

**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 gestito 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.

EBOOK

**Fiscalità dei veicoli aziendali**

Trattamento ai fini Iva e imposte dirette dei veicoli ad uso aziendale e professionale, con tutte le novità della legge di Bilancio 2025

**SCOPRI SU  
RATIO STORE****NOVITÀ**