



DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa dei senatori BASSO e FINA

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 1° APRILE 2025

Nuove disposizioni in materia di fiscalità per le auto aziendali

ONOREVOLI SENATRICI E SENATORI. – Anche nel 2024, il mercato italiano non ha evidenziato segnali di accelerazione nella transizione verso una mobilità a zero emissioni. L'anno si è chiuso con una quota di immatricolazioni di veicoli elettrici (BEV) al 4,2 per cento, pari a quella del 2023.

Complessivamente, negli ultimi tre anni, il mercato dell'auto elettrica è quindi in calo rispetto ai valori del 2021, quando le BEV vendute nel nostro Paese erano il 4,5 per cento dell'immatricolato annuo.

La percentuale italiana in termini di vendita di *full electric* si colloca ben al di sotto della media dell'Unione europea, dove la quota di mercato totale per le BEV ha raggiunto il 13,6 per cento nel 2024.

L'Italia si è impegnata, nel quadro della *Effort Sharing Regulation*, a ridurre del 33 per cento, al 2030, le emissioni di CO₂ dai settori non-ETS (rispetto ai livelli del 2005); nella proposta di revisione del regolamento europeo in materia questo *target* è stato alzato al 43,7 per cento. La proposta di revisione del regolamento sugli *standard* di emissione di CO₂ delle auto e dei furgoni prevede, sempre per il 2030, un obiettivo di riduzione delle emissioni del 55 per cento rispetto al livello medio di emissioni che i costruttori avrebbero dovuto raggiungere entro il 2021 (95 g/km CO₂). In questo contesto va ribadito come la sfida complessiva dell'Unione europea rimane la completa decarbonizzazione dei trasporti al 2050.

Nel merito delle politiche per la riduzione delle emissioni dal trasporto su strada, si può sicuramente individuare nella progressiva elettrificazione delle flotte aziendali un volano strategico.

Una quota crescente di auto a zero emissioni nelle *corporate fleets* permette infatti di ottenere in tempi brevi un significativo abbattimento dei gas climalteranti provenienti dal trasporto su strada e una serie ulteriore di benefici a cascata.

Questa soluzione è stata individuata da numerosi Stati membri dell'Unione europea come una delle strategie per la decarbonizzazione del settore trasporti; in particolare per le seguenti motivazioni:

per la quantità sproporzionata di CO₂ emessa dalle flotte aziendali rispetto al numero di veicoli di cui si compongono: in Italia, il 41 per cento delle nuove immatricolazioni emette il 58 per cento dei gas serra;

per la capacità delle flotte aziendali di « plasmare » il mercato dell'usato (di cui sono la principale fonte di immissione) nell'arco di tre/quattro anni, definendone la composizione; e, nella dinamica a cui ci riferiamo, rendendo il costo dei veicoli elettrici economicamente più accessibile per i consumatori.

Le flotte aziendali italiane possono, in questo contesto, essere elettrificate in tempi più brevi rispetto al restante parco circolante e le circostanze favorevoli sono molteplici.

Le auto aziendali sono essenzialmente soggette a specifiche leve fiscali che ne possono indirizzare rapidamente l'elettrificazione incentivando una maggiore compatibilità delle esigenze di mobilità delle aziende con le prerogative dei mezzi elettrici. La maggiore prevedibilità e programmabilità degli spostamenti delle auto aziendali (e il poter ottimizzare le attività di ricarica), nonché la possibilità di realizzare infrastrutture

di ricarica in sede, rappresenta uno dei punti di forza in questa direzione. Senza dimenticare l'attenzione delle aziende nei confronti del tema della sostenibilità ambientale e la volontà di rispettare gli impegni presi nei bilanci di sostenibilità ambientale (obbligatori, a partire dal 2024, per aziende con più di 250 dipendenti, un bilancio annuo superiore ai 43 milioni di euro e un fatturato superiore ai 50 milioni) e la migliorata accessibilità al credito che deriva dal miglioramento degli ESG *rating*. Vi è poi, da parte delle imprese stesse, una maggiore attenzione al *total cost of ownership* (TCO) rispetto alla sola valutazione del costo di acquisto dei veicoli.

Appare quindi evidente come, anche grazie alla maggiore efficienza dei mezzi elettrici e al potenziale di risparmio nei costi di gestione (in particolare se il parco auto dell'azienda è alimentato da produzione energetica propria), l'auto elettrica sia un'opzione economicamente preferibile per un'azienda.

Nel nostro Paese sussistono però evidenti criticità verso questa svolta *green*.

In Italia, la politica fiscale applicata all'auto aziendale è infatti attualmente inadeguata a sostenere l'elettrificazione anche se potrebbe avere ampi margini di miglioramento.

Le analisi comparate del trattamento fiscale dell'auto in 31 Paesi europei, mostrano come in Italia le politiche di tassazione siano largamente slegate da parametri emissivi. Gli schemi fiscali applicati dal nostro Paese non promuovono – e in alcuni casi rallentano – l'adozione dei veicoli elettrici. L'Italia mostra un differenziale di tassazione tra veicoli elettrici, ibridi *plug-in* ed endotermici molto modesto; le politiche di sostegno alla domanda hanno inoltre previsto supporti finanziari discontinui e mal mirati, che non hanno prodotto risultati apprezzabili in termini di decarbonizzazione del parco circolante.

È quindi necessaria una revisione della tassazione delle nuove immatricolazioni declinata su scaglioni di emissioni, con un

iniziale vantaggio fiscale per veicoli BEV, progressivamente rimodulato, negli anni a venire, per garantire il gettito fiscale e il bilancio pubblico a fronte di un aumento di veicoli 100 per cento elettrici in circolazione (e una riduzione di quelli endotermici/PHEV). Per auto ibride *plug-in* (PHEV) ed endotermiche (ICE), la possibilità di ottenere benefici fiscali si esaurisce poi progressivamente e parallelamente alla crescita dei « veicoli zero emissioni » nelle flotte aziendali.

Il presente disegno di legge, che si compone di cinque articoli, vuole quindi varare strumenti utili per sostenere l'Italia nel raggiungimento della transizione ecologica e degli obiettivi climatici prefissati a livello europeo, favorendo la transizione verso modelli di mobilità maggiormente sostenibili, supportando al contempo le imprese nel processo di rinnovo del proprio parco auto circolante e di abbassamento dei costi di manutenzione della flotta aziendale. Inoltre queste misure permetteranno di aumentare la domanda di vetture elettriche, al fine di sostenere i costruttori nel conseguire la conformità ai *target* emissivi medi per le proprie flotte, evitando le sanzioni previste dal regolamento (UE) 2019/631 e di stimolare i produttori a seguire una strategia industriale « *zero emission* », sostenendo concretamente una profonda trasformazione industriale. Altra peculiarità di questa proposta sono le risorse aggiuntive per la finanza pubblica che potrà apportare, a fronte di nessun costo per le casse dello Stato.

L'articolo 1 propone di modificare la percentuale di deducibilità fiscale relativamente al costo di acquisto e noleggio delle auto aziendali, mantenendo l'attuale costo massimo fiscalmente riconosciuto. La percentuale di deducibilità viene ad essere di fatto parametrata alla classe emissiva del veicolo.

L'articolo 2 vuole variare la percentuale di detraibilità fiscale dell'IVA delle auto aziendali. La percentuale di detraibilità

viene ad essere di fatto parametrata alla classe emissiva del veicolo.

L'articolo 3 propone di modificare l'aliquota percentuale da applicare sulla base imponibile delle auto concesse in *fringe benefit*, mantenendo l'attuale costo massimo fiscalmente riconosciuto. La percentuale viene ad essere di fatto parametrata alla classe emissiva del veicolo. Questa norma contribuisce fortemente all'incremento del mercato dell'usato delle vetture BEV attraverso l'immissione di mezzi relativamente giovani e con un basso chilometraggio (dal momento che tipicamente le auto aziendali vengono rivendute dopo 36/48 mesi), rendendo di conseguenza più accessibili le vetture BEV anche ad una platea di acquirenti che non potrebbero permettersi l'acquisto di una tale vettura di prima immatricolazione.

L'articolo 4 sancisce che le disposizioni di cui agli articoli 1, 2 e 3 della legge non vengano applicate ai soggetti beneficiari qualora il contratto relativo all'auto aziendale sia stato stipulato in data antecedente a quella di entrata in vigore della legge e l'immatricolazione e la consegna al lavoratore dipendente avvengano in data successiva quella di entrata in vigore della legge.

L'articolo 5 vuole introdurre una tassa di immatricolazione sull'acquisto ed il noleggio dei veicoli. La tassa di immatricolazione viene ad essere di fatto parametrata alla classe emissiva del veicolo ed espressa come percentuale del costo del veicolo.

L'applicazione di queste riforme, come sin qui descritte, ha molteplici vantaggi, che abbiamo stimato. *In primis*, un differenziale di gettito fiscale, a favore dello Stato, di 1,9

miliardi di euro nel periodo di applicazione 2025-2031; a questo si associa una riduzione di emissioni di CO₂ di 5,2 milioni di tonnellate circa; la messa in strada di quasi 800.000 nuove auto elettriche e una quota di mercato delle BEV, che al 2031 sarebbe prossima al 90 per cento. Ma, vogliamo ribadirlo, oltre a questi numeri la possibilità di accelerare l'ingresso di auto a zero emissioni nel mercato dell'usato e un risultato che va apprezzato tanto nella sua componente ambientale che in quella sociale, avendo come scopo quello di facilitare una platea più ampia di consumatori nell'accesso a tecnologie più efficienti e pulite.

L'articolo 6 dispone, infine, la copertura finanziaria. Viene previsto nello specifico l'utilizzo dei proventi delle aste Ets per coprire le minori entrate fiscali prodotte dalla presente proposta di legge che adotta il principio « chi inquina paga » e tiene conto di quanto previsto dalla *Corporate Sustainability Reporting Directive* (Csrd) dell'Unione europea. In base a tale direttiva le aziende sono tenute a monitorare e riportare le emissioni derivanti dal consumo di carburante dei veicoli aziendali classificandole come emissioni dirette (Scope 1) nei loro *report* di sostenibilità, in conformità con gli *European Sustainability Reporting Standards* (Esrs) sviluppati dall'*Auropean Financial Reporting Advisory Group* (Efrag). Si tratta quindi di norme in linea con la normativa europea che prevede che tutti i proventi delle aste Ets debbano essere utilizzati per scopi legati al clima, ad eccezione dei proventi utilizzati per la compensazione dei costi indiretti del carbonio.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Revisione della disciplina relativa alla deducibilità di autovetture e flotte aziendali)

1. All'articolo 164, comma 1, del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'alinea, le parole: « nelle successive lettere *a)*, *b)* e *b-bis)* » sono sostituite dalle seguenti: « nelle seguenti lettere »;

b) le lettere *b)* e *b-bis)* sono sostituite dalle seguenti:

« *b)* a decorrere dall'anno di imposta 2025, per i veicoli con valori di emissioni pari a 0 grammi di anidride carbonica per kilometro (g/km CO₂), la percentuale della deducibilità del costo del veicolo per uso strumentale è pari al 100 per cento;

b-bis) per i veicoli con valori di emissioni pari a 0 g/km CO₂, la percentuale della deducibilità del costo del veicolo ad uso promiscuo è pari al 90 per cento per gli anni 2025 e 2026, al 70 per cento per gli anni 2027 e 2028 e al 50 per cento a decorrere dall'anno 2029;

b-ter) per i veicoli con valori di emissioni da 1 a 59 g/km CO₂, la percentuale della deducibilità del costo del veicolo per uso strumentale è pari all'80 per cento per gli anni 2025 e 2026, al 60 per cento per gli anni 2027 e 2028 e al 40 per cento a decorrere dall'anno 2029;

b-quater) per i veicoli con valori di emissioni da 1 a 59 g/km CO₂, la percentuale della deducibilità del costo del veicolo ad uso promiscuo è pari al 40 per cento per gli anni 2025

e 2026, al 30 per cento per gli anni 2027 e 2028 e al 20 per cento a decorrere dall'anno 2029;

b-quinquies) per i veicoli con valori di emissioni pari o superiori a 60 g/km CO₂, la percentuale della deducibilità del costo del veicolo per uso strumentale è pari al 60 per cento per gli anni 2025 e 2026 e al 30 per cento per gli anni 2027 e 2028; la deducibilità cessa a decorrere dall'anno 2029;

b-sexies) per i veicoli con valori di emissioni pari o superiori a 60 g/km CO₂, la percentuale della deducibilità del costo del veicolo ad uso promiscuo è pari al 30 per cento per gli anni 2025 e 2026, al 15 per cento per gli anni 2027 e 2028; la deducibilità cessa a decorrere dall'anno 2029 ».

Art. 2.

(Revisione delle percentuali di detraibilità dell'IVA per i veicoli aziendali in base ai parametri emissivi di anidride carbonica)

1. In deroga a quanto disposto dall'articolo 19-bis.1 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, le percentuali di detraibilità ai fini dell'imposta sul valore aggiunto per i veicoli aziendali sono calcolate in base ai parametri emissivi di anidride carbonica per kilometro del mezzo, in particolare:

a) per gli anni 2025 e 2026, per veicoli con emissioni pari a 0 grammi di anidride carbonica per kilometro (g/km CO₂), la detraibilità è pari al 100 per cento in caso di uso strumentale e all'80 per cento in caso di uso promiscuo; per veicoli con emissioni comprese tra 1 e 59 g/km CO₂, la detraibilità è pari al 100 per cento in caso di uso strumentale e al 40 per cento in caso di uso promiscuo; per veicoli con emissioni pari o superiori a 60 g/km CO₂, la detraibilità è pari al 90 per cento in caso di uso strumentale e al 30 per cento in caso di uso promiscuo;

b) per gli anni 2027 e 2028, per veicoli con emissioni pari a 0 g/km CO₂, la detraibilità

lità è pari al 100 per cento in caso di uso strumentale e al 60 per cento in caso di uso promiscuo; per veicoli con emissioni comprese tra 1 e 59 g/km CO₂, la detraibilità è pari all'80 per cento in caso di uso strumentale e al 30 per cento in caso di uso promiscuo; per veicoli con emissioni pari o superiori a 60 g/km CO₂, la detraibilità è pari al 45 per cento in caso di uso strumentale e al 15 per cento in caso di uso promiscuo;

c) per gli anni 2029 e 2030, per veicoli con emissioni pari a 0 g/km CO₂, la detraibilità è pari al 100 per cento in caso di uso strumentale e al 40 per cento in caso di uso promiscuo; per veicoli con emissioni comprese tra 1 e 59 g/km CO₂, la detraibilità è pari al 60 per cento in caso di uso strumentale e al 20 per cento in caso di uso promiscuo; per veicoli con emissioni pari o superiori a 60 g/km CO₂, la detraibilità non è ammessa.

2. L'applicazione delle disposizioni del presente articolo è subordinata al rilascio, da parte del Consiglio dell'Unione europea, dell'autorizzazione di una misura di deroga ai sensi della direttiva 2006/112/CE del Consiglio, del 28 novembre 2006.

Art. 3.

(Revisione della tassazione sulle autovetture concesse come fringe benefit ai lavoratori dipendenti aziendali in base ai parametri emissivi di anidride carbonica per kilometro)

1. In deroga a quanto disposto dall'articolo 51, comma 4, lettera a), del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1986, n. 917, sulle auto aziendali concesse come *fringe benefit* ai lavoratori dipendenti, si applica una progressività dell'imposizione fiscale sulla base dei parametri emissivi di anidride carbonica per kilometro del mezzo, in particolare:

a) per emissioni del mezzo pari a 0 g/km CO₂, la percentuale è pari al 5 per cento per gli

anni 2025 e 2026, al 15 per cento per gli anni 2027 e 2028, al 25 per cento per gli anni 2029 e 2030 e al 35 per cento a decorrere dall'anno 2031;

b) per emissioni del mezzo da 1 a 59 g/km CO₂, la percentuale è pari al 25 per cento per gli anni 2025 e 2026, al 30 per cento per gli anni 2027 e 2028, al 40 per cento per gli anni 2029 e 2030 e al 50 per cento a decorrere dall'anno 2031;

c) per emissioni del mezzo da 60 a 159 g/km CO₂, la percentuale è pari al 30 per cento per gli anni 2025 e 2026, al 40 per cento per gli anni 2027 e 2028, al 50 per cento per gli anni 2029 e 2030 e al 60 per cento a decorrere dall'anno 2031;

d) per emissioni del mezzo da 160 a 189 g/km CO₂, la percentuale è pari al 50 per cento per gli anni 2025 e 2026, al 60 per cento per gli anni 2027 e 2028, al 70 per cento per gli anni 2029 e 2030 e all'80 per cento a decorrere dall'anno 2031;

e) per emissioni del mezzo pari o superiori a 190 g/km CO₂, la percentuale è pari al 60 per cento per gli anni 2025 e 2026, al 70 per cento per gli anni 2027 e 2028, all'80 per cento per gli anni 2029 e 2030 e al 90 per cento a decorrere dall'anno 2031.

Art. 4.

(Ambito di applicazione)

1. Le disposizioni di cui agli articoli 1, 2 e 3 della presente legge non si applicano ai soggetti beneficiari qualora il contratto relativo all'auto aziendale sia stato stipulato in data antecedente a quella di entrata in vigore della presente legge e l'immatricolazione e la consegna al lavoratore dipendente avvengano in data successiva quella di entrata in vigore della presente legge.

2. Nei casi di cui al comma 1, continuano ad applicarsi le disposizioni su deducibilità, de-

traibilità e tassazione vigenti alla data di stipula del contratto relativo all'auto aziendale.

Art. 5.

(Disposizioni per la revisione della tassa di immatricolazione parametrata al costo del veicolo e alle emissioni di anidride carbonica)

1. A decorrere dall'anno di imposta 2025 le tasse di immatricolazione dei veicoli a partire dai 116 g/km CO₂ per mezzo, calcolati ai sensi della procedura di prova per veicoli leggeri armonizzata a livello mondiale (WLTP), equiparati ai 95 g/km CO₂ calcolati ai sensi del Nuovo ciclo di guida europeo (NECD), di cui al regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, sono parametrize annualmente in base ai parametri emissivi di anidride carbonica per kilometro del mezzo, in particolare:

a) 116 g/km CO₂ a 120 g/km CO₂ : 1 per cento del costo del veicolo;

b) 121 g/km CO₂ a 125 g/km CO₂ : 2 per cento del costo del veicolo;

c) 126 g/km CO₂ a 130 g/km CO₂ : 3 per cento del costo del veicolo;

d) 131 g/km CO₂ a 135 g/km CO₂ : 4 per cento del costo del veicolo;

e) 136 g/km CO₂ a 140 g/km CO₂ : 5 per cento del costo del veicolo;

f) 141 g/km CO₂ a 145 g/km CO₂ : 6 per cento del costo del veicolo;

g) 146 g/km CO₂ a 150 g/km CO₂ : 7 per cento del costo del veicolo;

h) 151 g/km CO₂ a 155 g/km CO₂ : 8 per cento del costo del veicolo;

i) 156 g/km CO₂ a 160 g/km CO₂ : 9 per cento del costo del veicolo;

l) 161 g/km CO₂ a 165 g/km CO₂ : 10 per cento del costo del veicolo;

m) 166 g/km CO₂ a 170 g/km CO₂ : 11 per cento del costo del veicolo;

n) 171 g/km CO₂ a 175 g/km CO₂ : 12 per cento del costo del veicolo;

o) 176 g/km CO₂ a 180 g/km CO₂ : 13 per cento del costo del veicolo;

p) 181 g/km CO₂ a 185 g/km CO₂ : 14 per cento del costo del veicolo;

q) 186 g/km CO₂ a 190 g/km CO₂ : 15 per cento del costo del veicolo;

r) 191 g/km CO₂ a 195 g/km CO₂ : 16 per cento del costo del veicolo;

s) 196 g/km CO₂ a 200 g/km CO₂ : 17 per cento del costo del veicolo;

t) 201 g/km CO₂ a 205 g/km CO₂ : 18 per cento del costo del veicolo;

u) 206 g/km CO₂ a 210 g/km CO₂ : 19 per cento del costo del veicolo;

v) 211 g/km CO₂ a 215 g/km CO₂ : 20 per cento del costo del veicolo;

z) oltre 216 g/km CO₂ : 21 per cento del costo del veicolo.

2. I valori emissivi su cui viene calcolato il valore dell'imposta di acquisto dei veicoli, di cui al comma 1, si abbassano ogni anno di 10 g/km CO₂ .

Art. 6.

(Copertura finanziaria)

1. Agli oneri derivanti dalle disposizioni della presente legge, valutati in 300 milioni di euro a decorrere dall'anno 2025, si provvede a valere sui proventi delle aste del sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47.

