

# Indice Articoli ANIASA

14 Dicembre 2024

## ANIASA

13/12/2024	SOLE24ORE.COM	MANOVRA: NIENTE STANGATA SULLE AUTO AZIENDALI ORDINATE NEL 2024 E ASSEGNATE NEL 2025	Pag. 2
13/12/2024	QUATTORRUOTE.IT	AUTO AZIENDALI ANIASA E ANFIA: "RIFORMA DEI FRINGE BENEFIT INCOERENTE, SERVONO MODIFICHE"	Pag. 4
13/12/2024	FLEETMAGAZINE.COM	TASSAZIONE DELL'AUTO AZIENDALE 2025: AL SICURO GLI ORDINI ENTRO IL 31 DICEMBRE 2024	Pag. 6

## Manovra: niente stangata sulle auto aziendali ordinate nel 2024 e assegnate nel 2025



### **Clausola di salvaguardia per escludere dall'aumento del costo chilometrico le auto in attesa di essere consegnate**

Si allenta la stretta sulle auto aziendali in uso promiscuo ai dipendenti. Con un emendamento del governo alla legge di bilancio, in arrivo venerdì 13 dicembre in commissione Bilancio della Camera, viene introdotta una clausola di salvaguardia per far sì che l'aumento del costo chilometrico previsto dalla legge di bilancio in vigore dal **1° gennaio 2025** per le auto con motore termico e quelle ibride non penalizzi chi è in attesa della consegna della vettura.

In particolare viene previsto che l'attuale sistema di calcolo del costo chilometrico per vetture concesse in uso ai dipendenti continui ad applicarsi ai lavoratori ai quali sono concessi veicoli aziendali dal 1° luglio 2020 al 31 dicembre 2024 nonché ai dipendenti ai quali sono concessi veicoli nel primo semestre 2025 che risultano ordinati dai datori di lavoro entro il 31 dicembre 2024.

Contro la stretta sono intervenute le associazioni **Anfia** (filiera dell'industria automobilistica) e **Aniasa** (autonoleggio e sharing mobility). «Premettendo la assoluta condivisione nell'adozione di misure indirette che supportino il mercato e la diffusione dei veicoli elettrificati - sottolineano - la definizione del nuovo regime proposto, evidenzia alcune incoerenze rispetto alla linea governativa sul tema della transizione della mobilità, ma soprattutto un aggravio economico importante a carico di oltre 1 milione di lavoratori dipendenti che rischia di frenare anche quella parte di mercato automotive che sta

mantenendo in positivo le sue performance». E avvertono: «La nuova normativa rischia di rivelarsi semplicemente come una nuova tassa per i lavoratori dipendenti, categoria di contribuente già fortemente ed estremamente penalizzata».

## Auto aziendali **Aniasa** e Anfia: "Riforma dei fringe benefit incoerente, servono modifiche"



Le associazioni **Aniasa** e Anfia hanno inviato una lettera congiunta ai ministri Matteo Salvini (Trasporti), Adolfo Urso (Imprese), Giancarlo Giorgetti (Economia) e Gilberto Pichetto (Energia) per denunciare ancora una volta le criticità connesse alla riforma dei **fringe benefit sulle auto aziendali**: al momento la V Commissione Bilancio della Camera sta discutendo l'articolo 7 del Ddl Bilancio, che potrebbe includere delle modifiche alla disciplina delle auto aziendali concesse in uso promiscuo con pesanti **conseguenze** per l'intero comparto.

**Le incoerenze.** Nella missiva, le due associazioni, pur condividendo la necessità di introdurre misure "indirette" a favore della diffusione dei veicoli elettrificati, sottolineano "alcune incoerenze" nel nuovo regime proposto, "rispetto alla linea governativa sul tema della transizione della mobilità (aumento del 67% di tassazione per le vetture ibride ed endotermiche Euro 6)" e soprattutto "un aggravio economico importante a carico di oltre 1 milione di lavoratori dipendenti che rischia di frenare anche quella parte di mercato automotive che sta mantenendo in positivo le sue performance (le auto aziendali nel 2023 hanno rappresentato il 45% delle immatricolazioni complessive)".

**L'aggravio economico.** "La nuova normativa rischia di rivelarsi semplicemente come una nuova tassa per i lavoratori dipendenti, categoria di contribuente già fortemente ed estremamente penalizzata, anche in considerazione dell'assenza di una riforma complessiva della fiscalità per le auto aziendali elettrificate (vedasi mancata previsione di detassazione delle ricariche domestiche), assolutamente necessaria per poter davvero creare le condizioni

per uno spostamento di scelta tecnologica di aziende e dipendenti", aggiungono **Aniasa** e Anfia, che accompagnano la missiva con una relazione tecnica dettagliata. Per esempio, con la nuova disciplina "per le aziende e i dipendenti che non possono accedere a veicoli ecologici agevolati, l'aumento della tassazione e dei contributi comporterà significativi maggiori oneri, che, considerando una vettura media con motore termico, è possibile indicare in quasi 1.600 euro all'anno. Nel solo settore del noleggio, per i veicoli aziendali più richiesti si rischia un aumento annuo del valore della tassazione sul dipendente tra i 1.100 e 1.800 euro, un incremento del 67%, che riguarda la maggior parte dei veicoli attualmente noleggiabili (85% del mercato). Inoltre, il conseguente aumento dell'imponibile contributivo a fini previdenziali comporterà per le aziende un impatto di maggiori costi per 122 milioni di euro. Inoltre, l'inasprimento influirà sulle decisioni aziendali, con il rinvio degli acquisti o la proroga dei contratti di noleggio e una conseguente riduzione del gettito fiscale per circa 112 milioni di euro e del Pil per 2,1 miliardi.

**La richiesta.** Le due associazioni fanno inoltre riferimento a una analisi interna, frutto di interlocuzioni con imprese e mobility manager, secondo la quale "le modifiche proposte porteranno ad una possibile riduzione degli ordini stimati in circa 60.000 autovetture, avranno un significativo impatto sul mercato delle autovetture aziendali, che nel 2023 ha rappresentato il 45% delle immatricolazioni complessive, oltre che sulla produzione nazionale (da anni la Fiat Panda è il primo modello di autovettura aziendale)". Pertanto, nella lettera si suggerisce "vivamente al Governo l'adozione di una modifica emendativa che, nel mantenere l'obiettivo primario della riduzione delle emissioni, diversifichi e riduca la tassazione dei veicoli ibridi rispetto a quelli a combustione interna e salvaguardi gli ordini effettuati prima dell'entrata in vigore della Legge di Bilancio".

## **Tassazione dell'auto aziendale 2025: al sicuro gli ordini entro il 31 dicembre 2024**

**Il 13 dicembre arriva alla Commissione Bilancio della Camera un emendamento per fare chiarezza sull'Articolo 7 del disegno di Legge di Bilancio, specificando che per tutti i veicoli ordinati fino al 31 dicembre 2024 continuerà ad applicarsi l'attuale sistema di calcolo del costo chilometrico.**

Come sappiamo, nell'**Articolo 7 del disegno di legge di bilancio depositato alla Camera** lo scorso ottobre è contenuta una modifica della tassazione dell'auto aziendale ad uso promiscuo. Nello specifico, per riassumere, la nuova proposta del governo Meloni – oltre a cambiare le fasce fiscali, passando da una suddivisione basata sul criterio delle emissioni ad una puramente “meccanica”, ovvero tenendo conto della sola alimentazione – dovrebbe rimodulare i coefficienti fiscali per l'auto ad uso promiscuo stessi, avvantaggiando (e di molto) le auto elettriche e Plug-In. Ma, soprattutto, penalizzando in modo rilevante le motorizzazioni ibride pure (mild e full), quelle, cioè, su cui hanno puntato tantissime aziende nella delicata fase di transizione al full electric. Ne abbiamo parlato in modo approfondito in **questo articolo**, con Stefano Sirocchi, HR&Fleet specialist e Partner di Sirocchi Consulting, e Pietro Teofilatto, Direttore Area Fisco ed Economia **ANIASA**.

L'auto ad uso promiscuo, così, verrebbe a costare significativamente di più, sia per il dipendente che per la azienda che concede la vettura in benefit, ma molti Fleet Manager si sono, ovviamente, chiesti: da quando – soprattutto, su quali vetture – sarà applicata la nuova regola?

Se infatti la data di inizio è chiara: la nuova norma sarà in vigore dal 1 gennaio 2025, in merito alle vetture che dovranno sottostare ai nuovi coefficienti c'è stata fin da subito grande incertezza. Si parla delle auto ordinate e immatricolate dopo il 1 gennaio 2025, o gli ordini inviati prima del 31 dicembre 2024 – seppur immatricolati dopo questa data, restano nella vecchia normativa? E ancora, le vetture già immatricolate, ma assegnate solo dopo il 1 gennaio?

Fleet Manager, noleggiatori, lavoratori e associazioni di categoria hanno chiesto al governo chiarezza ed emendamenti che regolassero in modo chiaro il nuovo regime fiscale. Emendamenti che, ad oltre un mese dalla pubblicazione della bozza di ddl, dovrebbero arrivare.

**Leggi Anche: Tabelle ACI 2025, come calcolare Fringe Benefit e rimborsi chilometrici.**

## Nuovi coefficienti solo per gli ordini del 2025

Il 13 dicembre infatti dovrebbe essere presentato alla Commissione Bilancio della Camera un emendamento per fare chiarezza. In particolare, specificando che per tutti i veicoli ordinati fino al 31 dicembre 2024 continuerà ad applicarsi l'attuale sistema di calcolo del costo chilometrico.

Quindi, per le vetture concesse in uso promiscuo dal 1 luglio 2020 al 31 dicembre 2024 (periodo di validità della precedente norma) e a tutte quelle concesse ai dipendenti (risultano ordinati dai datori di lavoro) nel primo semestre 2025 non ci saranno aumenti.

Questo emendamento raccoglierebbe le richieste ribadite ieri, in una lettera aperta, da ANFIA e ANIASA, dove si legge, tra le altre cose: "La nuova normativa rischia di rivelarsi semplicemente come una nuova tassa per i lavoratori dipendenti, categoria di contribuente già fortemente ed estremamente penalizzata, anche in considerazione dell'assenza di una riforma complessiva della fiscalità per le auto aziendali elettrificate (vedasi mancata previsione di detassazione delle ricariche domestiche), assolutamente necessaria per poter davvero creare le condizioni per uno spostamento di scelta tecnologica di aziende e dipendenti. Da una analisi interna derivante anche da interlocuzioni di queste settimane con le imprese e con i mobility manager, le modifiche proposte porteranno ad una possibile riduzione degli ordini stimati in circa 60.000 autovetture, avranno un significativo impatto sul mercato delle autovetture aziendali, che nel 2023 ha rappresentato il 45% delle immatricolazioni complessive, oltre che sulla produzione nazionale (da anni la Fiat Panda è il primo modello di autovettura aziendale)".