

Risparmio fiscale allargato per le auto elettriche assegnate ai dipendenti

Per l'uso promiscuo, tassato solo il 10% del costo calcolato sulla percorrenza convenzionale ACI di 15.000 km

Mentre il dibattito sulla transizione all'**auto elettrica** continua a tenere banco, con posizioni anche molto critiche rispetto alla politica dell'Unione europea, il Ddl. di bilancio 2025 contiene una significativa novità in materia di criteri di tassazione dell'uso promiscuo delle autovetture dei dipendenti.

L'art. 7 del Ddl. prevede infatti la modifica dell'art. 51 comma 4 lett. a) del TUIR, disponendo che per i veicoli di nuova immatricolazione, concessi in uso promiscuo ai dipendenti a decorrere dal **1° gennaio 2025**, il fringe benefit sia calcolato come segue:

- 50% dell'importo delle tariffe ACI corrispondenti a una percorrenza convenzionale annua di 15.000 km;
- 20% dell'importo di cui sopra nel caso di veicoli elettrici ibridi plug-in;
- **10%** dell'importo di cui sopra per i **veicoli a batteria** a trazione esclusivamente elettrica.

Gli importi in esame devono essere assunti al netto dell'ammontare eventualmente trattenuto al dipendente e, naturalmente, ragguagliati ad anno.

Viene quindi **superata** l'attuale disciplina basata sulle emissioni di anidride carbonica introdotta dall'art. 1 comma 632 della L. 160/2019, a vantaggio di un modello che incentiva l'assegnazione di autovetture elettriche e penalizza l'assegnazione di quelle con motore endotermico, a prescindere dalle emissioni.

I risultati di tale scelta sono, per certi aspetti, paradossali.

Se si prendono le tariffe ACI del 2024, nel caso in cui il datore di lavoro decida di assegnare a uso promiscuo al dipendente/amministratore un **Porsche Taycan** (auto elettrica da oltre 400 cavalli), il fringe benefit in capo al dipendente medesimo sarebbe di 1.137 euro.

Se allo stesso dipendente/amministratore, invece, venisse assegnata una **Fiat Panda 1.0**, il fringe benefit tassato sarebbe di 2.198 euro. In base alla formulazione attuale della norma, infatti, tale autovettura rientrerebbe nella tassazione del fringe benefit al 50%, in quanto non sembrano esserci deroghe per le autovetture Mild e Full Hybrid.

Le ragioni dell'intervento sarebbero da ricercarsi negli obiettivi di transizione ecologica ed energetica, attraverso la riduzione dei **sussidi ambientalmente dannosi**.

Quali siano questi sussidi viene specificato dal Ministero dell'Ambiente e della

sicurezza energetica (MASE) che, ai sensi dell'art. 68 della L. 221/2015, provvede o dovrebbe provvedere a catalogarli con frequenza annuale.

Secondo l'ultimo censimento disponibile (2022 su dati 2021), quanto previsto dall'art. 51 comma 4 lett. a) del TUIR potrebbe configurarsi come un **sussidio indiretto dannoso** in quanto prevede un trattamento fiscale forfetario e, qualora la distanza effettivamente percorsa ogni anno a titolo personale sia superiore ai 4.500 km (ipotizzando la percentuale del 30%), vi sarebbero benefici addizionali non tassati in capo al dipendente. Le motivazioni a supporto di tale qualificazione appaiono quanto meno discutibili. Secondo il MASE, il trattamento fiscale "di favore" concesso alle auto aziendali:

- potrebbe indurre imprese e famiglie a possedere un **numero maggiore di auto**;
- potrebbe indurre il dipendente a utilizzare maggiormente l'auto, preferendola a forme alternative di trasporto con minore impatto ambientale (bici, servizi pubblici, car sharing).

La prima motivazione **appare discutibile**, considerato che, nella generalità dei casi, la possibilità di usare anche a titolo personale l'autovettura aziendale dovrebbe rendere superfluo l'acquisto di una seconda auto in capo al dipendente assegnatario. Questo anche perché le auto, ivi comprese quelle ad uso promiscuo, si portano dietro costi impliciti ed espliciti (tempo per la manutenzione, parcheggio, custodia) di solito a carico del dipendente che rendono la tesi del MASE quanto meno **controintuitiva**.

Viene poi dimenticato che, come per tutte le forfetizzazioni, vi può essere il caso del dipendente che percorre a titolo personale **meno di quanto previsto** convenzionalmente oppure il caso del dipendente al quale vengono addebitati tutti o alcuni degli elementi che concorrono a formare il costo di percorrenza determinato dall'ACI.

In tali ipotesi, l'art. 51 comma 4 lett. a) del TUIR **non costituisce un sussidio**, ma un gravame.

Con riferimento poi alle modifiche introdotte dalla L. 160/2019, il MASE osserva che "è da valutare la possibilità per il dipendente di decidere in merito alla tipologia di veicolo aziendale che gli verrà assegnato".

In ogni caso, al netto degli obiettivi di riconversione energetica e degli effetti finanziari **positivi per l'Erario** stimati dalla relazione tecnica, c'è da chiedersi se una disposizione così congegnata e fortemente sbilanciata a favore delle autovetture elettriche possa rispettare i canoni di correttezza costituzionale e, in particolare, quello di **capacità contributiva**.