

Auto aziendali, rischio costi per le vecchie assegnazioni

Francesco delli Falconi Valentino Tamburro

Allarme aumento dei costi per l'utilizzo delle automobili aziendali assegnate ai dipendenti entro il 31 dicembre 2024.

Il problema nasce dal fatto che l'articolo 7 del disegno di legge di Bilancio per il 2025 modifica il regime fiscale applicabile agli autoveicoli concessi in uso promiscuo ai dipendenti, rimodulando le percentuali di imponibilità delle cosiddette tariffe Aci al fine di incentivare l'assegnazione di veicoli a trazione esclusivamente elettrica o ibrida plug-in, penalizzando quelli con motore endotermico (si veda Il Sole 24 Ore dell'11 novembre 2024).

Le nuove previsioni comporteranno sicuramente un maggior carico fiscale per le future assegnazioni di veicoli che non rientrano nella categoria agevolata (dalla quale sarebbero escluse anche le varie tipologie di autovetture elettriche ibride non plug-in), ma conseguenze ben più penalizzanti potrebbero ipotizzarsi se, in fase di approvazione della legge di Bilancio, non venisse introdotta una clausola di salvaguardia che mantenga l'applicazione della disciplina ad oggi in vigore nei confronti delle autovetture concesse in uso promiscuo ai dipendenti entro il 31 dicembre 2024.

Alla luce, infatti, di quanto disposto dall'articolo 7, comma 1, del Ddl Bilancio, il nuovo regime fiscale trova applicazione «ai veicoli concessi in uso promiscuo con contratti stipulati a decorrere dal 1° gennaio 2025». Una simile formulazione era già stata adottata nella legge di Bilancio del 2020, allorché la determinazione del benefit imponibile in capo ai dipendenti venne legata alle emissioni di CO2 dei veicoli.

In quella occasione, però, il legislatore si preoccupò di sancire espressamente il mantenimento del previgente regime nei confronti dei veicoli concessi in uso promiscuo con contratti stipulati antecedentemente all'entrata in vigore delle nuove previsioni (cfr. articolo 1, comma 633, della legge 27 dicembre 2019, n. 160).

Tale previsione, a ben vedere, manca del tutto nell'attuale disegno di legge di Bilancio, con la logica conseguenza che, per le assegnazioni di veicoli effettuate prima del 1° gennaio 2025, dovrebbero applicarsi i principi di carattere generale sanciti dall'articolo 51, comma 3, del Tuir, senza la possibilità di usufruire della determinazione "forfettaria" sulla base delle tariffe Aci.

Tale interpretazione sarebbe confermata dai principi contenuti nella risoluzione 46 del 14 agosto 2020 e dalla risposta delle Entrate fornita in occasione del Telefisco 2021. Nell'opinione dell'Amministrazione finanziaria, infatti, il compenso da

tassare, nel caso di specie, sarebbe rappresentato dall'utilizzo personale del veicolo e corrisponderebbe al valore del canone di leasing o del noleggio pagato dal datore di lavoro, incrementato degli eventuali ulteriori oneri (ossia il carburante), dal quale andrebbe sottratta l'indennità chilometrica determinata in base alle tariffe Aci moltiplicata per i chilometri percorsi nell'interesse del datore di lavoro sia all'interno, sia all'esterno del comune della sede di lavoro.

Da quanto sin qui esposto, conseguirebbe che:

un veicolo assegnato entro il 31 dicembre 2024 sconterà un regime impositivo ben più oneroso di quello applicabile allo stesso identico veicolo immatricolato ed assegnato successivamente a tale data;

le autovetture cosiddette "green" concesse in uso promiscuo prima del 1° gennaio 2025 saranno sempre e comunque soggette ad imposte in misura decisamente superiore rispetto a veicoli alimentati a benzina o diesel, ove questi venissero immatricolati ed assegnati a far data dal 1° gennaio 2025.

© RIPRODUZIONE RISERVATA