

# SCOSSA FISCALE

**U**n fulmine a ciel sereno per la mobilità elettrica aziendale. Una risposta dell'agenzia delle Entrate (legittima, dicono gli esperti) a un quesito posto da un nuovo soggetto della mobilità elettrica sottolinea come "si ritiene che anche i rimborsi erogati dal datore di lavoro al proprio dipendente per le spese di energia elettrica finalizzata alla ricarica degli autoveicoli assegnati in uso promiscuo costituiscono reddito di lavoratore dipendente da assoggettare a tassazione". Mettendo un nuovo ostacolo alla già difficile transizione elettrica delle flotte. Un fulmine che, magari, sparirà nel giro di un lampo – grazie anche all'intervento delle associazioni di categoria, da Aniasa a Motus-E –, ma che sta agitando il settore. Che si sta sempre più attrezzando anche dal punto di vista dei rifornimenti delle auto aziendali, da gestire con carte, piattaforme o keyfob sempre più essenziali per la corretta gestione delle flotte, come raccontiamo anche noi nel Primo Piano di questa rivista. Dove troverete anche nuovi player del settore in arrivo che – udite, udite – non arrivano dalla Cina. Bensì dall'Arabia Saudita, con ben tre brand, tra cui uno già sul mercato (la statunitense-saudita

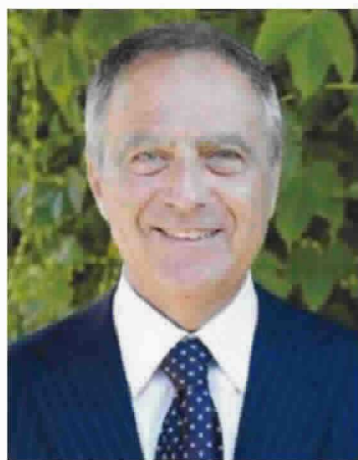
Lucid), da noi incontrati nel primo Forum per gli investimenti italo-saudita di Milano, e dalla Turchia, Paese che ha appena lanciato il suo primo brand, Togg, sul mercato – locale, al momento – con un Suv 100% elettrico super tecnologico. E per il quale noi abbiamo intervistato in esclusiva, a Copenhagen – guarda caso in una fiera di tecnologia – il Ceo, Gürcan Karakas. Ma le Case tradizionali non stanno certamente a guardare: il brand Seat si rinnova, rilanciando il suo ruolo all'interno del gruppo Volkswagen, Ford accelera sui veicoli commerciali 100% elettrici, Toyota rilancia il suo crossover di successo, CH-R, Skoda, Range Rover e la new entry Polestar rimandano la palla nel campo del mercato – anche delle flotte – con le loro ammiraglie. Un focus sull'usato e sull'after sales ci fa capire come il settore debba sempre più strutturarsi. Lo ha fatto BMW Service, come ci ha raccontato il suo direttore Dario Mennella, evidenziando il valore della formazione, dei rapporti umani e della tecnologia nella sua Rete. Tre punti protagonisti anche del Program Campus e del nostro prossimo evento che si terrà a Milano: MaaS - The next level. Con il titolo che è già un programma. Buona Lettura!

# RIFORNIMENTI ALLA SPINA, FIGLI DI UN DIO MINORE

Una interpretazione “alla lettera” dell'Agenzia delle Entrate penalizza i driver di auto elettriche a uso promiscuo che riforniscono di elettroni le loro vetture a casa. Dove, peraltro, i Kw costano di meno. Urge una modifica normativa

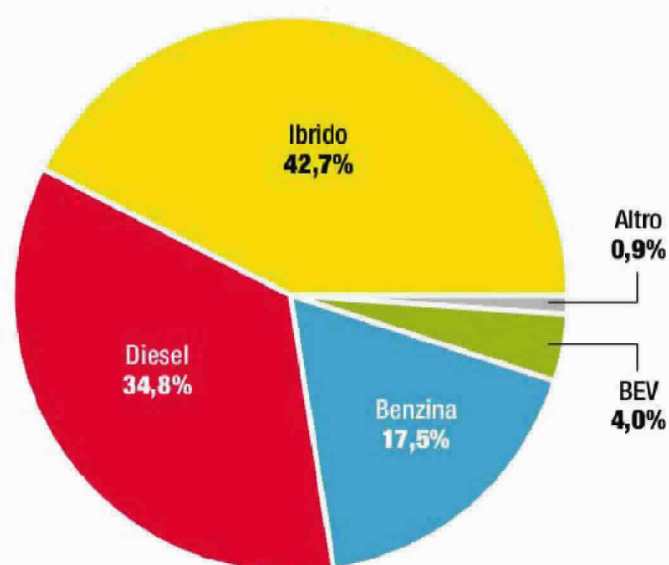
di Pietro Teofilatto

**L**a promozione all'uso di veicoli ad alimentazione elettrica o ibrida plug-in, oltre che con gli incentivi statali e regionali, passa anche attraverso le policy delle aziende. Vari sono gli accorgimenti contrattualizzati dalle aziende, che comunque richiedono sempre una attenta valutazione per le ricadute fiscali ed amministrative. Il rimborso delle spese di ricarica. Con l'interpello n. 421 di fine agosto scorso, l'Agenzia delle Entrate è di nuovo tornata sul tema della coesistenza tra sostenibilità ambientale e imposizione fiscale. Nel documento di prassi, avuto riguardo alla casistica riportata dall'impresa interpellante, l'Agenzia sostiene che le somme corrisposte ai lavoratori destinatari di autoveicoli elettrici o ibridi a titolo di rimborso spese per



Pietro Teofilatto, Aniasa

## Immatricolazioni autovetture Nlt - Primo semestre 2023



Fonte: ANIASA su dati Dataforce

ricariche elettriche effettuate in ambito domestico sono da considerarsi reddito da lavoro dipendente, ad eccezione, ovviamente delle spese rimborsate e sostenute nell'esclusivo interesse del datore di lavoro. Per l'Agenzia sono altrettanto imbonibili le spese eventualmente sostenute per l'installazione, nel domicilio dei dipendenti, di wallbox per la ricarica. Un orientamento basato sull'esatta applicazione della normativa, ma che potrebbe rischiare di rallentare la diffusione delle auto maggiormente ecocompatibili. Occorre però una breve disamina della fattispecie,

visto l'interesse generale per i Fleet Manager, che sempre più valutano l'inserimento in flotta di vetture elettriche ed il coinvolgimento dei dipendenti, in particolare quelli con autovetture assegnate in uso promiscuo.

### IL PROGRAMMA AZIENDALE

Nel caso specifico, l'azienda interpellante ha progettato un valido pacchetto di misure incentivanti. In sintesi, l'azienda ha prospettato il rimborso delle spese per la ricarica a casa sulla base dei consumi effettivi, fornendo al dipendente una tessera

per le esigenze di lavoro ed una per le esigenze private, essenziali per monitorare i chilometri percorsi ed i rispettivi consumi di energia per le ricariche effettuate. L'azienda contempla quindi di rimborsare i soli chilometri percorsi per esigenze di lavoro (ma per alcuni dipendenti il rimborso può essere totale). Inoltre l'azienda ha offerto di farsi carico delle spese di installazione e di manutenzione delle wallbox domestiche (esclusi però interventi strutturali). Secondo l'azienda le spese di ricarica del veicolo assegnato al dipendente ed effettuate presso l'utenza domestica, se rimborsate dall'azienda non rientrano nella tassazione del fringe benefit, in quanto anticipazione per conto del datore di lavoro.

#### IL PARERE DELL'AGENZIA

Gli Uffici tributari hanno fatto riferimento in primis al principio di onnicomprensività del reddito di lavoro dipendente, in base al quale le somme in denaro e i valori di beni e servizi offerti dall'azienda concorrono alla determinazione del reddito sulla base del loro valore normale. Concetto generale, su cui si era già espresso il Ministero delle Finanze con la circolare n.326 del 23/12/1997, documento passato alla storia, in quanto definiva per la prima volta il regime fiscale dei veicoli in uso promiscuo, stabilendo un criterio di determinazione forfetaria del quantum da assoggettare a tassazione (incentrato, come noto, sul costo di percorrenza delle tabelle ACI).

Tale criterio forfetario, confermato dalla Legge di bilancio per il 2020, seppur graduato in ragione delle emissioni di Co2, secondo l'Agenzia "prescinde da qualunque valutazione degli effettivi costi di utilizzo e anche dalla percorrenza che il dipendente effettua realmente". Pertanto è irrilevante che il dipendente sosten-

ga degli elementi che rientrano comunque nella base di commisurazione del costo di percorrenza fissato dall'ACI.

Gli Uffici hanno richiamato la Circolare del 1997, secondo cui ulteriori beni e servizi forniti dall'azienda (ad esempio il box), anche gratuitamente, sono da valutare separatamente per stabilire l'importo da assoggettare a tassazione come reddito di lavoro dipendente. In linea sulla pronuncia del 1997, l'Agenzia è del parere che l'installazione delle wallbox presso l'abitazione del dipendente rientri in tale regime di tassazione.

L'Agenzia ha poi ricordato che le somme rimborsate al dipendente sono da tassare ai fini Irpef, ad eccezione delle spese anticipate dal dipendente nell'esclusivo interesse del datore di lavoro. E quindi anche i rimborsi per le spese di energia elettrica per la ricarica di autoveicoli assegnati in uso promiscuo costituiscono redditi di lavoro dipendente da assoggettare a tassazione.

#### OCCORRE UN INTERVENTO DEL LEGISLATORE

Una risposta, certo, in linea con la normativa, ma che rischia di stridere con gli obiettivi generali di incentivazione della mobilità elettrica.

Anche perché l'assegnazione di veicoli elettrificati risulta penalizzante rispetto ai veicoli endotermici: la fuel card consente infatti la copertura completa delle spese di rifornimento, mentre il contratto per la ricarica dei veicoli elettrici risulta invece utilizzabile solo in ambito pubblico e non domestico. Con maggiori esborsi da parte delle aziende.

Il tema è controverso in quanto l'Agenzia, in risposta ad altro interpello (il n. 329 del 2022), aveva riconosciuto la non imponibilità in capo al dipendente delle ricariche

elettriche offerte gratuitamente dal datore di lavoro ai dipendenti con auto elettriche private, ma per il periodo limitato di 6 mesi, richiamando finalità ambientali.

E' necessaria una modifica normativa, che metta sullo stesso livello i benefit aziendali riferiti ai mezzi di trasporto dei dipendenti. Una soluzione intelligente potrebbe essere quella di inserire la voce di spesa per l'acquisto di energia dedicata alla ricarica elettrica per veicoli nelle somme che non concorrono a costituire il reddito da lavoro dipendente. Una modifica che, esentando da oneri contributivi e fiscali, permetterebbe alle aziende di adottare maggiormente policy a favore della mobilità elettrica.

#### Immatricolazioni auto aziendali Alimentazione elettrica



|                        | 2022   | 2023 (stima) |
|------------------------|--------|--------------|
| Noleggio Lungo Termine | 13.000 | 17.000       |
| Acquisto/leasing       | 4.600  | 6.500        |
| Totale                 | 17.600 | 23.500       |
| di cui:                |        |              |
| • In pool              | 7.000  | 9.500        |
| • Uso promiscuo        | 10.600 | 14.000       |

Fonte: ANIASA su dati e stime Dataforce