



**STUDIO ASSOCIATO
ZANOVELLO
& PARTNERS**

Associazione Professionale tra
Dottori Commercialisti e Esperti Contabili

**AI SIGG. CLIENTI
LORO SEDI**

Circolare clienti n. 9/2024

OGGETTO: Estensione del risparmio fiscale per uso promiscuo di veicoli elettrici aziendali

Il Disegno di Legge di Bilancio 2025 introduce una *modifica sostanziale nei criteri di tassazione applicati ai fringe benefit relativi all'uso promiscuo di veicoli aziendali*, come previsto dall'articolo 7 della proposta. Questo emendamento interviene sull'articolo 51, comma 4, lettera a) del Testo Unico delle Imposte sui Redditi (TUIR), stabilendo che, a partire dal 1° gennaio 2025, la tassazione dei fringe benefit associati ai veicoli aziendali concessi in uso promiscuo sarà calcolata in modo forfettario, differenziato in base alla tipologia di motorizzazione.

La nuova disciplina si distacca dal sistema vigente introdotto dalla Legge 160/2019, che modulava la tassazione dei veicoli in base alle emissioni di CO₂. **La proposta per il 2025 prevede un approccio diverso e più uniforme, favorendo l'assegnazione di veicoli a trazione elettrica rispetto a quelli a combustione interna** e fissando le seguenti percentuali per la determinazione della quota imponibile sul fringe benefit:

- Per i veicoli con motore tradizionale a combustione interna, il valore del fringe benefit sarà pari al **50% delle tariffe ACI** riferite a una percorrenza convenzionale annua di 15.000 chilometri.
- Per i veicoli ibridi plug-in, il fringe benefit tassabile verrà ridotto, calcolato come **20% delle tariffe ACI**.
- Per i veicoli completamente elettrici, la quota imponibile del fringe benefit scenderà ulteriormente al **10% delle tariffe ACI**.

Queste percentuali verranno applicate al netto di eventuali importi trattenuti al dipendente e rapportati su base annua. La modifica normativa mira a promuovere l'adozione di veicoli a basso impatto ambientale, penalizzando indirettamente l'uso di veicoli a combustione interna per le flotte aziendali, a prescindere dalle emissioni effettive del singolo veicolo.

La ragione alla base di **questa riforma è collegata agli obiettivi di transizione ecologica e di sostenibilità energetica, mirando a ridurre i sussidi ambientalmente dannosi (SAD)**. Tali sussidi, identificati dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE), sono catalogati annualmente ai sensi dell'articolo 68 della Legge 221/2015 e comprendono agevolazioni che possono incentivare un impatto ambientale negativo.

Secondo il MASE, l'attuale modalità di calcolo forfettario del fringe benefit associato all'uso promiscuo delle auto aziendali rappresenta un sussidio ambientalmente dannoso. Questo è dovuto al fatto che, se la percorrenza personale supera i 4.500 km annui, il trattamento fiscale agevolato potrebbe generare un beneficio non tassato per il dipendente,



**STUDIO ASSOCIATO
ZANOVELLO
& PARTNERS**

Associazione Professionale tra
Dottori Commercialisti e Esperti Contabili

con conseguente perdita per l'Erario. Le motivazioni fornite dal MASE per questa valutazione, tuttavia, sono oggetto di discussione. In primo luogo, il MASE ritiene che la disponibilità di un'auto aziendale in uso promiscuo potrebbe incentivare le imprese e le famiglie a possedere un maggior numero di veicoli. Tuttavia, si può osservare che, nella pratica, il possesso di un'auto aziendale destinata anche a scopi personali può disincentivare l'acquisto di un ulteriore veicolo privato da parte del dipendente, in quanto i costi legati alla gestione e alla manutenzione del veicolo sono spesso a carico dello stesso assegnatario, scoraggiando l'uso eccessivo o il possesso di più veicoli. Inoltre, il MASE sostiene che l'uso promiscuo di auto aziendali potrebbe portare i dipendenti a preferire il veicolo aziendale rispetto a forme di mobilità più sostenibili, come il trasporto pubblico, la bicicletta o il car sharing. Anche questa argomentazione appare limitata, in quanto l'utilizzo di veicoli aziendali a fini personali è spesso regolato da policy aziendali e da accordi con il datore di lavoro, e non sempre costituisce la scelta preferita rispetto a opzioni più economiche o pratiche per spostamenti urbani.

Da ultimo, va considerato che le forfetizzazioni comportano un trattamento standardizzato che non riflette sempre la percorrenza effettiva o il reale beneficio economico per il dipendente. Può infatti accadere che alcuni dipendenti percorrano meno chilometri di quelli convenzionalmente stimati o che si vedano addebitati dal datore di lavoro alcuni dei costi di gestione del veicolo, riducendo ulteriormente il beneficio effettivo. In tali casi, il trattamento fiscale agevolato non rappresenta un vantaggio per il dipendente, bensì una condizione neutra o persino sfavorevole.

Al netto degli obiettivi di riconversione energetica e della potenziale crescita del gettito fiscale, questa nuova disposizione solleva **dubbi in merito alla sua costituzionalità, specialmente rispetto al principio di capacità contributiva**. Il regime proposto risulta infatti fortemente sbilanciato a favore dei veicoli elettrici, anche in casi in cui essi siano veicoli di lusso, mentre penalizza veicoli a combustione interna di fascia economica più bassa. Questo differenziale suscita **perplexità sulla coerenza della norma con i principi di equità e proporzionalità fiscale**, lasciando spazio a un dibattito più ampio sul bilanciamento tra incentivi ecologici e giustizia tributaria.

Distinti saluti.

Padova, 30.10.2024

Studio Associato Zanolello & Partners

L'ELABORAZIONE DEI TESTI, ANCHE SE CURATA E REVISIONATA, NON PUO' COMPORTARE SPECIFICHE RESPONSABILITA' PER EVENTUALI ERRORI O INESATTEZZE E NON PUO' ESSERE CONSIDERATA CONSULENZA SPECIFICA