

Politiche fiscali per la decarbonizzazione delle flotte

*Andrea Boraschi, Acting Director, T&E Italia
Elena Lake, Electric Fleets National Lead, T&E Italia
27 Giugno 2027*



CHI
SIAMO





T&E:

26 Countries

50+ Members

6 National offices

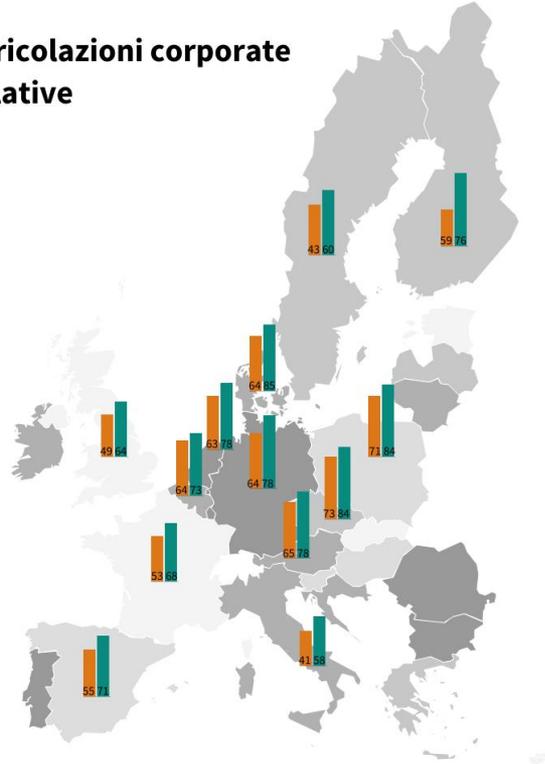


L'importanza delle flotte aziendali



Quota di immatricolazioni corporate ed emissioni relative

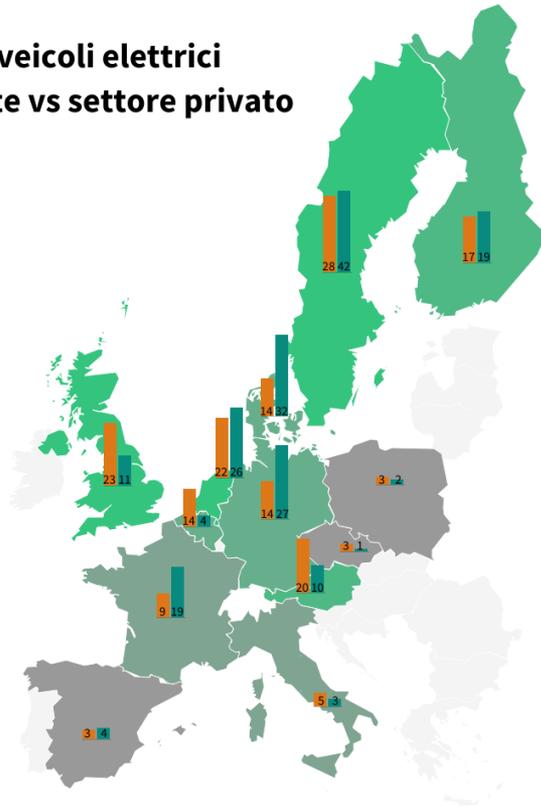
Immatricolazioni società (%)
Emissioni società (%)



- In Italia, i veicoli corporate rappresentano il 41% del nuovo immatricolato 2022 ed il 58% delle emissioni di Co2;
- In media, il settore in Europa rappresenta il 58% del nuovo immatricolato ed il 72% delle emissioni di Co2.

L'elettificazione delle flotte in Europa

Market share di veicoli elettrici settore corporate vs settore privato



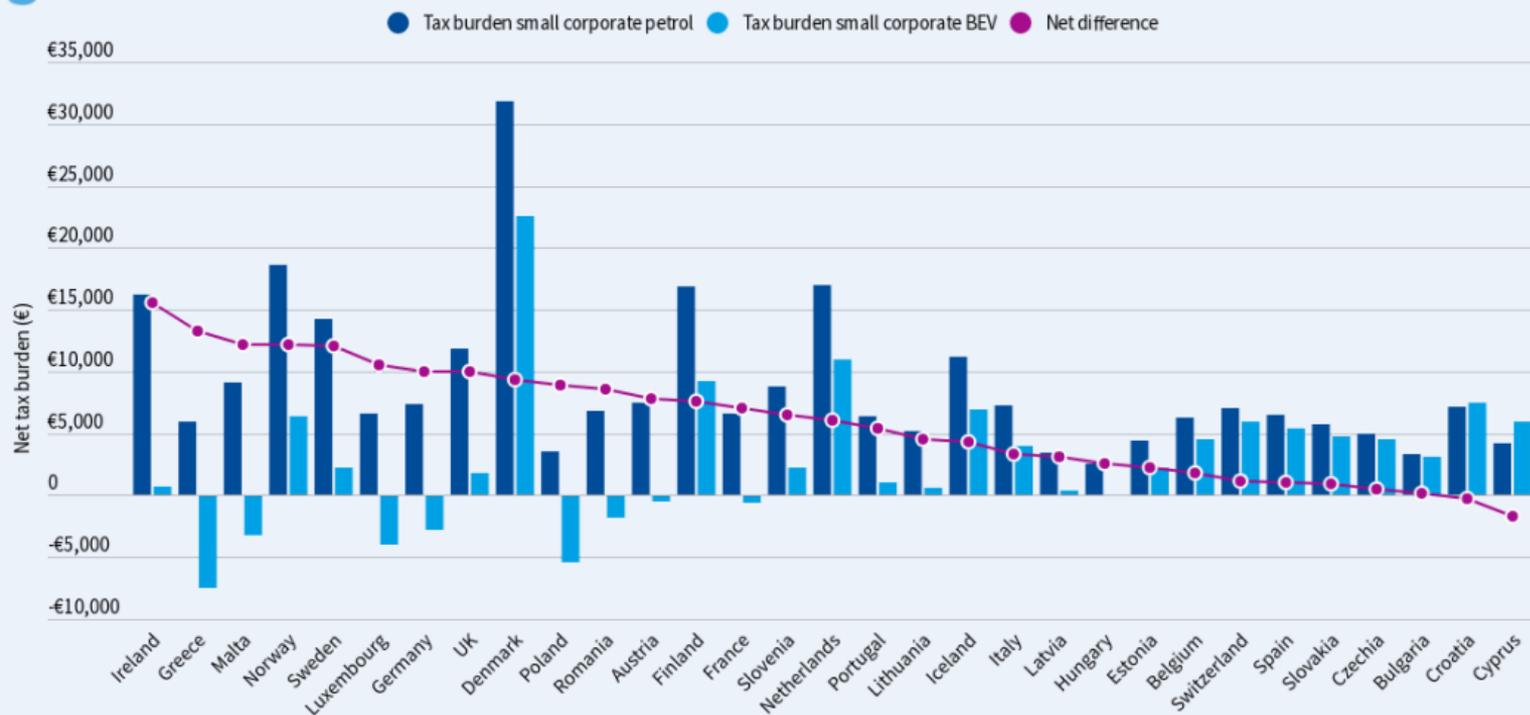
- Numerosi Paesi cominciano a puntare sull'elettificazione delle flotte aziendali per accelerare il passaggio alla mobilità elettrica;
- Paesi che offrono sostegno per l'acquisto di auto aziendali pulite nei loro PNRR: DE, ES, FR, HR, CZ, MT, DK, RO, SK, BE, CZ, LI, FI.

Una analisi comparativa della fiscalità dell'auto in Europa

| | Numero di Paesi che applicano | Emissioni di CO ₂ come base imponibile |
|-----------------------------|-------------------------------|---|
| Tassa sull'acquisto | 22 | 20 |
| Tassa di possesso | 27 | 23 |
| Tassa sui fringe benefit | 31 | 20 |
| Detraibilità IVA | 21 | 3 |
| Percentuale di deducibilità | 31 | 7 |

- La Good Tax Guide è un'analisi dei sistemi di tassazione dell'auto in 31 Paesi (EU27+4);
- Le politiche fiscali nei Paesi europei sono eterogenee e difformi;
- Tuttavia un dato tendenziale emerge: la maggior parte delle leve fiscali impiegate nella tassazione delle auto è parametrata ai livelli di emissione di Co2;
- Un altro trend è la progressiva dismissione degli incentivi per veicoli PHEVs;
- In Italia, le incongruenze dell'ecobonus e un sistema di tassazione sganciato dai parametri emissivi e scarsamente incentivante per i veicoli a zero emissioni sono tra le cause della contrazione del mercato delle BEV nel 2022.

Leaders and laggards for the tax incentivisation of corporate zero-emission vehicles



Fonte: Calcoli di T&E del carico fiscale per un'auto aziendale in concessione utilitaria BEV e a benzina in quattro anni di proprietà

Esempi di best practice

La tassazione dei fringe benefit in Gran Bretagna: nell'aprile 2020, il Regno Unito ha ridotto drasticamente le aliquote sui BiK per i veicoli a basse emissioni, compresa un'aliquota dello 0% per i veicoli a emissioni zero. Questa aliquota è aumentata all'1% per l'anno fiscale 2021 e al 2% per il 2022, rimanendo un forte incentivo per i dipendenti a scegliere un veicolo a emissioni zero. Le società di leasing britanniche hanno segnalato una forte domanda di BEV come auto aziendali.

La normativa sugli ammortamenti in Belgio: a partire dal 2026, solo i veicoli a emissioni zero potranno beneficiare dell'ammortamento. Per i veicoli con motore a combustione immatricolati tra il 1° luglio 2023 e il 31 dicembre 2025, questa politica sarà introdotta gradualmente, con il 75% del costo del veicolo ancora deducibile nel 2025, il 50% nel 2026, il 25% nel 2027, lo 0% dal 2028 in poi. Questa riduzione graduale si applica a tutte le auto con motore a combustione, compresi i PHEV. Anche l'ammortamento dei BEV sarà ridotto, ma in misura minore, fermandosi al 67,5% nel 2031.



La tassazione dei fringe benefit nei Paesi Bassi: Esistono solo due aliquote fiscali per i fringe benefit nei Paesi Bassi: 16% del costo del veicolo per le auto a emissioni zero e 22% del costo del veicolo per tutti i veicoli inquinanti.

La detraibilità dell'IVA ed i fringe benefit in Austria: l'Austria differenzia fortemente molte tasse in base all'intensità delle emissioni di CO₂, in particolare per le auto aziendali che costituiscono i due terzi delle nuove immatricolazioni. Le auto a emissioni zero fornite ai dipendenti come benefit sono completamente esenti dalla tassazione sui BiK, offrendo notevoli risparmi fiscali (data l'elevata aliquota fiscale austriaca). Inoltre, in Austria solo i BEV possono beneficiare della possibilità di recuperare l'IVA.



L'esempio dei Paesi Bassi

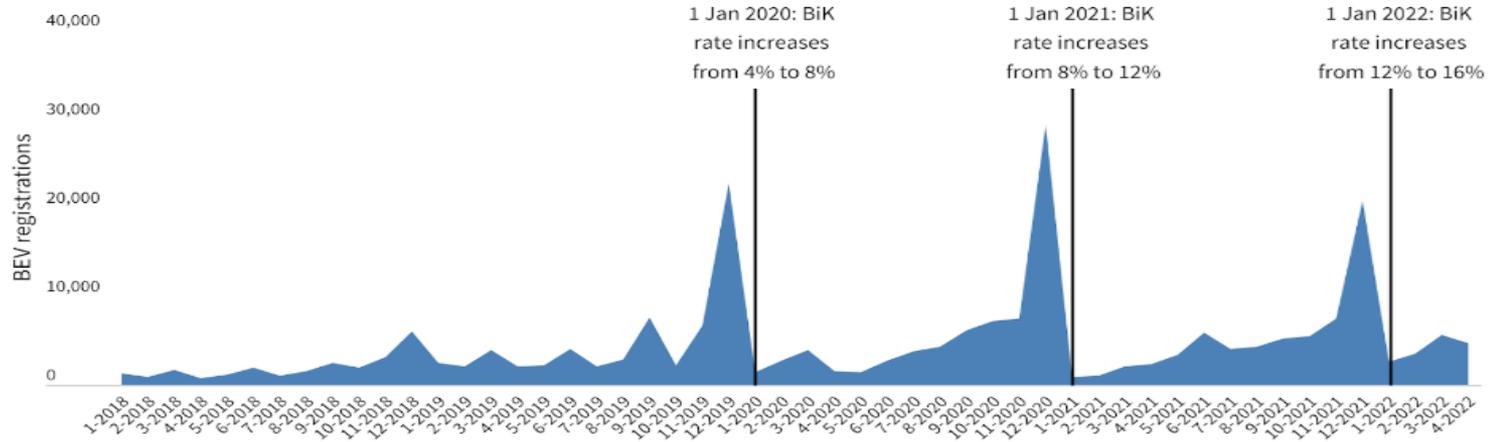


Figure 4: Dutch BEV sales spike in December to avoid higher taxes in the following tax calendar

Source: Revnext analysis of RDW data

La tassazione come strumento per decarbonizzare il trasporto su strada

- La **tassazione** è uno strumento efficace, non sufficientemente sfruttato per decarbonizzare il trasporto su strada e rinnovare il parco auto;
- Nonostante quella fiscale sia una leva capace di orientare il comportamento sociale e le scelte dei consumatori, rimane sottoutilizzata, mentre la necessità di ridurre le emissioni climalteranti diventa sempre più urgente;
- L'aggiornamento della fiscalità delle auto aziendali può contribuire alla riduzione del divario Italia/UE rispetto alla diffusione della mobilità elettrica.



La tassazione in Italia

- **Tassa di immatricolazione (IPT):** un onere fiscale pagato all'acquisto di un nuovo veicolo, parametrato sulla potenza espressa in kW. 150,81 euro fino a 53 kW e 3,5 euro/kW per ogni kW supplementare;
- **Il bollo auto:** versato in base alla potenza effettiva del veicolo espressa in kiloWatt; maggiorazione progressiva per le auto con potenza superiore a 100 kW;
- **Il superbollo:** addizionale erariale sulla tassa automobilistica, pari a € 20 per ogni kW di potenza del veicolo oltre i 185 kW;
- **La tassazione dei fringe benefit:** una formula che, adottando le tabelle ACI, applica un differenziale fiscale del solo 5% tra un'auto a zero emissioni e un veicolo capace di rilasciare fino a 159 g CO₂/km; non distingue tra veicoli realmente a zero emissioni e veicoli ibridi;
- **La detrazione dell'IVA sulle auto aziendali:** l'IVA dei veicoli aziendali ad uso strumentale è detraibile al 100%, l'IVA dei veicoli ad uso promiscuo è detraibile al 40%;
- **La deducibilità del costo del veicolo:** 100% del costo del veicolo utilizzato a fini strumentali; il 70% del valore per le auto concesse ai dipendenti in fringe benefit; il 20% per le auto aziendali in pool; 80% per gli agenti di commercio.

Peso fiscale della tassa di immatricolazione

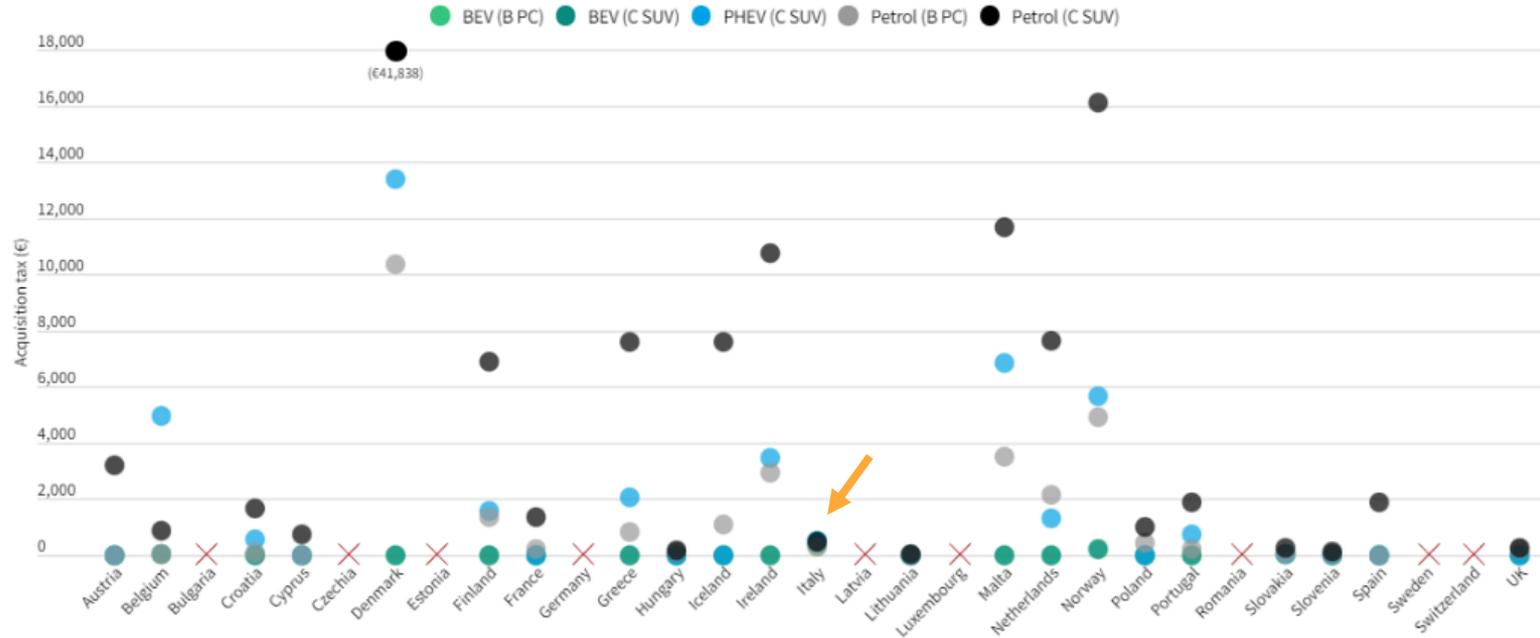
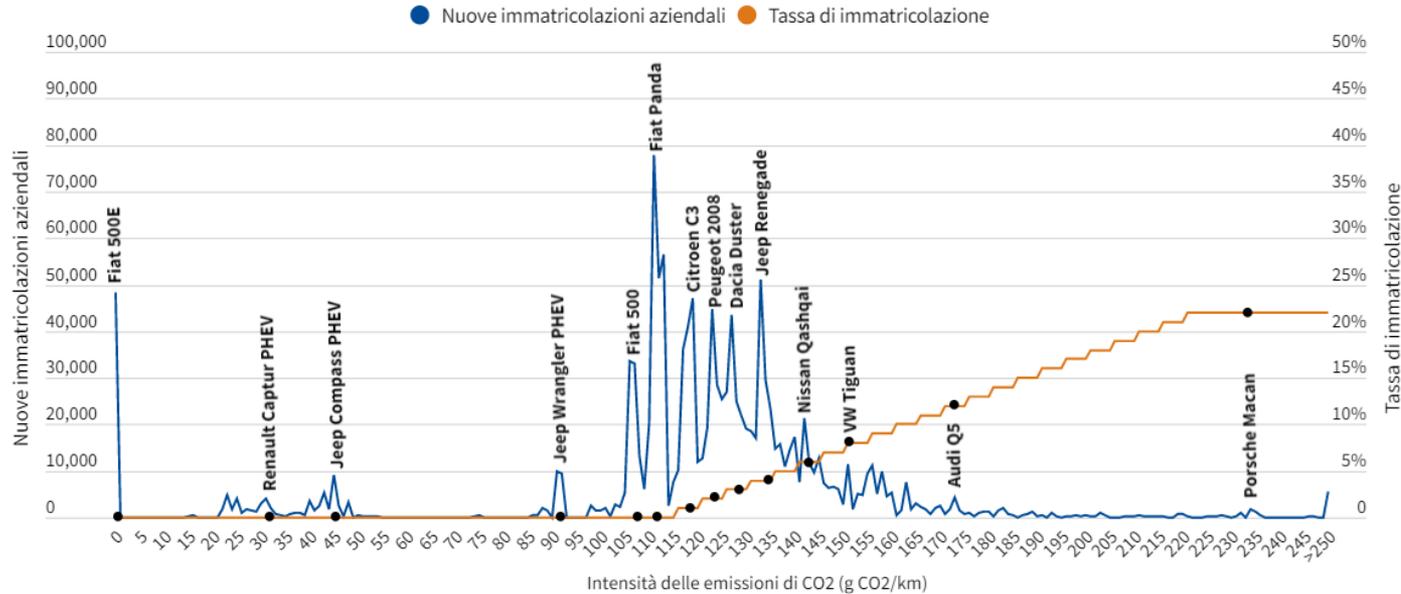


Figure 16: The acquisition tax burden on a new car by typical model

Source: T&E analysis (2022) using national tax rates

La proposta di T&E di revisione della tassa di immatricolazione



Nella nostra proposta, i valori emissivi a cui è correlata l'imposta si abbassano ogni anno di 10 g CO2/km.

Si prevede un monitoraggio costante del legislatore

Importo da pagare secondo la proposta di tassa di immatricolazione 2024 per l'acquirente di un modello di Fiat 500E: 0€; Fiat Panda: 0€; Citroen C3 431€; Jeep Renegade 912€; Audi Q3 1257€.

La proposta di revisione della detraibilità dell'IVA

| Emissioni (g CO ₂ /km) | Percentuale di detraibilità | | | |
|---|-----------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| | Attuale | 2024 uso strum/prom | 2026 uso strum/prom | 2028 uso strum/prom |
| 0 | 100%/40% | 100%/80% | 100%/60% | 100%/40% |
| 1-59 | 100%/40% | 100%/40% | 80%/30% | 60%/20% |
| >= 60 | 100%/40% | 90%/30% | 45%/15% | 0%/0% |

La nostra proposta di revisione della detraibilità dell'IVA prevede nel 2024 un aumento della dal 40% all'80% per le auto elettriche ad uso promiscuo.

Nel corso degli anni la detraibilità dell'IVA si “normalizza” per i veicoli elettrici, mentre si assiste ad una progressiva eliminazione di questo vantaggio fiscale per i veicoli inquinanti di nuova immatricolazione.

La proposta di revisione della tassazione dei fringe benefit

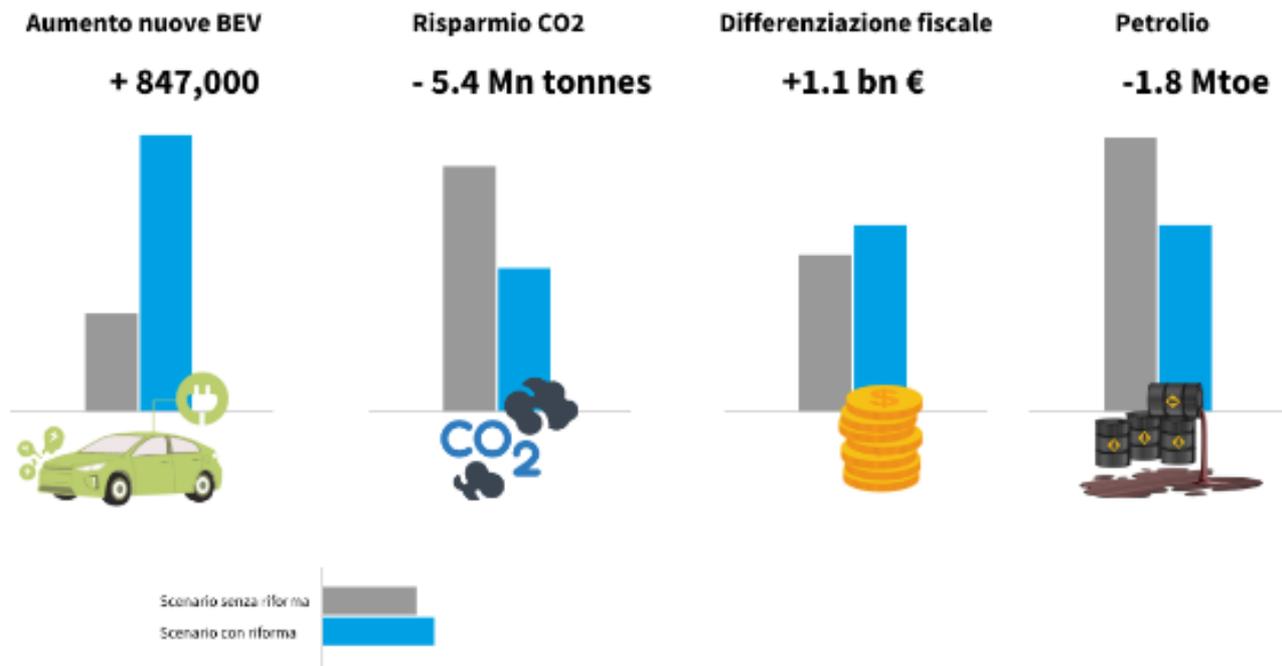
| Emissioni (g CO ₂ /km) | Percentuale di tassazione | | | | |
|---|---------------------------|------|------|------|------|
| | Attuale | 2024 | 2026 | 2028 | 2030 |
| 0 | 25% | 5% | 10% | 20% | 30% |
| 1-59 | 25% | 25% | 30% | 40% | 50% |
| 60-159 | 30% | 30% | 40% | 50% | 60% |
| 160-189 | 50% | 50% | 60% | 70% | 80% |
| >=190 | 60% | 60% | 70% | 80% | 90% |

La proposta di revisione della quota di ammortamento

| Percentuale di deducibilità del costo del veicolo | | | | |
|---|--|---|---|--|
| Emissioni (g CO ₂ /km) | Uso strumentale | Agenti di commercio | Uso promiscuo | Auto in pool / liberi professionisti / partite IVA |
| 0 | 2023: 100% 2024: 100% 2026: 100% 2028: 100% | 2023: 80% 2024: 100% 2026: 80% 2028: 80% | 2023: 70% 2024: 100% 2026: 70% 2028: 70% | 2023: 20% 2024: 100% 2026: 20% 2028: 20% |
| 1-59 | 2023: 100% 2024: 80% 2026: 65% 2028: 50% | 2023: 80% 2024: 60% 2026: 50% 2028: 40% | 2023: 70% 2024: 40% 2026: 30% 2028: 20% | 2023: 20% 2024: 15% 2026: 10% 2028: 5% |
| >=60 | 2023: 100% 2024: 70% 2026: 35% 2028: 0% | 2023: 80% 2024: 50% 2026: 25% 2028: 0% | 2023: 70% 2024: 30% 2026: 15% 2028: 0% | 2023: 20% 2024: 10% 2026: 5% 2028: 0% |



Effetti di una riforma della tassazione delle auto aziendali



Suggerimenti di policy

- Declinare le diverse leve fiscali sulla classe emissiva del veicolo, allineando la tassazione italiana a quella della maggior parte degli altri Paesi europei, al fine di scoraggiare la scelta di auto inquinanti;
- La tassa di immatricolazione dovrebbe inoltre essere parametrata - per ragioni di equità e progressività fiscale - anche al costo d'acquisto dell'auto;
- Destinare gli incentivi fiscali unicamente alle tecnologie a zero emissioni;
- Far corrispondere a ogni misura di “incoraggiamento” della scelta verso auto a emissioni zero una contemporanea progressiva e incrementale penalizzazione per la scelta di auto inquinanti. Questo renderà la misura più efficace e sostenibile anche in termini di finanza pubblica;
- Prevedere una pressione fiscale crescente anche per le BEV. Come per tutte le nuove tecnologie, infatti, gli incentivi o i vantaggi fiscali devono servire esclusivamente a garantire, in una fase iniziale, la penetrazione di una nuova tecnologia sui mercati, quindi a facilitarne la diffusione.



**Grazie per la vostra
attenzione.**

Contatti

elena.lake@transportenvironment.org

andrea.boraschi@transportenvironment.org

