Sommario

Premessa 4

Capitolo 1 - Inquadramento oggettivo 6

1.1 Definizione di veicolo 7

1.1.1 Carta di circolazione 9

1.1.2 Autocarri 14

Capitolo 2 - Disciplina ai fini Iva 17

2.1 Acquisto di un veicolo e costi accessori 18

2.1.1 Acquisti di carburante da società estera 19

2.2 Vendita del veicolo aziendale 23

2.2.1 Casi pratici di fatturazione elettronica 25

Capitolo 3 - Disciplina ai fini imposte dirette 29

3.1 Deducibilità costi auto aziendali 30

3.1.1 Deducibilità integrale 31

3.1.2 Deducibilità parziale auto aziendali 33

3.1.3 Deducibilità parziale veicoli dati in uso promiscuo ai dipendenti 41

3.1.4 Deducibilità parziale veicoli dati in uso promiscuo agli amministratori 42

3.1.5 Deducibilità spese di impiego, carburante e manutenzione 44

3.1.6 Ripresa del costo in dichiarazione dei redditi 45

3.2 Veicoli assegnati ai dipendenti 45

3.2.1 Autoveicoli concessi in uso promiscuo a decorrere dal 1.07.2020 47

3.2.2 Autoveicoli concessi in uso promiscuo a decorrere dal 1.01.2025 53

3.2.3 Tabelle fringe benefit 54

3.2.4 Esempi emissioni CO_2 59

3.2.5 Autoveicoli concessi in uso promiscuo a decorrere dal 1.01.2026 con il decreto Omnibus 59

3.3 Schema riassuntivo deducibilità spese veicoli 62

3.4 Trasferte con il proprio veicolo 63

3.5 Car sharing, car pooling, buoni mobilità e buoni carburante 65

Capitolo 4 - Agevolazioni 68

4.1 Acquisto infrastrutture di ricarica veicoli elettrici 69

4.2 Incentivi all'acquisto 71

4.2.1 Incentivi auto 2026-2030 71

Premessa

L'acquisto di un veicolo aziendale o ad uso professionale è un'operazione da sempre oggetto di particolare attenzione da parte del legislatore fiscale, con **limiti alla deducibilità dei costi** e alla **detrazione dell'Iva** che variano in funzione della tipologia del mezzo e del relativo utilizzo (aziendale, professionale, promiscuo o assegnato a dipendenti, agenti o rappresentanti).

Negli ultimi anni il settore automotive ha attraversato una fase di **profonda trasformazione**, determinata dalle difficoltà di approvvigionamento delle materie prime e dei componenti, dalla crisi energetica e dalle spinte inflazionistiche, oltre che dalla progressiva transizione verso forme di mobilità a minore impatto ambientale. In tale contesto, anche le politiche fiscali e gli strumenti di incentivazione sono stati progressivamente rimodulati.

Dal 2019 al 2024 sono stati introdotti diversi incentivi per l'acquisto di autovetture, veicoli commerciali e mezzi a due ruote a basse emissioni, nell'ambito del c.d. Ecobonus per la mobilità sostenibile. Dopo il ridimensionamento degli incentivi destinati alle autovetture M1, il **D.P.C.M. 10.06.2026** ha definito un nuovo piano di interventi per la filiera automotive, rimodulando le risorse del relativo Fondo per il **periodo 2026-2030**.

Tra le misure previste assumono particolare rilievo gli **incentivi destinati alle PMI** che esercitano attività di trasporto di cose in conto proprio o in conto terzi per l'acquisto, anche mediante leasing, di nuovi veicoli commerciali N1 e N2, con specifiche risorse riservate ai veicoli elettrici a batteria (BEV) e a celle a combustibile (FCEV). Sono inoltre previsti contributi per l'installazione di impianti GPL o metano su autoveicoli M1 già circolanti e specifiche risorse per ciclomotori e motocicli elettrici.

Parallelamente, è stata profondamente **modificata la disciplina fiscale delle auto concesse in uso promiscuo ai dipendenti**. La legge di Bilancio 2025 (L. 30.12.2024, n. 207) ha introdotto, per le fattispecie soggette al nuovo regime, un criterio legato alla tipologia di alimentazione in luogo del precedente criterio basato sulle emissioni di CO_2. Il fringe benefit è determinato assumendo una percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri annui sulla base dei costi chilometrici delle tabelle ACI, applicando una percentuale ordinaria del 50%, ridotta al 20% per i veicoli elettrici ibridi plug-in e al 10% per quelli a batteria a trazione esclusivamente elettrica.

Su tale disciplina è intervenuto il **D.Lgs. 7.08.2026, n. 148** (c.d. decreto correttivo "Omnibus"), che ha apportato ulteriori modifiche alla disciplina fiscale dei veicoli concessi in uso promiscuo ai dipendenti, intervenendo sia sui criteri di determinazione del valore imponibile sia sul regime transitorio applicabile ai veicoli già assegnati o ordinati anteriormente all'entrata in vigore del nuovo sistema.

Il quadro fiscale e agevolativo dei veicoli aziendali risulta pertanto particolarmente articolato e richiede di coordinare le regole sulla deducibilità dei costi e sulla detrazione dell'Iva con quelle relative ai fringe benefit e con le nuove misure di sostegno alla mobilità e al rinnovo del parco veicoli.

Il presente e-book propone un **riepilogo aggiornato del trattamento ai fini delle imposte dirette e dell'Iva dei veicoli a motore utilizzati da imprese e professionisti**, della disciplina delle auto concesse in uso promiscuo ai dipendenti e delle principali misure incentivanti applicabili nel 2026 e programmate per il periodo 2026-2030.

Dal 1.01.2027 si applicano il Testo unico Iva (D.Lgs. 19.01.2026, n. 10) e il nuovo Testo unico delle imposte sui redditi (D.Lgs. 19.06.2026, n. 117), che riordinano la disciplina senza modificarne, in linea generale, la sostanza. Nel presente testo le norme sono citate con la numerazione vigente nel 2026, mentre i riquadri «Legislazione» indicano tra parentesi gli articoli corrispondenti dei Testi Unici.

Capitolo 1

Inquadramento oggettivo

Legislazione: Art. 19-bis.1 D.P.R. 26.10.1972, n. 633 (art. 58 D.Lgs. 19.01.2026, n. 10 dal 2027) - Art. 164 D.P.R. 22.12.1986, n. 917 (art. 168 D.Lgs. 19.06.2026, n. 117 dal 2027) - Art. 47, c. 1 D.Lgs. 30.04.1992, n. 285

1.1 - Definizione di veicolo

L'acquisto, l'utilizzo, la manutenzione e la gestione in genere dei veicoli aziendali richiede un'attenta **valutazione di natura fiscale**, in quanto le regole Iva e delle imposte dirette sono distinte e cambiano in base alla tipologia di veicolo (autovettura, autocarro, ecc.) ed in base all'utilizzo dello stesso da parte dell'impresa. I veicoli stradali a motore sono definiti, **ai fini Iva**, dall'**art. 19-bis.1** D.P.R. 633/1972. Ai fini delle **imposte dirette**, invece, si fa riferimento all'**art. 164 Tuir** che tratta delle autovetture, motocicli ed altri veicoli come definiti dal codice della strada. Si propone una tabella di riepilogo con le definizioni proposte dal Tuir e dal Decreto Iva con riferimento alle diverse tipologie di veicoli.

Definizioni ai fini Iva *Art. 19-bis.1, c. 1, lett. c) D.P.R. 633/1972*	• **Sono considerati veicoli a motore** (diversi dai trattori agricoli o forestali) tutti quelli **normalmente adibiti al trasporto stradale di persone o beni** la cui massa massima autorizzata non supera 3.500 kg e il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente non è superiore a 8. • In base alla **lett. f), tabella B D.P.R. 633/1972** sono considerati veicoli stradali a motore i motocicli per uso privato con motore di cilindrata superiore a 350 cm^3.
Definizioni ai fini imposte dirette *Art. 164 Tuir*	• **Autovetture** = veicoli destinati al trasporto di persone, aventi al massimo nove posti, compreso quello del conducente [art. 54, lett. a) D.Lgs. 30.04.1992, n. 285]. • **Autocaravan** = veicoli aventi una speciale carrozzeria ed attrezzati permanentemente per essere adibiti al trasporto e all'alloggio di 7 persone al massimo, compreso il conducente [art. 54, lett. m) D.Lgs. 30.04.1992, n. 285]. • **Ciclomotori** = veicoli a motore a **due** o **tre ruote** aventi le seguenti caratteristiche: motore di **cilindrata non superiore a 50 cc**, se termico; capacità di sviluppare su strada orizzontale una **velocità fino a 45 km/h**. • **Motocicli** = veicoli a motore, a **2**, **3** o **4 ruote**.

Il **codice della strada** (D.Lgs. 30.04.1992, n. 285), invece, propone la seguente **classificazione dei veicoli**: a) veicoli a braccia; b) veicoli a trazione animale; c) velocipedi; d) slitte; e) ciclomotori; f) motoveicoli; g) autoveicoli; h) filoveicoli; i) rimorchi; j) macchine agricole; k) macchine operatrici; l) veicoli con caratteristiche atipiche.

Nelle tabelle sotto riportate vengono dettagliati i veicoli a motore destinati al trasporto di persone o di cose, di cui alle lett. e), f), g), h), i) e l), **classificati in base alle categorie internazionali**.

VEICOLI A MOTORE CATEGORIA L		
	**L1e**	Veicoli a **2 ruote** la cilindrata del cui motore **non supera i 50 cc** per i motori a combustione interna ad accensione comandata, la cui potenza del motore elettrico non supera i 4 kW e la cui **velocità massima** di costruzione (qualunque sia il sistema di propulsione) **non supera i 45 km/h**.
	L2e	Veicoli a **3 ruote** la **cilindrata del cui motore non supera i 50 cc** per i motori a combustione interna ad accensione comandata o non supera i 500 cc per i motori a combustione interna ad accensione spontanea, la cui potenza del motore elettrico non supera i 4 kW, la cui massa in ordine di marcia non supera i 270 kg e la cui **velocità massima** di costruzione **non supera i 45 km/h**.
	L3e	Veicoli a **2 ruote** che non possono essere classificati come appartenenti alla categoria L1e.
	L4e	Veicoli a **3 ruote asimmetriche** rispetto all'asse longitudinale mediano, costituiti da veicoli di categoria L3e dotati di sidecar, con un numero massimo di 4 posti a sedere incluso il conducente e con un numero massimo di 2 posti per passeggeri nel sidecar.
	L5e	Veicoli a **3 ruote simmetriche** rispetto all'asse longitudinale mediano, la cilindrata del cui motore (se si tratta di motore termico) **supera i 50 cc** o la cui **velocità massima** di costruzione (qualunque sia il sistema di propulsione) **supera i 45 km/h.**
	L6e	**Quadricicli leggeri**, la cui massa a vuoto è inferiore o pari a 350 kg, esclusa la massa delle batterie per i veicoli elettrici, la cui **velocità massima** per costruzione è **inferiore** o **uguale a 45 km/h** e la cui cilindrata del motore è **inferiore o pari a 50 cm^3** per i motori ad accensione comandata; o la cui potenza massima netta è inferiore o uguale a 4 kW per gli altri motori, a combustione interna; o la cui potenza nominale continua massima è **inferiore** o **uguale a 4 kW per i motori elettrici**. Tali veicoli sono conformi alle prescrizioni tecniche applicabili ai ciclomotori a 3 ruote della categoria L2e, salvo altrimenti disposto da specifiche disposizioni comunitarie.
	L7e	**Quadricicli**, diversi da quelli di cui alla categoria L6e, la cui massa a vuoto è **inferiore** o **pari a 400 kg** (550 kg per i veicoli destinati al trasporto di merci), esclusa la massa delle batterie per i veicoli elettrici, e la cui **potenza massima** netta del motore è **inferiore** o **uguale a 15 kW**. Tali veicoli sono considerati come tricicli e sono conformi alle prescrizioni tecniche applicabili ai tricicli della categoria L5e salvo altrimenti disposto da specifiche disposizioni comunitarie.

VEICOLI A MOTORE DESTINATI AL TRASPORTO DI PERSONE ED AVENTI ALMENO 4 RUOTE - CATEGORIA M		
	**M1**	Veicoli destinati al **trasporto di persone**, aventi **al massimo 8 posti a sedere** oltre al sedile del conducente.
	**M2**	Veicoli destinati al **trasporto di persone**, aventi **più di 8 posti a sedere** oltre al sedile del conducente e **massa massima non superiore a 5 t**.
	**M3**	Veicoli destinati al **trasporto di persone**, aventi **più di 8 posti a sedere** oltre al sedile del conducente e **massa massima superiore a 5 t**.

VEICOLI A MOTORE DESTINATI AL TRASPORTO DI MERCI, AVENTI ALMENO 4 RUOTE CATEGORIA N		
	**N1**	Veicoli destinati al **trasporto di merci**, aventi **massa massima non superiore a 3,5 t**.
	**N2**	Veicoli destinati al **trasporto di merci**, aventi **massa massima superiore a 3,5 t ma non superiore a 12 t**.
	**N3**	Veicoli destinati al **trasporto di merci**, aventi **massa massima superiore a 12 t**.

1.1.1 Carta di circolazione

La carta di circolazione fornisce le **informazioni di carattere tecnico** ed **amministrativo dell'autovettura**. All'interno della stessa sono presenti dei **codici comunitari**, tratti dalla direttiva Europea 29.04.1999, n. 1999/37/CE: ad ogni codice corrisponde una determinata informazione, al fine di rendere il documento uniforme in tutti gli Stati membri.

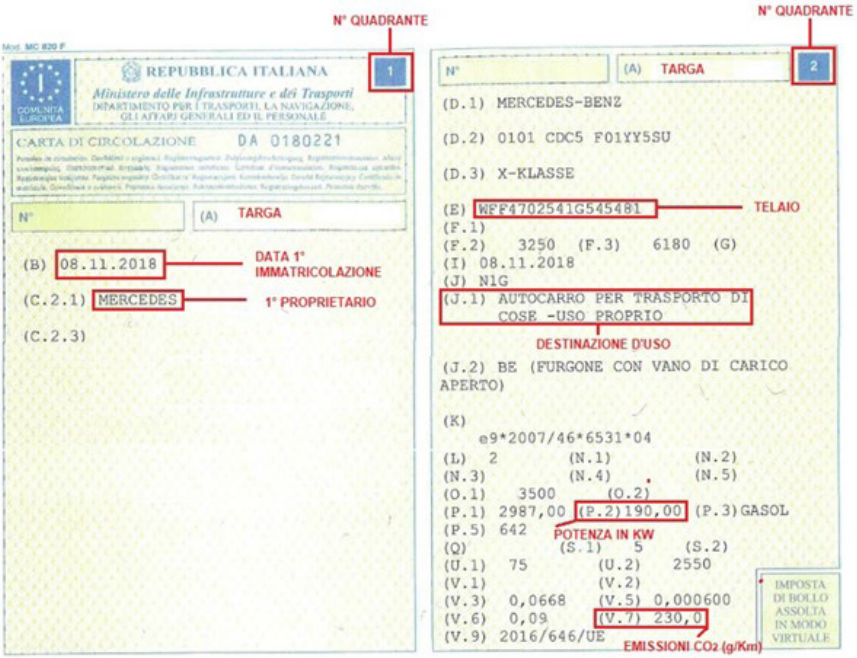
Nella tabella seguente si riportano i **codici della carta di circolazione europea**.

Centro Studi Castelli S.r.l. – *Riproduzione vietata*

CONTENUTO INFORMATIVO DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE EUROPEA	
A	**Numero di immatricolazione** (targa).
B	**Data della prima immatricolazione** del veicolo.
C.2.1	Cognome o ragione sociale.
C.2.3	Indirizzo nello Stato membro di immatricolazione alla data di rilascio del documento.
C.3.1	Cognome o ragione sociale.
C.3.2	Nome/i o iniziale/i (se del caso).
C.3.3	Indirizzo nello Stato membro di immatricolazione alla data di rilascio del documento.
D.1	Marca veicolo.
D.2	Tipo veicolo.
D.3	Denominazione commerciale.
E	**Numero di identificazione del veicolo (telaio)**.
F.1	Massa massima a carico tecnicamente ammissibile, ad eccezione dei motocicli.
F.2	**Massa massima a carico ammissibile** del veicolo in servizio nello Stato membro di immatricolazione.
F.3	Massa massima a carico ammissibile dell'insieme in servizio nello Stato membro di immatricolazione.
G	Massa del veicolo in servizio carrozzato e munito del dispositivo di attacco per i veicoli trattori di categoria diversa dalla M1.
I	Data di immatricolazione alla quale si riferisce la carta di circolazione.
J	**Categoria del veicolo**.
J.1	**Destinazione ed uso del veicolo**.
J.2	**Carrozzeria del veicolo**.
K	Numero di omologazione del tipo (se disponibile).
L	Numero di assi.
N.1	Ripartizione tra gli assi della massa massima a carico tecnicamente ammissibile (per i veicoli con massa totale superiore a 3500 (kg) asse 1 (kg).
N.2	Asse 2 (kg), se del caso.
N.3	Asse 3 (kg), se del caso.
N.4	Asse 4 (kg), se del caso.
N.5	Asse 5 (kg), se del caso.
O.1	Massa massima a rimorchio tecnicamente ammissibile con rimorchio frenato (kg).
O.2	Massa massima a rimorchio tecnicamente ammissibile con rimorchio non frenato (kg).
P.1	**Cilindrata** (cm^3).
P.2	**Potenza netta massima in kW**.

P.3	**Tipo di combustibile** o di alimentazione.
P.5	Numero di identificazione del motore.
Q	Rapporto potenza/massa in kW/kg (solo per i motocicli).
S.1	**Numero di posti a sedere**, compreso quello del conducente.
S.2	Numero di posti in piedi (se del caso).
U.1	Livello sonoro a veicolo fermo [dB(A)].
U.2	Livello sonoro a regime del motore (giri x min-1).
V.1	CO (g/km o g/kWh).
V.2	HC (g/km o g/kWh).
V.3	**Emissioni NOx** (g/km o g/kWh).
V.5	**Particolato per i motori diesel** (g/km o g/kWh).
V.7	**Emissioni CO_2** (g/km).
V.9	Indicazione della classe ambientale di omologazione CE.

ESEMPIO CARTA DI CIRCOLAZIONE



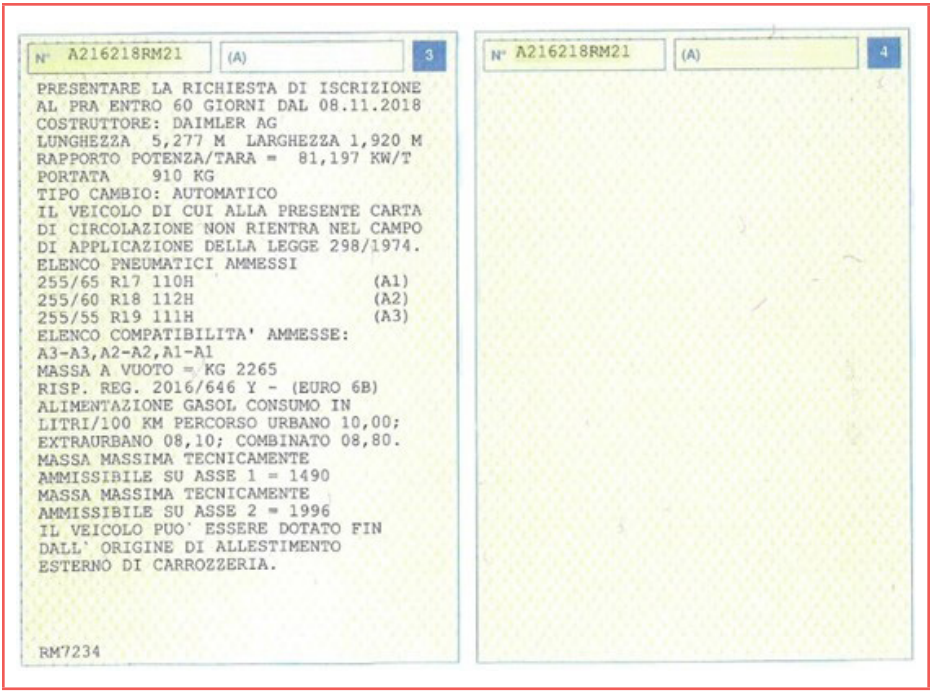
Centro Studi Castelli S.r.l. – *Riproduzione vietata*

Nel **quadrante 1** vengono riportate tutte **le informazioni necessarie per identificare il veicolo ed il proprietario**.

Se l'intestatario della carta di circolazione ed il proprietario del veicolo sono la stessa persona o ragione sociale vengono indicati i codici (C.2.1), (C.2.2) e (C.2.3). Se, invece, l'intestatario della carta di circolazione **non corrisponde all'effettivo proprietario** del veicolo (si tratta di una situazione tipica, ad esempio, delle vetture concesse con noleggio a lungo termine o in comodato d'uso) vengono riportati i codici (C.1.1), (C.1.2) e (C.1.3). Se infine l'intestatario è il proprietario del veicoli il codice (C4) viene affiancato dalla lettera "A". Nel caso opposto, invece, troviamo la lettera "B".

All'interno del **quadrante 2** sono esposte **numerose informazioni sul veicolo**, tra cui:

- con la lettera (D), suddivisa di solito nei punti 1, 2 e 3, vengono indicate la marca, il tipo e la denominazione commerciale del veicolo in oggetto;
- i codici (F.1) ed (F.2), servono ad indicare la massa del veicolo a pieno carico. Il codice (F.3), invece, indica la massa massima ammissibile dell'insieme data dal veicolo a pieno carico e rimorchio;
- la lettera (I) identifica la data di immatricolazione alla quale si riferisce la carta di circolazione;
- i codici **(J)**, **(J.1)**, **(J.2)** identificano, rispettivamente, la **categoria del veicolo**, la **destinazione d'uso** e la **tipologia di carrozzeria**. Con (K), invece, viene riportato il numero di omologazione del tipo, ovvero del modello del veicolo mentre con (L) è possibile risalire al numero di assi;
- gli **autocarri** caratterizzati da una **massa superiore alle 3.5 tonnellate** presentano anche il codice **(N)**, suddiviso in sotto-categorie, che riporta la massa per ogni asse. La lettera (O) sta, invece, ad identificare la massa massima ammissibile dell'eventuale rimorchio da collegare al veicolo in oggetto;
- la **lettera (P)**, suddivisa nei codici da (P.1) a (P.5), serve per chiarire tutte le caratteristiche del motore del veicolo a cui fa riferimento il libretto. I codici legati alla lettera P identificano, rispettivamente, la **cilindrata espressa in cm3**, la **potenza netta massima (kW)**, il tipo di combustibile o di alimentazione, il regime massimo dei giri del motore ed il numero di identificazione del motore. Da notare che il punto (P.5) è molto importante in quanto identifica in modo univoco il motore e risulta essenziale per l'acquisto di eventuali pezzi di ricambio;
- i **codici (V.1), (V.2), (V.3), (V.5)** e **(V.7)** servono per identificare i **valori dei gas di scarico** (CO, HC, NOx, particolato per motori diesel, CO_2). Il codice **(V.9)** rappresenta, invece, l'indicazione della **classe ambientale di omologazione CE**.

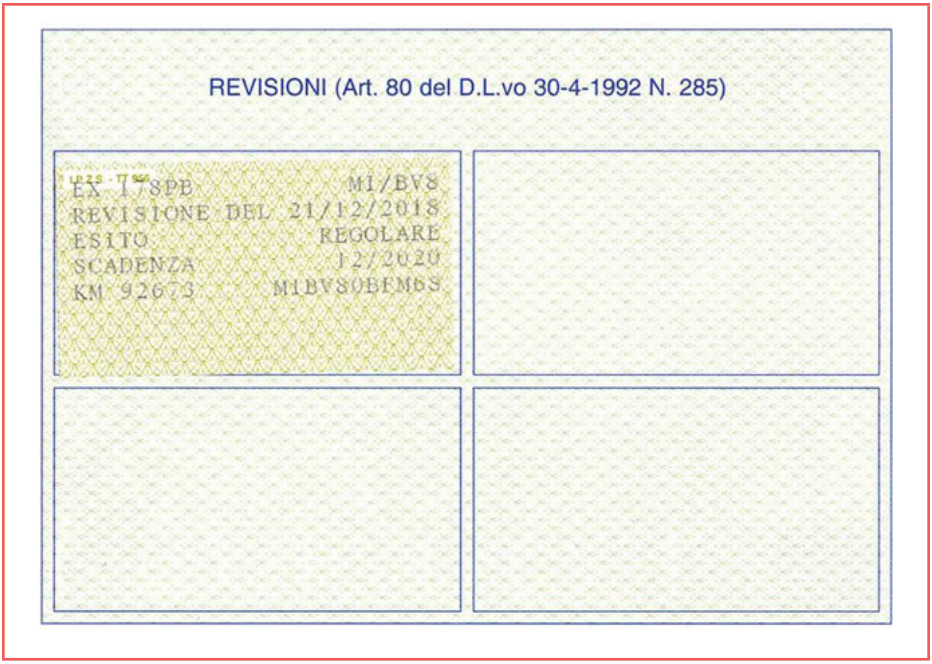


Questi **ultimi 2 quadranti** servono a fornire diverse **informazioni "extra" per il veicolo** a cui fa riferimento la carta di circolazione. In questi quadranti vengono riportate, esclusivamente, **informazioni per esteso senza l'utilizzo di codici**, a differenza di quanto visto in precedenza.

Tra le informazioni disponibili troviamo le **dimensioni del veicolo** ed il rapporto potenza/tara, oltre alla **classe di omologazione ambientale** (Euro 6, Euro 5, ecc.), i dati sul consumo di carburante, la massa a vuoto e le misure permesse delle gomme.

Infine, il **retro della carta di circolazione** viene utilizzato per riportare gli **aggiornamenti**, come i **trasferimenti di proprietà** registrati dal mezzo a cui fa riferimento il libretto e i risultati degli **interventi periodici di revisione** obbligatori per legge.

Centro Studi Castelli S.r.l. – *Riproduzione vietata*



1.1.2 Autocarri

Le limitazioni alla deduzione dei costi non operano in relazione ai veicoli di cui alla richiamata lettera d) dell'art. 54 C.d.S. (**DEFINIZIONE AUTOCARRO - veicoli destinati al trasporto di cose e delle persone addette all'uso o al trasporto delle cose stesse**) ma occorre fare riferimento alla sussistenza o meno del requisito dell'inerenza.

L'Agenzia delle Entrate ha esaminato la richiesta di inerenza dei costi relativi ad un autocarro da parte di un notaio nella risoluzione 23.07.2002, n. 244. Affinché l'istante possa dedurre integralmente dal reddito la spesa sostenuta per l'acquisto del veicolo e gli altri componenti negativi di reddito ad esso correlati, è necessario che vi sia un **rapporto di stretta inerenza tra l'attività di notaio**, dallo stesso esercitata e l'utilizzo del veicolo immatricolato quale «autocarro». In linea generale, non è possibile riscontrare un nesso di diretta strumentalità tra l'utilizzo di un autocarro e lo svolgimento di un'attività professionale, quale quella notarile, che si caratterizza logicamente per il fatto di fondarsi sull'applicazione di energie intellettuali da parte del prestatore del servizio e che viene normalmente esplicata in ambienti organizzati in ufficio.

Per quanto riguarda la necessità, invocata dall'istante, di trasportare frequentemente documenti, si fa presente che, a parte il fatto che l'introduzione di procedure telematiche per la registrazione degli atti sta riducendo il movimento dei supporti cartacei, risulta francamente difficile ipotizzare che la quantità di fascicoli da trasportare richieda addirittura l'utilizzo di veicoli attrezzati per il trasporto professionale di merci.

Falsi autocarri

Al fine di contrastare le immatricolazioni di veicoli dettate da convenienze fiscali, con provvedimento del direttore dell'Agenzia delle Entrate del 6.12.2006 sono stati individuati i "falsi autocarri" come quei veicoli che, a prescindere dalla categoria di omologazione e dagli adattamenti, risultano "fiscalmente" autovetture destinate al trasporto di persone:

- **M1** veicoli destinati al trasporto di persone, aventi al massimo otto posti a sedere oltre al sedile del conducente;
- **N1** veicoli destinati al trasporto di merci, aventi massa massima non superiore a 3,5 t.

Si tratta di autovetture, in presenza delle caratteristiche sotto riportate.

La prima verifica da effettuare è il possesso di **3 requisiti** riscontrabili dalla carta di circolazione del mezzo:

1. **immatricolazione (J) come N1 (massa inferiore a 3,5 t)**;
2. **codice carrozzeria (J.2) = F0**;
3. **posti a sedere (S.1) = 4 o più**.

La **mancanza anche solo di una caratteristica fa rientrare il mezzo nella categoria fiscale degli autocarri** (così, ad esempio, la limitazione in modo permanente a due posti a sedere); se il veicolo, invece, ha tutte le caratteristiche precedenti, occorre ancora verificare il valore del **rapporto tra la potenza espressa in kW** e la differenza tra massa complessiva in tonnellate e tara in tonnellate.

Il mezzo può essere definito fiscalmente come autocarro se il rapporto è inferiore al valore 180, diversamente (ossia con risultato uguale o superiore a 180) si applicano le regole fiscali delle autovetture.

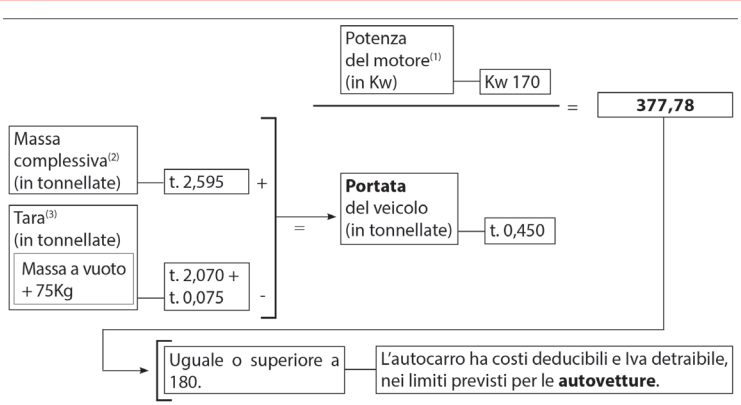
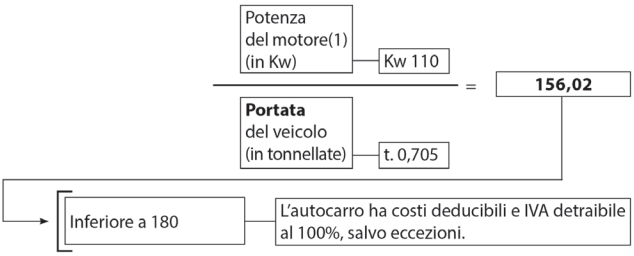
$$\frac{\textbf{Potenza Pt (kW) (P.2)}}{\textbf{(Massa complessiva in tonnellate - Tara in tonnellate)}}$$

	Se il risultato è inferiore a 180 si tratta di un autocarro.
	Se il risultato è uguale o superiore a 180 si tratta di un'autovettura.

Occorre far riferimento ai seguenti dati inseriti nella carta di circolazione.

P.2	Potenza (Pt) espressa in kW.
F.2	Massa complessiva in tonnellate (trasformare i kg in tonnellate dividendo per 1.000).
Tara	Massa a vuoto sempre in tonnellate (Kg divisi per mille).

Centro Studi Castelli S.r.l. – *Riproduzione vietata*

ESEMPI APPLICATI A VEICOLI COMMERCIALI	
BMW X5	
Renault Espace	

Riferimenti alla carta di circolazione	(1) (P.2). (2) (F.2). (3) (Massa a vuoto).