

## ***La magia dei pacchi prosegue oltre il Natale: quando ordini l'auto vs quando ti arriva a casa***

di **Riccardo Girotto**

L'impatto della fiscalità per il 2025, probabilmente, sposterà l'attenzione dai soliti fattori incidenti sul reddito da lavoro dipendente. In via prospettica non sono infatti scaglioni, deduzioni o detrazioni, sempre determinanti comunque, ad attrarre il maggiore interesse degli analisti, bensì l'articolazione di una quota solo eventuale di reddito, quella rappresentata dai benefit.

Resta, infatti, scarpore l'impatto che potrà produrre la variazione di aliquote prevista per l'incidenza delle auto ad uso promiscuo. La nuova previsione rivede i criteri impositivi, ignorando le emissioni, concentrandosi, per contro, sulle tipologie di alimentazione.

La versione attuale della Legge di Bilancio richiama effetti di incidenza così declinati:

- 10% vetture elettriche;
- 20% vetture ibride plug-in;
- 50% vetture endotermiche.

Emerge con chiarezza come l'elettrico risulti il motore largamente agevolato, mentre l'esclusione delle emissioni dalla valorizzazione fisco-previdenziale finisce per agevolare anche i motori tradizionali fortemente impattanti (emissioni superiori a 190 g/km), che attestano oggi il valore benefit al 60%, mentre la nuova norma li ricondurrà al 50% come limite massimo.

La prima considerazione che emerge è legata alla reale difficoltà riscontrata dalle aziende nell'inserire per fini lavorativi mezzi elettrici, quantomeno verificate le soluzioni oggi offerte dal mercato, che difficilmente soddisfano la fame di chilometri di ruoli commerciali e flotte aziendali in genere.

La norma pare distante dalla reale esigenza di assistere l'insostituibile viaggio lavorativo su gomma, di fatto ancora preponderante nel nostro Paese, ma questo aspetto non esaurisce certo le problematiche innescate dalla nuova previsione.

Si pensi, infatti, che la precedente articolazione delle incidenze era entrata in vigore solo nel 2020, ora si vuole imporre una totale revisione del parco auto, con evidenti danni per chi, senza preavviso alcuno, si vede penalizzata l'opzione verso auto ordinate nel rispetto di una



normativa vigente, che rischiano, però, di innescare effetti fisco-previdenziali al tempo imprevedibili.

Il testo dell'articolo 7, DdL Bilancio recita, infatti: "Per gli autoveicoli ... di nuova immatricolazione ... concessi in uso promiscuo con contratti stipulati dal 1° gennaio 2025 ...".

Legittimo chiedersi in quali casi si renda concretamente applicabile la normativa in fieri, posto che i requisiti da soddisfare paiono essere 2, congiunti: la data di immatricolazione e la data di assegnazione.

Mentre sull'immatricolazione la norma opta per un generico "nuova", ahimè senza correlata determinazione, per l'assegnazione viene molto più puntualmente indicata la data del 1° gennaio 2025. Risulta, pertanto, difficile trattare i casi di assegnazione di auto pre-immatricolate, entro il 31 dicembre 2024, acquistate quindi in applicazione di una norma, ma assegnate in vigore della novazione normativa.

Ma lo scacco matto alle aziende potrebbe arrivare dagli attuali tempi di consegna, che vedono auto ordinate per il 2024 e che nello stesso anno, potenzialmente, sarebbero anche state assegnate, ma gravate da tempi di consegna imprevedibili, potrebbero far atterrare immatricolazione e consegna nella vigenza della nuova norma, con buona pace di ogni previsione di spesa.

Altamente vessate, altresì, le società di autonoleggio, necessariamente obbligate a rivedere interi parchi auto, considerando vetusti anche veicoli di recentissima immatricolazione, non più appetibili per le imprese clienti, le quali, laddove contrattualmente possibile, insisteranno anche per vedere variate flotte già ordinate.

L'interpretazione che pare potersi estendere al testo normativo, sempre che questo rimanga invariato, fatto tutt'altro che certo, è che le nuove norme si applichino considerando entrambi i requisiti richiesti, come ricadenti necessariamente nell'anno 2025. Oltre all'assegnazione, verso la quale non possono esprimersi dubbi, anche l'immatricolazione dovrà, quindi, considerarsi nuova, qualora perfezionata dal 1° gennaio 2025. Detta interpretazione pare sistematicamente accoglibile, considerato che una legge entrata in vigore non può certo assegnare al termine "nuova" un effetto retroattivo, dovendo quantomeno sostituirlo con "recente", inoltre, la posizione pare coerente con il passaggio dell'Agenzia delle entrate già offerto tramite la risoluzione n. 46/E/2020: *"la nuova disciplina, si applica ai veicoli di nuova immatricolazione (...) concessi in uso promiscuo con contratti stipulati a partire dal 1° luglio 2020". In relazione alla portata della locuzione "di nuova immatricolazione", si è dell'avviso che essa vada ricondotta agli autoveicoli, motocicli e ciclomotori immatricolati dal 1° luglio 2020, a nulla rilevando la data di entrata in vigore della legge di bilancio 2020..."*.

Ovviamente, nessuna interpretazione ad oggi può conferire certezza. Stante la confusione che regna in genere sul mercato dell'auto, questa potenziale variazione in corsa nuocerà proprio a chi ha optato per la lungimiranza, con budget a lungo termine e previsioni di spesa



incolpevolmente disattesi.

Insomma, danneggerà chi ha ordinato un'auto sulla base di un effetto fiscale, ma, pur ricevendola dopo Natale, dovrà aspettarsi comunque un bel pacco.

Master di specializzazione

## Direzione e organizzazione delle risorse umane

Scopri di più