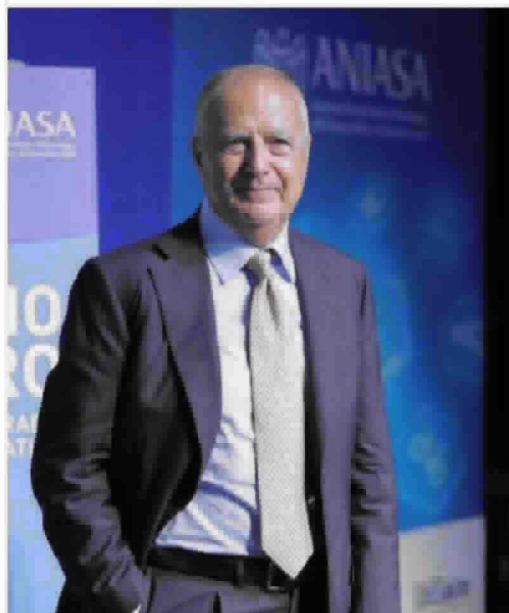


AUTO AZIENDALI 2025

L'ELETTRICO RINGRAZIA



QUALI SONO LE ALIQUOTE DI TASSAZIONE PREVISTE PER LE DIVERSE TIPOLOGIE DI VEICOLI?

di Pietro Teofilatto

Direttore Area Fisco e Economia
ANIASA

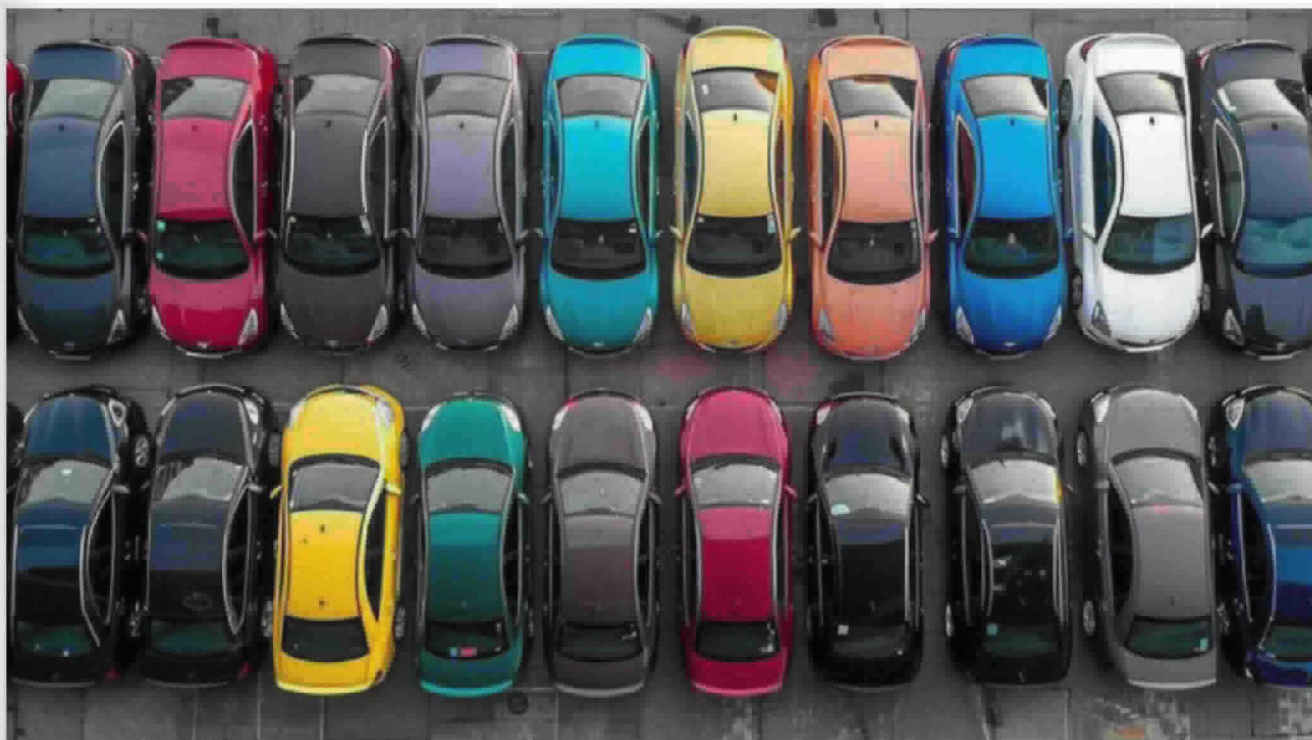
La **Legge di Bilancio 2025** ha introdotto significative modifiche nella tassazione delle auto aziendali, con l'obiettivo di promuovere la **transizione ecologica** e sostenere l'adozione di **veicoli a basse emissioni**. A partire dal **1° gennaio 2025**, il **fringe benefit** per le **auto aziendali assegnate in uso promiscuo**, cioè utilizzate sia per scopi aziendali che privati dai dipendenti, sarà calcolato in base a nuovi parametri legati al tipo di alimentazione del veicolo.

Per calcolare il valore del fringe benefit, determinato dal costo chilometrico di esercizio desunto dalle tabelle **ACI** ed alla percorrenza convenzionale di 15.000 km, si applicheranno per i veicoli di nuova immatricolazione le seguenti percentuali di tassazione:

- 50% per i veicoli a motore tradizionale (benzina/diesel e ibridi non ricaricabili)
- 20% per i veicoli ibridi plug-in (con motore elettrico e a combustione interna)
- 10% per i veicoli elettrici a batteria (con trazione esclusivamente elettrica)

Novità da sottolineare riguarda il criterio di tassazione che fino al 2024 era legato alle **emissioni di CO2** del veicolo, con percentuali variabili in base alla classe di emissioni. Dal 2025 il sistema si basa sulle alimentazioni. La penalizzazione dei veicoli a combustione interna, che attualmente costituiscono l'85% delle auto aziendali, comporterà però una maggiore tassazione in capo ad aziende e dipendenti. Una riforma che, seppur inserita in un più ampio contesto di politiche ambientali volte a ridurre le emissioni inquinanti, tuttavia, a causa della sua formulazione rischia di avere un impatto negativo sul mercato nazionale sostenuto proprio dalle vendite alle imprese.

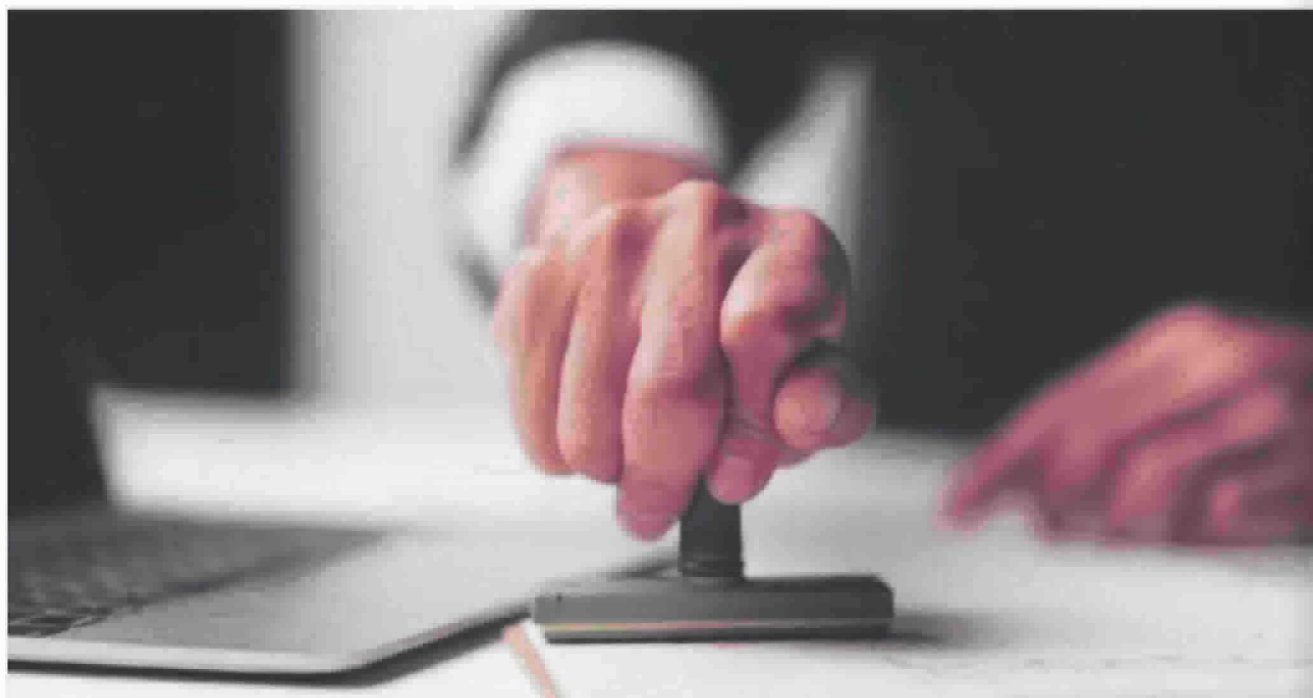
QUESTI AUMENTI INFLUENZERANNO EFFETTIVAMENTE LA RIDUZIONE DELLE IMMATRICOLAZIONI NEL 2025?



Un **aggravio fiscale di tale portata non può che generare riflessi rilevanti a livello macroeconomico, influenzando profondamente le dinamiche del mercato e, soprattutto, modificando comportamenti e strategie da parte di aziende e dipendenti.** Per fronteggiare l'aumento della tassazione, **molte imprese e driver saranno indotti a prorogare i contratti esistenti,** cercando di massimizzare l'utilizzo dei veicoli aziendali, evitando l'immediato incremento dei costi fiscali. In questo contesto, le **aziende di autonoleggio,** storicamente capaci di adattarsi prontamente alle esigenze del mercato, continueranno a offrire **soluzioni altamente flessibili.** Ciò potrebbe tradursi nella **proroga dei contratti di noleggio per veicoli endotermici e ibridi,** con l'obiettivo di **posticipare la sostituzione dei veicoli** e bilanciare meglio la durata del contratto con gli effetti dell'aggravio fiscale. Dal punto di vista economico ed ambientale, **la nuova disciplina è un surreale freno all'intero sistema,** riducendo le immatricolazioni di nuovi veicoli, più sicuri e meno inquinanti. È sufficiente considerare che nel 2024 il settore dell'autonoleggio ha rappresentato quasi **1/3 delle immatricolazioni** ed è da sempre guida nell'ambito automotive per la riduzione di inquinanti, utilizzando flotte di veicoli meno inquinanti e più sicuri.

È plausibile che il Governo possa rivedere alcune di queste misure fiscali?

*Per affrontare alcune criticità della nuova misura, **ANIASA**, in sinergia con altre associazioni di settore, ha avviato fin da ottobre scorso un intenso confronto con le istituzioni, che ha portato alla presentazione di proposte di modifica, dichiarazioni e commenti espressi in diverse sedi governative. Tutti gli interlocutori hanno riconosciuto l'importanza del contributo del settore alla mobilità sostenibile e alla riduzione delle emissioni inquinanti. In questa direzione, è stata evidenziata sia l'opportunità di introdurre i nuovi parametri in un arco temporale più ampio, sia la necessità di continuare ad applicare la precedente regolamentazione alle autovetture già circolanti al 31 dicembre 2024. Purtroppo gli emendamenti presentati con il **Decreto Legge Milleproroghe**, benchè dichiarati ammissibili e proposti anche da parlamentari di maggioranza, sono stati **tutti respinti a metà febbraio dalla 1ª Commissione della Camera**. Occorrerà trovare nuovo provvedimento in discussione in Parlamento. L'intero settore si augura comunque che il Governo si attivi per ridurre gli impatti economici e di minor gettito che comporterebbe il prevedibile calo delle immatricolazioni di auto aziendali (stimato per il 2025 in circa il 30%). La legge delega per la riforma fiscale prevede un riequilibrio della normativa sulla deducibilità dei costi delle auto aziendali: è un banco di prova per evitare impatti negativi sul gettito fiscale e sul settore automotive.*



TALKINGPRESS

PODCAST

La flessione importante che ha riguardato la coda del 2024, per il noleggio, e lo scenario incerto del 2025, per il quale è difficile tracciare conclusioni possibili: Alberto Viano, Presidente di ANIASA, ci ha raccontato la posizione dell'Associazione in merito a soluzioni che potrebbero aggiustare il tiro.

*di Giulia Marrone
Fleetime*



Alberto Viano
Presidente ANIASA

VIDEO

**FLEETIME**
AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS