

## **Ecotassa anche sull'usato intra-UE**

Anna Diana

L'Agenzia delle Entrate, con la [risposta ad interpello n. 166 del 9 marzo](#) scorso ha chiarito che anche i veicoli usati acquistati all'estero scontano la tassa parametrata alle emissioni di CO2.

L'applicazione dell'imposta sulle auto inquinanti non dipende, infatti, dal Paese in cui è acquistato il veicolo, ma esclusivamente dal livello di emissioni di CO2 di quest'ultimo. Si delinea, così, una diversa disciplina a seconda che il veicolo sia stato acquistato in Italia o all'estero. Nel primo caso, infatti, l'ecotassa è dovuta solo se il veicolo acquistato è nuovo, mentre non lo è se lo stesso è già stato immatricolato in Italia (usato); al contrario, l'usato proveniente dall'estero – sia che si tratti di Paesi membri dell'Unione Europea, sia di paesi extra-UE – sconta sempre l'imposta laddove risultino superati i valori di emissioni previsti dalla normativa in materia.

L'Agenzia delle Entrate è categorica sul punto, nonostante i dubbi sorti sin dalla data di introduzione della misura in esame.

Si ricorda, in proposito, che la c.d. "ecotassa" è stata introdotta nell'ordinamento dall'art. 1, commi 1042 e 1043 della l. n. 145 del 2018 (legge di bilancio 2019), con decorrenza dal 1° marzo del 2019 e fino al 31 dicembre 2021.

Ai sensi del comma 1042, in particolare, il tributo è dovuto da:

*«chiunque acquista, anche in locazione finanziaria, e immatricola in Italia un veicolo di categoria M1 nuovo di fabbrica»* ([\[1\]](#))

che emetta più di 160 g/km di CO2 (soglia innalzata a 190 g/km di CO2 a partire dal 1° gennaio 2021).

Com'è facile intuire da un primo esame del dato letterale della disposizione, il presupposto dell'imposta coincide con l'acquisto e l'immatricolazione in Italia del veicolo nel periodo di riferimento (i.e. dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021). Pertanto, l'imposta non può trovare applicazione qualora, nel medesimo periodo, si verifichi soltanto una delle due condizioni, ad esempio l'acquisto sia stato effettuato il 3 marzo 2019 ma il veicolo sarà immatricolato solo

nel 2022. Parimenti, l'imposta non si applica agli acquisti perfezionati nell'arco temporale individuato che abbiano, tuttavia, ad oggetto veicoli già immatricolati in Italia (che, dunque, alla data del 1° marzo 2019 già circolavano sul suolo nazionale).

Come chiarito dalla stessa Agenzia già nella [risoluzione n. 32/E del 28 febbraio 2019](#) - contenente, tra l'altro, i primi chiarimenti sull'imposta di nuova introduzione - e nella [circolare n. 8/E del 10 aprile 2019](#), e come ribadito nella risposta ad interpello in commento, le disposizioni della legge di bilancio 2019 recano previsioni disincentivanti, sotto forma d'imposta.

Tale imposta, in particolare, risulta parametrata ai grammi di CO2 emessi dal veicolo per ogni chilometro percorso, laddove questi siano superiori a 160 g/km (ovvero, a partire dal 1° gennaio 2021, 190 g/km), e si applica a condizione che il veicolo sia stato acquistato e immatricolato in Italia nel periodo di riferimento.

È dunque evidente la finalità perseguita dal legislatore, il quale ha inteso limitare, nel lasso temporale di riferimento, la circolazione di veicoli considerati altamente inquinanti nell'ottica di una graduale transizione verso sistemi di mobilità cc.dd. "green", come dimostrano l'introduzione degli incentivi all'acquisto di autoveicoli e motoveicoli elettrici o ibridi ad opera della stessa legge di bilancio 2019, nonché l'introduzione di ulteriori misure disincentivanti quale, ad esempio, l'aumento dell'imposizione sulle auto aziendali inquinanti assegnate a titolo di *fringe benefit* ai dipendenti ad opera della legge di bilancio 2020.

Da quanto sopra riportato, dunque, si evince che l'ecotassa deve essere versata in caso di acquisto e immatricolazione in Italia di auto nuove di fabbrica.

Tuttavia, proprio in ragione del duplice presupposto impositivo richiesto dal comma 1042 (acquisto e immatricolazione in Italia di un veicolo «nuovo di fabbrica»), erano sorti dubbi in merito alle (diverse) ipotesi di acquisto di un veicolo già immatricolato all'estero. Dubbi parzialmente chiariti dall'Amministrazione all'interno della richiamata circolare n. 8 del 2019.

È proprio su tale aspetto che si incentra l'interpello in esame.

In particolare, il contribuente, alla luce del disposto del comma 1043 della l. n. 145, cit. - ai sensi del quale l'imposta è altresì dovuta «*da chi immatricola in Italia un veicolo di categoria M1 già immatricolato in un altro Stato*» - evidenzia che l'ecotassa è dovuta in Italia solo se si acquista un veicolo nuovo, mentre non trova applicazione nelle ipotesi di acquisto di auto

usate; viceversa, quando l'acquisto avviene all'estero, l'imposta si applica anche all'usato già immatricolato. Ebbene, ad avviso dell'istante, nelle ipotesi in cui l'acquisto avvenga in un altro Paese membro dell'UE il comma 1043 non dovrebbe trovare applicazione. Una diversa interpretazione sarebbe foriera, infatti, di discriminazioni fra i beni acquistati in Italia e quelli acquistati in un altro Stato UE, in palese contrasto con la libera circolazione delle merci nel mercato unico.

La risposta dell'Amministrazione, tuttavia, è *tranchante* e si fonda - come già anticipato in premessa - proprio sul carattere spiccatamente disincentivante delle previsioni introdotte dalla legge di bilancio 2019.

Il legislatore, infatti, con tali previsioni ha inteso disincentivare non solo la produzione e l'acquisto di auto nuove altamente inquinanti bensì, più in generale, la *circolazione* di veicoli con elevate emissioni di Co2 sul suolo nazionale nel triennio 2019-2021, al fine di ridurre le emissioni dannose di monossido di carbonio. Se ciò è vero, risulta allora indifferente, ai fini dell'applicazione dell'imposta *de qua*, la circostanza per cui il veicolo sia stato immatricolato in un altro Stato membro dell'Unione Europea ovvero in un Paese terzo, e ciò in quanto la successiva immatricolazione in Italia è comunque necessaria per permettere al veicolo di *circolare* sul suolo nazionale.

Dunque, ad avviso dell'Amministrazione, non vi sarebbe alcun contrasto con il principio di libera circolazione delle merci all'interno del mercato unico, in quanto l'imposizione trova la sua ragion d'essere in un interesse di carattere generale, ossia la riduzione delle emissioni di CO2.

La risposta dell'Agenzia, pur in apparenza categorica, lascia tuttavia ancora aperti alcuni dubbi applicativi.

Infatti, nel testo della risposta ad interpello si ricorda che l'ecotassa trova applicazione nei casi in cui sia l'acquisto all'estero, sia l'immatricolazione in Italia sono successivi al 1° marzo 2019. Tuttavia, riporta un esempio che non contribuisce a spiegare quale disciplina trovi applicazione con riferimento alle ipotesi di acquisto che si collocano a cavallo del 1° gennaio 2021, momento che ha segnato l'innalzamento della soglia di applicazione dell'ecotassa (portata da 160 g/km a 190 g/km Co2). La novità, introdotta dalla legge di Bilancio 2021, è riferita infatti alle auto nuove, ma la formulazione della norma sembrerebbe rendere applicabile la nuova soglia anche all'usato.

Infine, resta da sciogliere il nodo – prettamente pratico – per cui l'immatricolazione di cui all'art. 93 del nuovo Codice della Strada (d.lgs. n. 285 del 1992), nell'ipotesi di veicolo acquistato all'estero, viene effettuata sulla scorta dei documenti originali esteri, dai quali non sempre è agevole ricavare il livello di emissioni di Co2.

Sembrerebbe dunque auspicabile, al fine di dirimere le incertezze che ancora permangono in merito alla disciplina in esame, un intervento del legislatore o, quantomeno, un chiarimento organico da parte dell'Amministrazione.

---

[1] All'interno di tale categoria rientrano, secondo le disposizioni dell'art. 47, co. 2 del Codice della Strada (D.lgs. 30 aprile 1992, n. 285), i veicoli destinati al trasporto di persone aventi al massimo otto posti a sedere oltre al sedile del conducente.