativi dell'ultim'ora - da quel momento il mercato Italia delle auto potrebbe raccontare una storia assai diversa da quella a cui ci ha fin qui abituato, anche se poi gli effetti negativi della norma che ha scontentato tutti probabilmente si sono già fatti sentire su gennaio.

Le nuove regole di penalizzazione per le auto più inquinanti sono note (le riportiamo comunque in questa pagina). Se davvero stravolgeranno gli scenari del mercato al momento non è dato sapere. Certamente hanno sortito un effetto “collante” sul settore, mai così unito. Anfia, Unrae, Aci, Federauto, AsConAuto, consumatori, senza dimenticare il peso pesante di Fca: tutti schierati dalla stessa parte, una cosa mai vista. Anche se poi, al momento in cui scriviamo, la risposta del Governo è stata nessuna risposta - nemmeno il Decreto attuativo è stato divulgato -, la coesione, la volontà di agire da settore, tutti insieme, sono un tesoro da non disperdere. Questo perché nella lotteria Italia prima o dopo dovrà uscire un Esecutivo in grado di avere una visione d'insieme delle problematiche che è chiamato ad affrontare. Ma anche perché le sollecitazioni al cambiamento di approccio al business che il presente impone richiedono che la risposta sia collettiva, nessuno escluso - nessuno essendo escluso dalle conseguenze del cambiamento.

Dicevamo di Fca. Per un mese circa, a partire da metà gennaio, pendente sull'intera questione è rimasta la dichiarazione del Ceo Manley sulla necessità da parte del Gruppo di modificare il piano degli investimenti in Italia (previsti 5 miliardi dal 2019 al 2021). Una necessità dettata proprio dall'introduzione dell'Ecotassa. Anche lì, al momento in cui scriviamo nessuna ulteriore novità, se non una certa notevole agitazione da parte dei sindacati. Naturalmente, l'esercizio della pressione assomiglia nella forma ad un iceberg: una parte è allo scoperto, il grosso lo si fa sotto il pelo dell'acqua.

### DUBBI & SILENZI

A metà febbraio mancava ancora il Decreto attuativo. L'attesa di Fca. Il possibile effetto della nuova norma sulle autoimmatricolazioni

C'è poi un aspetto della questione più strettamente legata alle immatricolazioni. Secondo quanto stabilito dal comma 1042 dell'art. 1 della Legge di Bilancio 2019, “A decorrere dal 1° marzo 2019 e fino al 31 dicembre 2021, chiunque acquista, anche in locazione finanziaria, e immatricula in Italia un veicolo di categoria M1 nuovo di fabbrica è tenuto al pagamento di un'imposta parametrata al numero di grammi di biossido di carbonio emessi per chilometro eccedenti la soglia di 160 CO<sub>2</sub> g/km”. Di seguito, comma 1043: “L'imposta di cui al comma 1042 è altresì dovuta da chi immatricula in Italia un veicolo di categoria M1 già immatricolato in un altro Stato”.

Dunque la norma individua quale soggetto obbligato al pagamento dell'imposta chi acquista e immatricula il veicolo dal 1° marzo 2019. Quindi deve ritenersi obbligato a corrispondere il tributo chi risulterà primo intestatario di un veicolo nuovo “inquinante” iscritto al Pra dal 1° marzo 2019, indipendentemente dalla data di sottoscrizione del contratto di vendita. Una conclusione che sembra trovare conferma anche dalle modalità con cui l'ecotassa deve essere corrisposta all'Erario, e cioè mediante modello di pagamento F24. Il corretto assolvimento o l'omesso versamento dell'imposta, in pratica, verranno riscontrati dall'Erario incrociando le risultanze del Pra e i pagamenti dell'Ecotassa ricevuti mediante modello F24 (analogamente a quanto avviene per il superbollo), che come detto spettano al soggetto che risulta dal pubblico registro iscritto quale primo proprietario/intestatario del veicolo nuovo inquinante dal 1° marzo 2019. Va inoltre osservato che la norma istituiva dell'Ecotassa non fa alcun riferimento al contratto di acquisto del veicolo, e anche per i veicoli di importazione fa esclusivo riferimento alla data di prima immatricolazione e quindi di iscrizione al Pra.

Allo stato attuale, quindi, per fare un esempio, si deve ritenere che per un veicolo nuovo con emissioni di CO<sub>2</sub> pari a 163 gr/km che verrà immatricolato il 20 marzo 2019, sarà dovuta dall'intestatario risultante dal Pra l'ecotassa di 1.100 euro, da versare mediante modello F24 (e al momento non risulta peraltro approvato lo specifico codice tributo da utilizzare nel modello di delega per il versamento dell'imposta).

Tutto questo per dire (anche) che c'è chi è pronto a scommettere su un'attività molto sostenuta di autoimmatricolazione in particolare modo nel mese di febbraio e del ritorno a volumi di vendita cospicui del canale delle Km0 su tutto l'anno.

## Questo il testo del dispositivo

### LEGGE DI BILANCIO 2019

#### Art. 1 commi 1042 - 1046

Istituzione dell'ecotassa sull'acquisto di autoveicoli nuovi maggiormente inquinanti

**1042.** A decorrere dal 1° marzo 2019 e fino al 31 dicembre 2021, chiunque acquista, anche in locazione finanziaria, e immatricula in Italia un veicolo di categoria M1 nuovo di fabbrica è tenuto al pagamento di un'imposta parametrata al numero di grammi di biossido di carbonio emessi per chilometro eccedenti la soglia di 160 CO<sub>2</sub> g/km, secondo gli importi di cui alla seguente tabella:

CO <sub>2</sub> g/km	Imposta (euro)
161-175	1.100
176-200	1.600
201-250	2.000
Superiore a 250	2.500

**1043.** L'imposta di cui al comma 1042 è altresì dovuta da chi immatricula in Italia un veicolo di categoria M1 già immatricolato in un altro Stato.

**1044.** L'imposta di cui al comma 1042 non si applica ai veicoli per uso speciale di cui all'allegato II, parte A, punto 5, della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007.

**1045.** L'imposta di cui al comma 1042 è versata, dall'acquirente o da chi richiede l'immatricolazione, con le modalità di cui agli articoli 17 e seguenti del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni in materia di accertamento, riscossione e contenzioso in materia di imposte sui redditi.

**1046.** Fino al 31 dicembre 2020, il numero dei grammi di biossido di carbonio emessi per chilometro dal veicolo per la determinazione del contributo di cui al comma 1031 e dell'imposta di cui al comma 1042, è relativo al ciclo di prova NEDC, come riportato nel secondo riquadro al punto V.7 della carta di circolazione del medesimo veicolo.