

Come generare il caos con l'obbligo di annotare sul libretto il guidatore diverso dal proprietario

InterAutoNews ha chiesto a Giacomo Jannotta, profondo conoscitore delle tematiche fiscali legate al settore del commercio dell'auto, un intervento relativo all'obbligo di effettuare l'annotazione sulla carta di circolazione e nell'Archivio Nazionale dei veicoli dei dati identificativi del soggetto, diverso dall'intestatario, che disponga di un veicolo per un periodo di tempo superiore a 30 giorni.

Il 3 novembre 2014 è entrato in vigore l'obbligo, previsto dall'art. 94, comma 4 - bis, del Codice della Strada, di effettuare l'annotazione sulla carta di circolazione e nell'Archivio Nazionale dei veicoli, dei dati identificativi del soggetto, diverso dall'intestatario, che disponga di un veicolo per un periodo di tempo superiore a 30 giorni.

Sconvolge, di questa ennesima vicenda di degrado del nostro sistema legislativo la indeterminatezza e la superficialità con cui è stato redatto il testo della legge, non meno sconvolge il fatto che nonostante l'emanazione di una circolare del Ministero dei Trasporti (la n.15513 del 10.07.2014), una seconda circolare dello stesso ministero a chiarimento della prima (n. 23743 del 27.10.14) ed una circolare del Ministero dell'Interno (n. 300/a/7812/14/106/16 del 30.10.2014) ancora molti punti aspettano un definitivo chiarimento, ma più di ogni altra cosa sconvolge il tentativo di far passare questa nuova gabbella a carico degli automobilisti (25 euro) come un adempimento che permetterà all'autorità di pubblica sicurezza di uniformare e rendere più efficiente l'attività di controllo. La Circolare testualmente dice che l'obiettivo della norma è quello di "rendere maggiormente certa l'identificazione dei responsabili della circolazione dei veicoli".

I punti principali della norma

Proviamo a sintetizzare (con qualche commento) i punti principali della norma.

Quando sussiste l'obbligo della annotazione? Nel caso in cui l'intestatario della carta di circolazione conceda l'utilizzo del proprio veicolo (es. in comodato o a noleggio) ad un terzo per un periodo superiore a 30 giorni.

Da quando decorre l'obbligo della annotazione? Riguarda gli atti posti in essere a partire dal 3 novembre 2014, mentre non sussiste alcun obbligo per gli atti aventi data antecedente. Ci si domanda legittimamente: è prescritto dalla norma da quale atto ufficiale avente data certa debba risultare l'affidamento del veicolo?

Su chi incombe l'obbligo della annotazione? In linea generale l'obbligo è a carico degli "aventi causa" (es. comodatario) i quali devono darne comunicazione al competente Ufficio della Motorizzazione (UMC), richiedendo l'aggiornamento della carta di circolazione. Tuttavia in specifiche ipotesi, con apposita delega scritta dell'avente causa gli obblighi possono essere posti in essere anche dall'intestatario del veicolo ("dante causa").

Quali soggetti sono esentati dall'obbligo?: i familiari conviventi che possono comunque richiedere l'aggiornamento (sarà necessario, allora, disporre, a bordo della vettura, di un certificato di stato di famiglia per provare tale circostanza?).

Quale documento viene rilasciato? Giova, innanzitutto, chiarire che all'atto del rilascio del tagliando di aggiornamento, l'UMC non procederà ad alcuna verifica in merito ai rapporti privatistici intercorrenti tra l'intestatario della carta di circolazione ed il comodatario. Per i veicoli di massa a pieno carico inferiore a 6 tonnellate, immatricolati ad uso proprio e utilizzati dal un comodatario per il medesimo uso, viene emesso il tagliando di aggiornamento nel quale è annotato il nome, il cognome, il luogo e la data di nascita e la residenza dello stesso (ovvero la sede principale e secondaria se trattasi di persona giuridica), nonché la scadenza del comodato.

Per il comodato di veicoli aziendali posseduti da Aziende o Enti in proprietà, in usufrutto, leasing o locazione senza conducente, concessi in comodato d'uso gratuito ai propri dipendenti, il legale rappresentante dell'azienda comodante, su delega del comodatario, presenta specifica istanza per ottenere la annotazione nell'Archivio Nazionale dei veicoli (senza, quindi, aggiornamento della carta di circolazione).

Altri casi in cui non va fatta la comunicazione: dal momento che il comodato è per sua natura gratuito (quindi il comodatario non versa un corrispettivo) e che deve sussistere un uso esclusivo e personale del veicolo da parte dell'utilizzatore, l'obbligo della comunicazione non sussiste:

- nel caso di utilizzo di veicoli aziendali a titolo di fringe benefit, che configura una forma di retribuzione in natura e, dunque, manca il carattere della gratuità;

- negli altri casi di utilizzo promiscuo di veicoli aziendali, perché viene meno l'uso personale ed esclusivo. Si tratta in sostanza dell'ipotesi in cui il lavoratore ha il veicolo assegnato in esclusiva ma non in fringe benefit, ossia quando subisce una trattenuta per la parte di uso privato;

- in caso di veicolo utilizzato alternativamente da più dipendenti, perché mancano

la personalità e l'esclusività dell'uso (da quale documento deve risultare tale circostanza perché non venga contestato, in caso di verifica, il mancato assolvimento dell'obbligo di cui all'art. 94 del C.D.S.?)

Per il comodato di una pluralità di veicoli posseduti da Aziende o Enti è prevista la possibilità di presentare un'unica istanza cumulativa, alla quale andrà allegato anche l'elenco dei veicoli e dei relativi comodatari. A fronte dell'istanza, viene rilasciata una attestazione di avvenuta annotazione delle informazioni nell'Archivio Nazionale dei Veicoli. La stessa disciplina si applica nel caso in cui i veicoli di proprietà delle Case costruttrici vengano concessi dalle stesse in comodato per periodi superiori a 30 giorni, a giornalisti, istituzioni pubbliche, eccetera, per esigenze di mercato o di rappresentanza connesse a particolari eventi.

Nel caso di locazione senza conducente per periodi superiori a 30 giorni è previsto l'obbligo di comunicazione finalizzato al solo aggiornamento dell'Archivio Nazionale dei veicoli, senza necessità di emissione del tagliando di aggiornamento della carta di circolazione. La stessa comunicazione va effettuata anche in caso di variazioni relative al medesimo locatario come nell'ipotesi di proroga per un periodo superiore a 30 giorni o di restituzione anticipata del veicolo.

I casi della sola annotazione

Altre situazioni soggettive ed oggettive che comportano l'obbligo della annotazione: la circolare n. 23743 del 27.10.14 chiarisce che le istruzioni operative relative ai casi per i quali è prevista la sola annotazione nell'Archivio Nazionale dei Veicoli, senza aggiornamento della carta di circolazione, si applicano:

- sotto il profilo soggettivo, non solo ai dipendenti dell'azienda ma anche ai soci, agli amministratori e ai collaboratori;

- sotto il profilo oggettivo, non solo ai veicoli intestati all'azienda, ma anche ai veicoli intestati all'imprenditore individuale, purché si tratti di beni strumentali d'impresa.

Scadenza del comodato: alla scadenza del comodato, non sono necessarie ulteriori dichiarazioni o annotazioni, in quanto si presume che il veicolo rientri nella disponibilità dell'azienda, che comunque sarà tenuta a darne comunicazione alla Motorizzazione solo in caso di cessazione anticipata. Ma, se entro 30 giorni da tale interruzione l'azienda affida il veicolo a un'altra persona, basta annotarne il nome, senza registrare la cancellazione dell'utilizzatore precedente.

I costi: alla domanda devono essere allegata

te le attestazioni di versamento di € 16, sul c.c.p. n. 4028 a titolo di imposta di bollo e di € 9,00 sul c.c.p. n. 9001 a titolo di diritti di motorizzazione. Per le comunicazioni effettuate dai locatori per i veicoli concessi in locazione senza conducente è dovuto unicamente il versamento di € 9,00 per i diritti di motorizzazione per ciascun veicolo.

Ho sensazione, ma esempi ne ho già nella quotidianità del mio lavoro, che le vetture aziendali cominceranno a circolare con una scorta di documenti di comodato da sostituire all'inizio del mese. Temo, però, che non sarà semplice tenere questa "contabilità". Ma non lo sarà nemmeno convincere l'eventuale verificatore che la vettura della azienda X, affidata in comodato al signor Rossi, recante sul documento di circolazione l'etichetta con il suo nome, ma alla cui guida venga trovato il signor Bianchi, per motivi contingenti sia stato solo da due giorni affidata temporaneamente a quest'ultimo e non stia, invece, circolando trasgredendo un obbligo di legge. Intanto una prima iniziativa si è registrata da parte di Aniasa. A seguito del ricorso al TAR presentato dall'Associazione che riunisce le società di noleggio, è stato sospeso, fino a fine maggio 2015, l'obbligo della registrazione nell'Archivio Nazionale dei Veicoli, del nominativo dell'utilizzatore per i veicoli che entrano a far parte delle flotte di queste società.

<p>FISCALITÀ</p> <p>Comi genera le tasse con l'obbligo di stampare sul libretto il guidatore diverso dal proprietario</p> <p>Il nuovo regolamento di attuazione del decreto legge n. 178 del 2013, che ha modificato l'articolo 10 del regolamento n. 102 del 2002, prevede che il proprietario del veicolo deve stampare sul libretto di circolazione il nome del guidatore diverso dal proprietario. Questa disposizione ha lo scopo di facilitare la gestione delle tasse e delle multe, in quanto il guidatore è il responsabile del veicolo e deve essere identificato. La nuova disposizione entrerà in vigore il 1° gennaio 2015.</p>	<p>RICORDO</p> <p>La scomparsa di Bob Rowley, che in Ford lanciò la formula dell'automobile nuova ogni due anni</p> <p>Bob Rowley, il fondatore della Ford, è scomparso il 12 dicembre 2014. Rowley è stato uno dei più grandi imprenditori americani e ha fondato la Ford nel 1903. La sua azienda ha rivoluzionato l'industria automobilistica con la introduzione della Ford Model T, la prima automobile a basso costo. Rowley è stato anche il primo a lanciare la formula dell'automobile nuova ogni due anni, che ha permesso a molte persone di acquistare un'automobile.</p>
--	---

INCONTRI

Nordio (Unrae): "Due mie priorità, Federazione delle Associazioni Automotive e aiuto alle famiglie"

Nella sua posizione di Presidente dell'Unrae, Massimo Nordio ha più volte sollecitato i media ad affiancarlo nella battaglia che ha intrapreso per rivitalizzare il mercato italiano dell'auto, ormai da sette anni in progressiva difficoltà. Niente incentivi, propone Nordio, ma un meccanismo di recupero di carattere fiscale che affonda le radici in analoghe situazioni che hanno caratterizzato il recupero di domanda in altri settori merceologici, dall'edilizia alla nautica, al LegnoArredo. In più, ci sembra di poter dire che come difensori della filiera distributiva dell'auto gli esponenti del settore non godono di molto credito, per cui evidentemente si è pensato che formulare una richiesta che andasse a favore della famiglia potesse godere di maggior attenzione. Abbiamo incontrato Nordio nella nostra redazione il 24 novembre, per parlare dell'iniziativa Unrae, ma anche di altri aspetti legati alla sua attività come Presidente dell'associazione delle Case estere operanti in Italia, come ad esempio il progetto di creazione di una Federazione delle associazioni della filiera automotive.

Presidente, la proposta formulata per un ringiovanimento del parco circolante è il frutto di un compromesso fra le diverse anime dell'Unrae favorevoli e contrarie al ricorso agli incentivi?

"La decisione è stata presa all'unanimità, questo ci tengo a dirlo subito. Ma aggiungo che personalmente ritengo 'incentivi' oggi una parola maledetta, generatrice di divisioni più che di comunione di intenti. Come supporto strutturale permanente al ringiovanimento del parco, noi stiamo parlando di un modo ragionevole di agevolare un ricambio decisamente necessario".

All'Unrae viene mossa l'accusa di non aver mai dato vita ad una lobby politica in favore dell'automobile.

"Più che una critica è una semplice constatazione. L'Unrae non ha mai dovuto misurarsi con la politica attraverso una lobby, perché per questo c'era la Fiat e quel che otteneva Fiat andava bene per l'intera filiera dell'automotive italiana. Vorrei ricordare che la nostra associazione svolge due compiti-chiave: gestisce servizi in favore delle associate e anche del mondo dell'informazione con il suo Centro Studi e intrattiene relazioni con le istituzioni. Se la critica ci verrà mossa fra dieci anni, sarà grave, oggi non lo è".

A proposito di Fiat, oggi che FCA non è più italiana, non ritiene che sarebbe il caso di creare una associazione unica?

"Potrebbe teoricamente trasformarsi da sogno in realtà. Quando non c'è da chiedere alle istituzioni, la frammentazione non è un problema, ma quando ci sono difficoltà, la coesione è preziosa e parlare con una voce unica quanto meno riduce i tempi".

Parlando di associazionismo, lei ha più volte fatto cenno all'opportunità di creare una entità in grado di parlare per tutti i settori dell'automotive. Può chiarire meglio?

"Sono all'enunciazione di un principio. Mi sono molto concentrato sulla necessità di sostegno alle famiglie, ma sono altrettanto convinto della necessità di una federazione dell'automotive. Ne sento l'esigenza e ho necessità di condividerla. All'interno del Direttivo Unrae c'è ampio consenso. Ora c'è bisogno degli Stati Generali dell'associazionismo dell'auto. Libertà di azione per ogni singola associazione, ma confluenza e unità di intenti nelle strategie. Viviamo un periodo di rifondazione e chi interpreta il ruolo di numero 1 se è illuminato e se non prevalgono atteggiamenti corporativi, dovrebbe concordare sulla necessità di condividere".

Siamo convinti e non siamo i soli, che u-

“Indispensabili confluenza e unità di intenti per sostenere l'automotive”



Massimo Nordio, Presidente Unrae

na presidenza biennale dell'Unrae non sia utile per lo sviluppo delle strategie dell'associazione. Ritiene che sia opportuna una revisione dello statuto?

"Con il nuovo ruolo che l'Unrae deve assumere, la stabilità del vertice è essenziale. Vorrei ricordare che l'attuale statuto nacque in epoca assai diversa da quella che stiamo vivendo oggi. Ritengo che il problema debba essere posto all'ordine del giorno".

Lei ha omesso per delicatezza di dire che comunque già oggi lo statuto prevede la possibilità di un secondo mandato. "È vero".

Fra le tante situazioni sulle quali occorre intervenire in tempi rapidi per un recupero della competitività del mercato italiano c'è anche la fiscalità legata alle vetture acquistate dalle aziende. Sappiamo che avete posto il problema all'attenzione del governo, cosa ritiene di poter ottenere in tempi rapidi?

"Siamo andati avanti per l'abolizione del superbollo, cosa doverosa, sacrosanta, condivisa che però ha un impatto inferiore a quel che riguarda la fiscalità delle auto aziendali, per la quale stiamo lavorando alacramente: c'è il disegno di legge Capezzone, c'è il Tavolo della consulta voluto da Zanonato, c'è il Tavolo Unrae con le istituzioni, per far arrivare al Presidente del Consiglio le nostre istanze. Sappiamo che la scrivania di Renzi è piena, ma sappiamo anche che è molto grande..."

Una domanda personale, per concludere il nostro incontro. Ci risulta che lei ha ricevuto un importante riconoscimento internazionale. Possiamo saperne di più?

"Ho recentemente ricevuto comunicazione di essere stato incluso, fra i pochi non tedeschi, nel Club dei Top Manager del Gruppo Volkswagen, una sorta di elite dei più apprezzati manager del gruppo. Per me è un grande onore ed è un riconoscimento per l'intera squadra di Volkswagen Group Italia. Aggiungo, e la cosa mi fa molto piacere, che questo riconoscimento è arrivato nello stesso anno in cui la giuria di InterAutoNews mi ha premiato come Top Manager Italia 2014".

I Presidenti dell'Unrae

1950 - 1966	Borghese
1966 - 1984	Kieswetter
1985 - 1992	Pagani
1992	Schlessinger (*)
1992 - 1998	Walcher
1998 - 2009	Pistola
2009 - 2011	Casadei
2011 - 2013	Bousquet
2013 - 2015	Nordio

(*) Supplente, dopo la scomparsa di Pagani

Le principali associazioni della filiera Automotive

ACI	Anema
Anfia	Aniasa
Assilca	Assocamper
Assocaravan	Federauto
Federgomma	Federmetano
Unasca	Unrae