

Auto aziendali, stangata per ibride, diesel e benzina: così aumentano le tasse per i dipendenti dal 2025



La Manovra 2025 ha cambiato il regime per le nuove vetture concesse ai dipendenti ad uso promiscuo: ora la tassazione dipende dal tipo di alimentazione

di Massimiliano Jattoni Dall'Asén

La Manovra 2025 alza le tasse anche sulle auto aziendali. Dal prossimo anno, infatti, cambia il regime fiscale a carico dei dipendenti per i veicoli concessi **dal primo gennaio** a uso promiscuo dall'azienda (cioè quelle vetture che i dipendenti usano anche nella loro vita privata). Considerando che i «fringe benefit», come l'auto, sono parte della retribuzione del dipendente e come tali sono assoggettati a tassazione, il governo Meloni ha deciso di rimodulare il meccanismo per calcolarne il valore ai fini dell'imposizione fiscale e contributiva. Questo comporterà nel 2025 un aumento, appunto, della tassazione - almeno, nella maggior parte dei casi - cosa che renderà meno appetibili per la platea dei dipendenti questo tipo di benefit.

Come funzionava fino al 2024

Il sistema vigente fino al 31 dicembre 2024 aveva previsto le seguenti percentuali:

- * Per le emissioni fino a 60 g/km: 25% del costo chilometrico;
- * Per le emissioni tra 61 e 160 g/km: 30% del costo chilometrico;
- * Per le emissioni tra 161 e 190 g/km: 50% del costo chilometrico;
- * Per le emissioni superiori a 190 g/km: 60% del costo chilometrico.

Questi valori si calcolano applicando la percentuale sul costo per chilometro, stabilito ogni

anno dalle tabelle ACI, e moltiplicato per una percorrenza convenzionale di 15 mila km.

Le nuove aliquote nel 2025

La vecchia tassazione era dunque basata sulle emissioni, quella nuova sul tipo di alimentazione del veicolo. **Per calcolare l'imposta, dunque, non conterà più la quantità di emissioni inquinanti del veicolo, ma il tipo di alimentazione.** Alla luce di tutto questo, le percentuali di tassazione per le auto aziendali assegnate in uso promiscuo a partire dal primo gennaio 2025 diventano:

- * Auto elettriche: tassazione al 10% del costo chilometrico;
- * Auto ibride plug-in: tassazione al 20% del costo chilometrico;
- * Auto a benzina e diesel: tassazione al 50% del costo chilometrico.

Tre esempi

I dipendenti che si vedranno concessa un'auto aziendale anche a uso personale, con contratto stipulato nel corso di quest'anno, vedranno un aumento delle tasse nel caso in cui il mezzo sia a benzina o a diesel (ibride non ricaricabili incluse). Le tasse, invece, potranno scendere nel caso in cui la macchina in dotazione sia elettrica o ibrida plug-in. Proviamo a fare alcuni esempi, prendendo una percorrenza convenzionale annuale di 15 mila km.

* Nel caso di un'auto aziendale elettrica (0 g/km CO₂), secondo le tabelle Aci 2024, il costo chilometrico è di 0,426 €/km. La percentuale di tassazione è del 10%, che dà: $0,426 \text{ €/km} \times 15.000 \text{ km} \times 10\% = 639 \text{ euro}$.

* Nel caso di un'auto plug-in (47 g/km CO₂), il costo chilometrico è di 0,812 €/km, mentre la tassazione del fringe benefit è al 20%, che porta a questo calcolo: $0,812 \text{ €/km} \times 15.000 \text{ km} \times 20\% = 2.436 \text{ euro}$.

* Nel caso di un'auto diesel (194 g/km CO₂), il costo chilometrico secondo le tabelle dell'Acì è di 1,034 €/km. In questo caso, la normativa prevede una tassazione al 50%, ovvero: $1,034 \text{ €/km} \times 15.000 \text{ km} \times 50\% = 7.755 \text{ euro}$.

Riassumendo, con il nuovo regime fiscale, è evidente che un'auto diesel costerà molto di più rispetto a un'auto elettrica o ibrida plug-in.

Aniasa: «Aumento tassazione del 67% per ibride e termiche Euro 6»

L'**Aniasa**, l'Associazione autonoleggio, a fine anno aveva stimato un aumento del 67% della tassazione per le ibride (non alla spina) e per le termiche Euro 6, mentre le auto aziendali elettriche, che abbattano i costi, rientrano facilmente nella soglia di esenzione prevista per i fringe benefit.

25 milioni di gettito in più nel 2025

Come ha scritto Mario Sensini su Corriere, il governo giustifica la nuova tassazione con la riduzione dei sussidi dannosi per l'ambiente, anche se non si interviene sugli incentivi.

Paradossalmente, però, i Suv e le auto di grande cilindrata, per le quali l'aliquota, oggi al 60%, scenderà al 50%, pagheranno di meno. In realtà, una motivazione altrettanto importante per il governo Meloni è data dal gettito: il nuovo regime di tassazione assicurerà alle casse dello Stato 25 milioni di euro in più nel 2025 (nel 2027 saranno 120).



Nuova app **L'Economia**. News, approfondimenti e l'assistente virtuale al tuo servizio.

SCARICA L' APP



Iscriviti alle newsletter de L'Economia. Analisi e commenti sui principali avvenimenti economici a cura delle firme del Corriere.

20 gennaio 2025 (modifica il 20 gennaio 2025 | 09:04)