

Auto aziendali, tasse più alte del 50% anche per le elettriche



Possibili penalizzazioni sui contratti più lunghi per ridurre i costi. La norma nell'Omnibus non prevede più gettito

Fringe benefit

L'incremento dopo 5 anni di utilizzo rischia di colpire anche 7.200 veicoli green

Nessuna differenza. La nuova maggiorazione del 50% per la tassazione delle auto aziendali dopo 5 anni di utilizzo non distingue tra tipologie di alimentazione. Così nel calderone della nuova norma, confermata nel testo finale del decreto Omnibus (approvato definitivamente il 4 agosto in Consiglio dei ministri), nonostante la commissione Finanze della Camera avesse chiesto al Governo di ripensarci nel proprio parere, finiranno anche le vetture elettriche. L'obiettivo è quello di incentivare il rinnovo del parco auto. Ma proprio sulle vetture di ultima generazione e quindi con impatto ambientale più ridotto rischia di determinarsi una sorta di corto circuito, perché proprio sull'elettrico si è verificato un allungamento dei contratti per mitigare i costi per le imprese che concedono il fringe benefit e di conseguenza anche per i dipendenti che ne sono beneficiari.

I numeri in gioco

Ma di che numeri stiamo parlando? Secondo le stime di Aniasa (l'associazione nazionale industria dell'autonoleggio, della sharing mobility e dell'automotive digital aderente a Confindustria) la nuova disposizione può impattare complessivamente su 12mila veicoli per cui i contratti di utilizzo vanno oltre la soglia di sbarramento dei 5 anni fissati dalle modifiche. Dentro il valore assoluto, però, c'è una proporzione che fa riflettere: il 60% sono vetture elettriche e il restante con alimentazione endotermica (benzina o diesel) o ibrido. A conti fatti significa che

7.200 vetture nelle flotte di noleggio a lungo termine rischiano un aumento di tassazione se impiegate a partire dal sesto anno.

Senza effetti sul gettito stimato

È bene chiarire un aspetto. Come riporta anche la relazione tecnica al decreto Omnibus, dall'aumento di tassazione non è atteso un maggior gettito. Questo perché, secondo i tecnici, «il ricambio delle auto aziendali avviene mediamente prima del quinto anno di immatricolazione». Inoltre la disposizione avrebbe, in ogni caso, l'effetto di scoraggiare il mantenimento del veicolo oltre tale periodo.

Il forfait sugli optional

Il pacchetto di interventi sulle auto aziendali è molto più ampio e contiene una serie di interventi (fortemente auspicati e ora salutati con favore da Aniasa) che fanno chiarezza dopo i cambiamenti che erano stati introdotti con la legge di Bilancio 2025 e i successivi ritocchi. Tra questi figurano l'incremento a forfait del 5% per risolvere le complicazioni di calcolo del valore degli optional non valorizzati nelle tabelle Aci e non direttamente acquistati dal lavoratore. Un passaggio decisivo per spazzare via tutta una serie di dubbi interpretativi, anche a seguito di alcune interpretazioni arrivate dall'amministrazione finanziaria, che – commentano da Aniasa – elimina il pericolo di disparità di trattamento sul piano operativo e consente di uniformare le prassi aziendali.

Riassegnazioni

E ancora nel pacchetto dell'Omnibus c'è il via libera alla riassegnazione senza modificare le regole di tassazione. Infine viene stabilito uno stop all'applicazione del valore normale (più penalizzante), attualmente prevista se la vettura ordinata nel 2024 è stata assegnata al dipendente dopo il 1° luglio 2025.

L'impatto sul mercato

Tuttavia il tema dell'aumento della tassazione per le vetture più datate

non va visto solo con la lente fiscale ma anche, e forse soprattutto, con quello delle dinamiche di mercato. Come fanno notare da Aniasa, la nuova norma non considera il fatto che in questa complessa fase di transizione la durata media dei contratti di noleggio a lungo termine è via via aumentata per vari fattori. In particolare per le vetture ad alimentazione elettrica (per ridurre l'impatto e l'incertezza dei valori residui) si verifica spesso un allungamento dei contratti. In questo modo si consente alle aziende di gestire in modo migliore il veicolo e agli utilizzatori di godere di un costo complessivo ridotto. Il rischio – spiegano da Aniasa – è quello di danneggiare una parte di mercato più virtuosa spingendola ad esserlo ancora di più.

Le scelte alternative

Di fatto, quindi, l'impatto potrebbe non essere nullo sul mercato del noleggio a lungo termine perché, in base a quanto rileva l'associazione di categoria, l'incognita è rappresentata da un possibile rallentamento sul segmento dei veicoli usati che permette un canone mitigato su modelli costosi. Un'incognita che si porta dietro anche un interrogativo che dalle dinamiche di mercato torna dritto al fronte fiscale e delle entrate tributarie: che cosa succederebbe in termini di gettito se si preferissero i rimborsi per costi chilometrici con relative deduzioni invece delle auto aziendali? Ai posteri l'ardua sentenza, che saranno le scelte degli operatori a dare in base alla convenienza economica.

—M. Mo.

—G.Par.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Nel decreto Omnibus. Gli interventi sulle auto aziendali