

IMPOSTE DIRETTE

di ALBERTO DI VITA

Auto aziendali si cambia ancora, o no?

Il decreto Milleproroghe non ha introdotto, per ragioni tecniche, la disciplina transitoria che manca al fringe benefit 2025 per le auto aziendali. In attesa di chiarimenti per i casi a cavallo si prospetta un ritorno al passato.

Chi attendeva fiducioso dal decreto Milleproroghe un miglioramento della disciplina per le auto aziendali per l'anno 2025 è rimasto deluso. Per ragioni di pura negoziazione parlamentare, gli emendamenti della stessa maggioranza sono stati ritirati o non votati. La situazione è tornata quella complicata già delineata dalla manovra 2025.

Riassumiamo. Il legislatore della manovra, mosso dalla volontà di abbattere le emissioni di CO2, ha inteso incentivare l'inserimento nelle flotte aziendali di veicoli elettrici e plug-in ed allo stesso tempo disincentivare l'assegnazione di auto benzina e diesel.

A tal fine ha rimodulato i parametri dei fringe benefit (rispetto alla tariffa ACI che approssima il costo dell'auto per l'azienda) stabilendo una tassazione minima del **10% per i veicoli elettrici**, del 20% per quelli ibridi plug-in e del 50% per tutti gli altri, che rappresentano la gran parte del parco auto aziendale in Italia.

È stato acutamente notato che il risultato è un disastro di politica industriale, ma rimaniamo sulla norma.

Le novità si applicano testualmente ai veicoli di nuova immatricolazione (2025), concessi in uso promiscuo con contratti stipulati a decorrere dal 1.01.2025.

Nella foga riformatrice, la manovra non si è preoccupata di normare il **regime transitorio.** Per tale ragione il decreto milleproroghe conteneva alcuni emendamenti destinati a razionalizzare il passaggio tra la vecchia e la nuova disciplina. Emendamenti che sono stati sacrificati, almeno per ora, sull'altare della negoziazione parlamentare a favore di misure ritenute più meritorie.

Arriverà quindi un nuovo provvedimento? O l'Agenzia ci darà una soluzione?

Probabilmente sì, ma intanto vanno indicate soluzioni solide e rigorose per il transitorio, salvo integrazione. C'è chi suggerisce di utilizzare la nuova norma anche per auto vecchie (immatricolate prima del 2025) assegnate nel 2025.

Tuttavia, ci pare che per applicare la nuova disciplina sia necessario che entrambi gli eventi indicati dalla norma si verifichino nel 2025: immatricolazione ed assegnazione al dipendente. Di conseguenza, se nel 2025 viene assegnata un'auto vecchia (per esempio, immatricolata ante 2025) la disciplina deve essere ricercata altrove.

A nostro avviso, salvo che l'Agenzia delle Entrate legittimi pragmaticamente l'uso della norma in vigore per il 2024, tale caso va gestita secondo le **regole ordinarie** in materia di valore normale, ossia adottando la disciplina comunemente vigente prima che il legislatore intervenisse a quantificare forfetariamente il benefit (cfr. risoluzione n. 46/E/2020).

A tale scopo, si ricorda che prima del 1997 era abbastanza comune quantificare il fringe benefit in misura pari all'incidenza dei giorni della settimana non lavorati ossia 2/7 da cui il 30%; non pare quindi bizzarro che qualche azienda lo adotti nuovamente trovandolo rispondente alle proprie particolarità.

Il criterio potrebbe oggi sembrare fin troppo semplice, ma è pratico e consueto, anche perché le nuove tabelle ACI hanno conservato l'apposita colonna. Vedremo, quindi, se arriveranno indicazioni più puntuali.

