

OSSERVAZIONI SUGLI INCENTIVI INTRODOTTI CON L'ART. 7 DEL DL 262/2006

una premessa: dai giornali e da altre fonti si apprende la possibilità di cambiamenti, anche radicali [la soppressione dell'incentivazione degli M1 Euro 4 relativamente al comma 1, in quanto già obbligatoria l'immatricolazione (anche se il discorso non sarebbe così assoluto), la riconduzione dell'incentivo del comma 2 agli autocarri N1 (cioè a quelli fino a 3.500 Kg. di massa complessiva), l'estensione delle agevolazioni Metano/GPL a altri carburanti alternativi, ulteriori vincoli su date e documentazione] ed integrazioni, pure sulla documentazione [come l'esenzione di 5 anni dalla tassa automobilistica per la sostituzione di ciclomotori e/o motoveicoli (o motocicli) Euro "0" con Euro 3, o la necessità di conservare, da parte delle case costruttrici o importatrici, ai fini dei commi 2 e 3, anche la copia della carta di circolazione dell'autoveicolo agevolato], tuttavia, pur potendo intervenire in sede di conversione anche con effetto retroattivo [il che postulerebbe la verifica se, sempre in sede di conversione, vengano fatti salvi o meno gli effetti del DL durante la sua vigenza], anche la conoscenza precisa degli emendamenti – soprattutto governativi – in materia e l'approvazione degli emendamenti stessi non muterà la situazione attuale fintantoché la legge di conversione non sarà pubblicata sulla G.U. , costituendo poi i mutamenti, di norma, una cosiddetta novella, non incidente sul pregresso. Pertanto quanto segue concerne l'articolo 7 così come lo si conosce, senza particolari concessioni interpretative, poiché non vi sono indicazioni istituzionali, peraltro improbabili [o, comunque, in tempi lunghi] nella misura in cui alcune incentivazioni durassero il solo tempo del decreto legge, aiutati solo dalla lettura delle Relazioni illustrativa e tecnica al disegno di legge C1750 di conversione del DL 262 e tenendo conto che nulla di particolare trapela dagli Atti Parlamentari finora noti [anzi, si sono constatate, data una certa complessità lessical/strutturale della norma, delle involontarie imprecisioni]. L'unico evento da rimarcare si direbbe il parere espresso dalla Commissione VIII [Ambiente] della Camera, che "osserva", tra le altre cose, al Governo "l'opportunità di sopprimere i commi 1 e 2" dato che, lo si è cennato poc'anzi, autoveicoli già obbligati ad essere Euro 4 o 5 non giustificerebbero la dazione di incentivi.

Comma 1

Anche con l'ultima circolare Aci/PRA è stata confermata la non applicabilità agli acquisti di Euro 4 usati (anche se fiscalmente nuovi all'importazione), fermo restando che nel caso di autovettura importata – purchè, si ripete, sia nuova di fabbrica – non interessa se sia di importazione ufficiale o parallela.

Dell'incentivo possono usufruire indifferentemente persone fisiche o persone giuridiche, non importando inoltre una corrispondenza (o una parentela) nell'intestazione del mezzo da rottamare: in altre parole il mezzo da rottamare può essere intestato a chiunque, anche al concessionario/rivenditore o all'importatore che vendono l'autovettura incentivata. Questi ultimi, poi, possono – a differenza dei commi 2 e 3 (si veda l'ultimo periodo del comma 7, sul quale però, lo si vedrà più avanti, potrebbe farsi qualche distinguo) – usufruire essi stessi dell'incentivo per autovetture con le caratteristiche richieste immatricolate, dal 3 ottobre scorso in avanti naturalmente, a loro nome (del genere Km. "0", per intendersi, o per uso proprio aziendale).

Il concetto di "acquisto", sia guardando alla distinzione che viene fatta al comma 8 tra "fattura di vendita" e "atto di acquisto" (anche se tale comma non riguarda l'agevolazione del comma 1), sia con riferimento alla definizione del medesimo in provvedimenti agevolativi adottati in precedenza, appare riferito al titolo per la prima iscrizione al PRA, sia esso un atto notarile o l'istanza acquirente, per cui, in aggiunta, tale è la chiave di lettura dell'espressione veicoli "acquistati e immatricolati" contenuta nel comma 4. E ancorché quest'ultima locuzione volesse essere letta in altro modo, la parola "acquistati", prendendo anche in considerazione il procedimento concernente e i conseguenti eventuali meccanismi di controllo/riscontro, non può che avere un significato, appunto, concettuale privo di richiamo temporale, nel senso che il

bene per essere immatricolato deve essere stato acquistato (nella solita ampia accezione del termine, che comprende quindi il leasing e l'usufrutto) per poter essere immatricolato. Quello che conta è, dunque, che l'immatricolazione dell'autovettura agevolata sia avvenuta dal 3 ottobre in avanti.

Nell'ultima circolare Aci/PRA è, tra l'altro, ben precisato che la rottamazione dell'Euro "0" o Euro 1 "dato dentro" non può né potrà avvenire prima dell'immatricolazione dell'autovettura agevolata: la questione è molto discutibile, e, se non vi sono già dei casi (da segnalare alla sede Unasca Nazionale), essi potrebbero porsi a cavallo di una scadenza bollo, quale quella del prossimo gennaio 2007, in relazione all'esigenza di non far sorgere nuovamente una obbligazione di pagamento da una parte e ai tempi di consegna del nuovo dall'altra. Qualora si constatasse un siffatto problema segnalarlo subito, si ribadisce, alla nostra sede nazionale.

Concetto di "consegna" per il calcolo dei 15 giorni per la rottamazione (che sono 15 giorni di calendario, compresi dunque i giorni festivi): salvo circostanze particolarissime/inevitabili, fare sempre riferimento alla data di immatricolazione dell'autovettura incentivata.

Le parole "meno di" e "inferiore a" significano palesemente "al disotto di", per cui i valori di 140 g/Km di CO₂ e di 1300 cmc sono esclusi dall'agevolazione.

L'esenzione per 2 o 3 "annualità" di tassa auto si applica – lo postula proprio l'uso della parola "annualità" invece che "anni" o altre espressioni – con riferimento ai periodi di imposta in corso al momento dell'immatricolazione e a quello/i successivo/i e non necessariamente a 2 o tre anni "completi".

Il dato dell'emissione media/combinata di CO₂, mentre, lo si è già ricordato, sul COC sta al numero 46.2 (il valore messo per ultimo), **sulla carta di circolazione corrisponde al codice V7**. Inoltre - anche se il rilievo è sostanzialmente teorico, poiché non risulterebbe poter esistere un M1 con massa superiore a 2.600 Kg., cioè con una massa così elevata, che possa stare sotto 140 g/Km di CO₂ - attenzione alle autovetture di massa superiore a 2.500 Kg., poiché sono ancora, per quanto consta, fino alla fine di questo anno 2006 immatricolabili normalmente (cioè non con deroga, che scatterà l'anno prossimo) anche se ancora Euro 3.

Il PRA, si ripete anche questo, non può costringere alla presentazione della copia delle carte di circolazione del mezzo immatricolato e/o di quello rottamato, non solo perché le disposizioni non lo prevedono, ma anche costituendo la richiesta un "ingiustificato aggravio del procedimento" vietato dalla legge 241/1990. Per converso, nulla vieta allo Studio di Consulenza di allegare dette copie, se ritiene.

Comma 2

In assenza di istruzioni ufficiali sul comma in epigrafe, si ritiene che:

- ◆ anche in questo caso l'autocarro agevolato debba essere nuovo di fabbrica (non rilevando, se importato, l'importazione ufficiale o parallela)
- ◆ a differenza di quanto ipotizzato inizialmente (comunicazione associativa del 3/10/2006), appunto per l'assenza di istruzioni e per la - ricordata in premessa - possibilità di mutamenti, non si possono comprendere gli autoveicoli trasporto specifico e diventa ancor più cogente la previsione che il veicolo da rottamare sia anch'esso un "autocarro", mentre di buon senso resta la considerazione che sia sufficiente che il mezzo rottamato rispetti il requisito di stare al disotto dei 3.500 Kg. di portata (attenzione, di nuovo: portata e non massa complessiva e con esclusione di una portata pari a 3.500 Kg., stesso discorso per l'autocarro agevolato), senza possedere "esattamente" la stessa portata del nuovo autocarro incentivato. Se un dubbio può

rimanere, è quello se il requisito dello stare al disotto della portata di 3.500 Kg. e dell'essere di categoria "autocarro" debba essere stato mantenuto "fin dall'origine", come sembra dire la lettera del disposto normativo, ma pure in questa sede dovrebbe soccorrere il buon senso (unito ad una oggettiva difficoltà delle verifiche), concludendo perciò che dovrebbe essere sufficiente che l'autoveicolo da rottamare sia "autocarro con meno di 3.500 Kg. di portata" al momento della data meno recente tra sua rottamazione e immatricolazione del nuovo incentivato

- ◆ vada usato lo stesso criterio del comma 1 per la presentazione delle pratiche di prima iscrizione e rottamazione, nel senso – esclusivamente (non c'è alcuna dichiarazione sostitutiva da presentare e c'è invece della documentazione – comma 8 – che il concessionario/rivenditore dovrà consegnare al costruttore o all'importatore) – di annotare sulle note il riferimento al DL 262/2006, comma 2 e, rispettivamente, la targa o il telaio dell'autocarro incentivato e la targa di quello demolito, senza ovviamente alcun "flag" in caselle concernenti incentivi e rispettando il termine di 15 gg. dall'immatricolazione per rottamare
- ◆ diversamente dal comma 1, e ferme le riserve già espresse sul punto, nulla comunque vieterebbe di "anticipare" la rottamazione rispetto all'immatricolazione
- ◆ sempre diversamente dal comma 1 l'incentivo non può essere utilizzato da chi ha come attività la "produzione o lo scambio di veicoli", quindi niente autocarri intestati a costruttori/importatori o a concessionari/rivenditori di veicoli, però se l'autocarro fosse destinato non alla vendita, bensì ad un uso aziendale non si comprende perché dovrebbe operare un tale vincolo. Inoltre il vincolo riguarderebbe l'autocarro nuovo, per cui si direbbe lecito che a fronte di un acquisto (inteso, more solito, anche come leasing/usufrutto e nell'accezione già rappresentata al comma 1) possa essere demolito un autocarro in disponibilità del costruttore/importatore/rivenditore, non essendoci poi, neppure qui, condizioni di intestazione del nuovo a persone fisiche o giuridiche e condizioni di corrispondenza di intestazione (o parentela) dell'usato da rottamare
- ◆ vada ben conservata copia di tutta la documentazione afferente le relative pratiche.

Comma 3

Qui l'incentivo è concesso a "autovetture" e non ci sarebbe alcuno specifico riferimento all'essere esse Euro 4 e nemmeno, sotto certi profili, all'essere nuove, tranne il fatto di essere state immatricolate a partire dal 3/10/2006 (e Relazione illustrativa e tecnica al DDL C1750 menzionato in premessa accrescono, purtroppo, la confusione), comunque, viste le circostanze, la conclusione più logica e prudente è quella di considerare anche qua solo autovetture nuove di fabbrica, e quindi Euro 4 per forza.

Inoltre, a fronte dell'immatricolazione, non c'è alcuna sostituzione/rottamazione, ma solo il credito d'imposta similmente al comma 2, per cui c'è solo la documentazione che, ai sensi del comma 8, il concessionario deve consegnare al costruttore/importatore.

Se capitasse il caso, sulla nota di prima iscrizione sarà opportuno mettere il riferimento al DL 262/2006, comma 3, senza fare altro o "flaggare" caselle concernenti incentivi.

Salvo quanto anzidetto, valgono, mutatis mutandis, le osservazioni applicabili riferite al comma 2 che precede.

NB: Per gli incentivi dei commi 2 e 3, sempre data la più volte rammentata possibilità di modifiche e data, comunque, la documentazione da conservare, se capita il caso è opportuno procedere alla immatricolazione e a richiedere la prima iscrizione e la rottamazione (ove prevista) il più rapidamente possibile.

TASSA AUTOMOBILISTICA PER I VEICOLI TRASFORMATI DA M1 IN N1

Continuare a attendere istruzioni e non riscuotere, nemmeno per riscossioni in ritardo, poiché la disposizione, come formulata, non tranquillizza sulla sua non retroattività.

ALTRE NOVITÀ DEL DL 262/2006 DI POSSIBILE INTERESSE

Si ritiene opportuno scriverne una volta che il decreto legge sia convertito.