

Indice Articoli ANIASA

9 Febbraio 2025

ANIASA

09/02/2025	MESSAGGERO	TASSE SULLE AUTO AZIENDALI VERSO IL RINVIO DELLA STRETTA	Pag. 2
09/02/2025	MATTINO	TASSE SULLE AUTO AZIENDALI VERSO IL RINVIO DELLA STRETTA	Pag. 3
09/02/2025	GAZZETTINO	TASSE SULLE AUTO AZIENDALI, VERSO IL RINVIO DELLA STRETTA	Pag. 4

Tasse sulle auto aziendali verso il rinvio della stretta

► Con il Milleproroghe si punta a spostare a luglio l'entrata in vigore delle norme che penalizzano i veicoli più inquinanti e a introdurre una clausola di salvaguardia

IL PROVVEDIMENTO

ROMA Si va verso un rinvio della nuova tassazione sulle auto aziendali concesse a titolo di fringe benefit. Il regime introdotto dal governo con la legge di Bilancio premia le elettriche e le plug-in. Ma il nuovo sistema rischia di trasformare il possesso di un veicolo aziendale, a meno che non si tratti di una Tesla, in un privilegio troppo oneroso.

Sono tre gli emendamenti al Milleproroghe, atteso alla prova dell'aula la settimana prossima, che propongono di rivedere le modalità di entrata in vigore della nuova tassazione. Due di questi, provenienti da Pd e Forza Italia, puntano a far slittare al primo luglio l'entrata in vigore della riforma, per dare alle aziende più tempo per organizzarsi. Per i veicoli concessi in uso promiscuo con contratti stipulati entro il 30 giugno 2025 così non cambierebbe nulla. Una soluzione di questo tipo avrebbe però un impatto sui conti dello Stato, che dall'operazione sui fringe benefit si aspetta di incassare 25 milioni di euro solo quest'anno.

Un terzo emendamento prova a mettere in salvo le vetture ordinate prima dell'entrata in vigore della riforma, stabilendo che le nuove disposizioni non si applicano ai veicoli immatricolati a partire dal Primo gennaio 2025, ma contrattualizzati

entro il 31 dicembre 2024. La vecchia tassazione era basata sulle emissioni, con aliquote che andavano dal 25% al 60%, mentre quella nuova guarda esclusivamente al tipo di alimentazione del veicolo. Con la riforma voluta dal governo la tassazione per le auto elettriche diminuisce nel 2025 al 10% e per le plug-in al 20%. Per tutte le altre alimentazioni la nuova disciplina fissa un'aliquota del 50%.

I veicoli con emissioni elevate, dunque superiori a 190 g/km, tassati fino allo scorso anno al 60%, ottengono così uno sconto del 10 per cento. Quelli con emissioni tra 61 e 160 g/km, che con il vecchio sistema beneficiavano di un'aliquota del 30%, vedono al contrario l'imposizione fiscale crescere nel 2025 del 20 per cento. Non cambia nulla, infine, per le auto aziendali con emissioni tra 160 e 190 g/km, dal momento che erano già tassate al 50 per cento.

L'Aniasa, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, ha stimato un aumento annuo del valore imponibile del benefit auto in media di 1.600 euro (+67%). E ha previsto un calo delle immatricolazioni di autovetture a uso noleggio a lungo termine di almeno il 30% (circa 60.000 unità).

Per quanto riguarda gli acquisti da parte delle aziende, per effetto della stretta l'Aniasa prevede una

contrazione del 20% (15mila unità). Tutto ciò, avverte sempre l'associazione, si rifletterà in termini di minori entrate anche sull'Erario e sulle casse degli enti locali, oltre che sul mercato automotive, già in crisi. Per quest'ultimo le auto aziendali costituiscono un pilastro, considerato che rappresentano circa il 40 per cento delle immatricolazioni.

IDATI

A gennaio sono state immatricolate in Italia 133.692 autovetture, con un calo del 5,9% sul 2024 e del 19,1% sul gennaio del 2019. Per quanto riguarda le immatricolazioni del noleggio veicoli, nel quarto trimestre dello scorso anno sono calate del 20,85%, portando la performance complessiva del 2024 a -10,13%. La quota di mercato del noleggio è del 27%. Nella classifica generale del 2024 la Fiat Panda rimane il modello più noleggiato in assoluto, sia nel breve sia nel lungo termine, con un totale di oltre 24mila unità (-23%).

Francesco Bisozzi

**COLPITE LE VETTURE
CON EMISSIONI
TRA 61 E 160 G/KM
CHE VEDRANNO
SALIRE L'IMPOSIZIONE
DEL 20 PER CENTO**

Tasse sulle auto aziendali verso il rinvio della stretta

► Con il Milleproroghe si punta a spostare a luglio l'entrata in vigore delle norme che penalizzano i veicoli più inquinanti e a introdurre una clausola di salvaguardia

IL PROVVEDIMENTO

ROMA Si va verso un rinvio della nuova tassazione sulle auto aziendali concesse a titolo di fringe benefit. Il regime introdotto dal governo con la legge di Bilancio premia le elettriche e le plug-in. Ma il nuovo sistema rischia di trasformare il possesso di un veicolo aziendale, a meno che non si tratti di una Tesla, in un privilegio troppo oneroso.

Sono tre gli emendamenti al Milleproroghe, atteso alla prova dell'aula la settimana prossima, che propongono di rivedere le modalità di entrata in vigore della nuova tassazione. Due di questi, provenienti da Pd e Forza Italia, puntano a far slittare al primo luglio l'entrata in vigore della riforma, per dare alle aziende più tempo per organiz-

zarsi. Per i veicoli concessi in uso promiscuo con contratti stipulati entro il 30 giugno 2025 così non cambierebbe nulla. Una soluzione di questo tipo avrebbe però un impatto sui conti dello Stato, che dall'operazione sui fringe benefit si aspetta di incassare 25 milioni di euro solo quest'anno.

Un terzo emendamento prova a mettere in salvo le vetture ordinate prima dell'entrata in vigore della riforma, stabilendo che le nuove disposizioni non si applicano ai veicoli immatricolati a partire dal Primo gennaio 2025, ma contrattualizzati entro il 31 dicembre 2024. La vecchia tassazione era basata sulle emissioni, con aliquote che andavano dal 25% al 60%, mentre quella nuova guarda esclusivamente al tipo di alimentazione del veicolo.

Con la riforma voluta dal governo la tassazione per le auto elettriche diminuisce nel 2025 al 10% e per le plug-in al 20%. Per tutte le altre alimentazioni la nuova disciplina fissa un'aliquota del 50%.

I veicoli con emissioni elevate, dunque superiori a 190 g/km, tassati fino allo scorso anno al 60%, ottengono così uno sconto del 10 per cento. Quelli con emissioni tra 61 e 160 g/km, che con il vecchio sistema beneficiavano di un'aliquota del 30%, vedono al contrario l'imposizione fiscale crescere nel 2025 del 20 per cento. Non cambia nulla, infine, per le auto aziendali con emissioni tra 160 e 190 g/km, dal momento che erano già tassate al 50 per cento.

L'Aniasa, l'associazione che all'interno di Confindustria rappre-

senta il settore dei servizi di mobilità, ha stimato un aumento annuo del valore imponibile del benefit auto in media di 1.600 euro (+67%). E ha previsto un calo delle immatricolazioni di autovetture a uso noleggio a lungo termine di almeno il 30% (circa 60.000 unità).

Per quanto riguarda gli acquisti da parte delle aziende, per effetto della stretta l'Aniasa prevede una contrazione del 20% (15 mila unità). Tutto ciò, avverte sempre l'associazione, si rifletterà in termini di minori entrate anche sull'Erario e sulle casse degli enti locali, oltre che sul mercato automotive, già in crisi. Per quest'ultimo le auto aziendali costituiscono un pilastro, considerato che rappresentano circa il 40 per cento delle immatricolazioni.

Francesco Bisozzi

Tasse sulle auto aziendali, verso il rinvio della stretta

► Con il Milleproroghe si punta a spostare a luglio l'entrata in vigore delle normative che penalizzano le vetture più inquinanti e a introdurre una clausola di salvaguardia

IL PROVVEDIMENTO

ROMA Si va verso un rinvio della nuova tassazione sulle auto aziendali concesse a titolo di fringe benefit. Il regime introdotto dal governo con la legge di Bilancio premia le elettriche e le plug-in. Ma il nuovo sistema rischia di trasformare il possesso di un veicolo aziendale, a meno che non si tratti di una Tesla, in un privilegio troppo oneroso.

Sono tre gli emendamenti al Milleproroghe, atteso alla prova dell'aula la settimana prossima, che propongono di rivedere le modalità di entrata in vigore della nuova tassazione. Due di questi, provenienti da Pd e Forza Italia, puntano a far slittare al primo luglio l'entrata in vigore della riforma, per dare alle aziende più tempo per organizzarsi. Per i veicoli concessi in uso promiscuo con contratti stipulati entro il 30 giugno 2025 così non cambierebbe nulla. Una soluzione di questo tipo avrebbe però un impatto sui conti dello Stato, che dall'operazione sui fringe benefit si

aspetta di incassare 25 milioni di euro solo quest'anno.

Un terzo emendamento prova a mettere in salvo le vetture ordinate prima dell'entrata in vigore della riforma, stabilendo che le nuove disposizioni non si applicano ai veicoli immatricolati a partire dal Primo gennaio 2025, ma contrattualizzati entro il 31 dicembre 2024. La vecchia tassazione era basata sulle emissioni, con aliquote che andavano dal 25% al 60%, mentre quella nuova guarda esclusivamente al tipo di alimentazione del veicolo. Con la riforma voluta dal governo la tassazione per le auto elettriche diminuisce nel 2025 al 10% e per le plug-in al 20%. Per tutte le altre alimentazioni la nuova disciplina fissa un'aliquota del 50%.

I veicoli con emissioni elevate, dunque superiori a 190 g/km, tassati fino allo scorso anno al 60%, ottengono così uno sconto del 10 per cento. Quelli con emissioni tra 61 e 160 g/km, che con il vecchio sistema beneficiavano di un'aliquota del 30%, vedono al contrario l'im-

posizione fiscale crescere nel 2025 del 20 per cento. Non cambia nulla, infine, per le auto aziendali con emissioni tra 160 e 190 g/km, dal momento che erano già tassate al 50 per cento.

L'Aniasa, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, ha stimato un aumento annuo del valore imponibile del benefit auto in media di 1.600 euro (+67%). E ha previsto un calo delle immatricolazioni di autovetture a uso noleggio a lungo termine di almeno il 30% (circa 60.000 unità).

Per quanto riguarda gli acquisti da parte delle aziende, per effetto della stretta l'Aniasa prevede una contrazione del 20% (15mila unità). Tutto ciò, avverte sempre l'associazione, si rifletterà in termini di minori entrate anche sull'Erario e sulle casse degli enti locali, oltre che sul mercato automotive, già in crisi. Per quest'ultimo le auto aziendali costituiscono un pilastro, considerato che rappresentano circa il 40 per cento delle immatricolazio-

ni. I DATI

A gennaio sono state immatricolate in Italia 133.692 autovetture, con un calo del 5,9% sul 2024 e del 19,1% sul gennaio del 2019. Per quanto riguarda le immatricolazioni del noleggio veicoli, nel quarto trimestre dello scorso anno sono calate del 20,85%, portando la performance complessiva del 2024 a -10,13%. La quota di mercato del noleggio è del 27%. Nella classifica generale del 2024 la Fiat Panda rimane il modello più noleggiato in assoluto, sia nel breve sia nel lungo termine, con un totale di oltre 24mila unità (-23%).

Francesco Bisozzi

**I VEICOLI
CON EMISSIONI
TRA 61 E 160 G/KM
VEDRANNO
CRESCERE L'IMPOSIZIONE
DEL 20 PER CENTO**