

Prot. n. p. 1811

Roma, 20 dicembre 2024

A TUTTE LE ASSOCIATE

Oggetto: Manovra di bilancio 2025 – Aggiornamento normativa fringe benefit

L'Assemblea della Camera ha avviato da stamattina l'esame del Ddl per la Legge di Bilancio per il 2025 e per il triennio 2025-2027 con la discussione generale.

Il Governo ha posto la questione di fiducia sull'approvazione -senza emendamenti, subemendamenti ed articoli aggiuntivi- dell'articolo 1 (il c.d. maxi emendamento) del DDL nel testo approvato dalla V° Commissione, con votazione finale da svolgere entro le 22.30.

Come noto, in collegamento con UTOPIA, la problematica del fringe benefit è stata oggetto del massimo interessamento dell'Associazione, in due mesi di intenso confronto in sede politica, parlamentare e di governo, che ha portato all'esclusione del parco circolante dall'applicazione della maggiore tassazione.

In attesa del completamento dell'iter legislativo previsto entro il 31 c.m., evidenziamo l'intervento del Dott. Stefano Sirocchi sul Sole 24 Ore di oggi, con interessante tesi sull'applicazione del regime tributario.

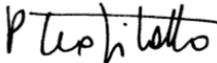
Secondo l'articolo citato, con diretto riferimento alla Risoluzione n.46/2020 dell'Agenzia delle Entrate, il nuovo regime si applica con la necessaria concomitante presenza sia dell'immatricolazione, sia dell'assegnazione del veicolo a partire dal 1° gennaio 2025.

In presenza di differenti fattispecie, come già esaminato nel corso del GDL ANIASA di novembre scorso, si applicherebbe l'attuale regolamentazione. Citiamo, ad esempio, il caso di veicolo immatricolato entro il 2024 ed assegnato al dipendente successivamente a tale data.

Nell'inviare il testo dell'articolo e link sulla stampa specializzata <https://www.fleetmagazine.com/stangata-auto-aziendali-fatta-la-legge-trovata-forse-la-soluzione/>, facciamo riserva di ulteriori comunicazioni.

Cordiali saluti

Pietro Teofilatto
Direttore Area Fisco ed Economia



Auto aziendali, regole fiscali invariate se assegnate nel '24

Benefit

Determinante la data dell'accordo di utilizzo siglato con il dipendente

Per le vetture assegnate nel nuovo anno si applicano coefficienti più alti

Stefano Sirocchi

I veicoli ordinati dall'azienda al noleggiatore o alla concessionaria nel 2024 e immatricolati e assegnati in uso promiscuo ai dipendenti nel corso 2025 sono penalizzati fiscalmente in 3 casi su 4, ossia relativamente a tutti i veicoli non *full electric*, né ibridi *plug-in* (con la sola eccezione dei veicoli super inquinanti con emissioni di Co2 superiori a 190). Ma c'è una via d'uscita.

La mancanza di una disciplina transitoria nell'articolo 1, comma 48 del disegno di legge di Bilancio 2025, sulla nuova fiscalità delle auto aziendali concesse in uso gratuito ai dipendenti, obbliga i datori di lavoro ad applicare il nuovo regime a partire dal primo gennaio 2025 per gli autoveicoli, i motocicli e i ciclomotori di nuova immatricolazione, concessi in uso promiscuo con contratti stipulati a decorrere dal prossimo anno a dipendenti e co.co.co (anche se amministratori). Non rileva la data dell'ordine.

La nuova normativa ricalca le regole introdotte dalla legge di Bilancio 2020, basate sulle emissioni di Co2, ma collega i coefficienti fiscali al tipo di alimentazione dei

veicoli: 10% per i *full electric*, 20% per gli ibridi *plug-in* e 50% per gli altri. Nel 2020, il legislatore ha ugualmente posto il doppio requisito di nuova immatricolazione e di concessione in uso promiscuo con «contratti stipulati» a decorrere dal 1° luglio 2020.

Secondo le Entrate - risoluzione 46/2020 - la concessione dell'auto in uso promiscuo non è un atto unilaterale del datore di lavoro: il lavoratore deve accettare il benefit, sottoscrivendo le condizioni previste per l'utilizzo del veicolo. Pertanto si tratta a tutti gli effetti di un contratto (articolo 1321 del Codice civile: «l'accordo di due o più parti per costituire, regolare o estinguere tra loro un rapporto giuridico» ovvero suscettibile di valutazione economica - articolo 1174).

Sebbene nella prassi aziendale il contratto o la lettera di assegnazione sia redatta e firmata dalle parti al momento della concessione dei benefit, e dunque quando il veicolo è disponibile, nulla osta a

sottoscriverlo prima. Il datore di lavoro può stipulare un contratto con il dipendente entro il 31 dicembre 2024, prevedendo che le parti accettano che venga concesso l'uso dell'autovettura aziendale "modello auto e tipo auto", secondo quanto indicato nel modulo d'ordine, appena il veicolo sarà reso disponibile dal fornitore (noleggiatore o concessionaria). In tal modo, il contratto è efficace sin dalla firma, sebbene l'obbligo di esecuzione a carico del datore di lavoro sia vincolato alle realizzazioni del presupposto contrattuale, ossia della consegna del veicolo da parte del fornitore.

Con la conseguenza che il contratto di concessione del mezzo è stipulato nel 2024 e pienamente efficace, tanto che il datore di lavoro si fa carico di un obbligo cui deve necessariamente tener fede e, al contempo, il valore del *fringe benefit* è collegato alla effettiva disponibilità del veicolo: l'erogazione del compenso in natura decorre da tale data e la relativa imponibilità avviene in base al principio di cassa allargato. Il disallineamento tra «contratti stipulati a decorrere dal 1° gennaio 2025» (analogo terminologia usata nella manovra 2020) e nuove immatricolazioni è possibile, e la stipula del contratto nel '24 esclude l'applicazione del nuovo regime con il doppio requisito congiunto. Per salvaguardare il dipendente, nel contratto va specificato che l'obbligo del datore di lavoro si riferisce alla consegna del veicolo secondo le condizioni generali concordate con il fornitore. Di conseguenza, il dipendente è tenuto ad accettare il veicolo alternativo proposto dal noleggiatore qualora quello ordinato non sia disponibile.

USO PROMISCUEO

Nuova disciplina

I veicoli aziendali assegnati in uso promiscuo ai dipendenti nel corso 2025 saranno penalizzati fiscalmente in 3 casi su 4, ossia relativamente a tutti i veicoli che non sono a trazione *full electric*, né ibridi *plug-in*, con la sola eccezione dei veicoli super inquinanti con emissioni di Co2 superiori a 190