

Indice Articoli ANIASA

23 Luglio 2025

ANIASA

01/08/2025	FLEET&BUSINESS QUATTORRUOTE	OBBLIGO DI ANNOTAZIONE ENNESIMA TASSA?	Pag. 2
01/08/2025	FLEET&BUSINESS QUATTORRUOTE	BRACCIO DI FERRO SU BOLLO E IPT	Pag. 3

OBBLIGO DI ANNOTAZIONE ENNESIMA **TASSA?**

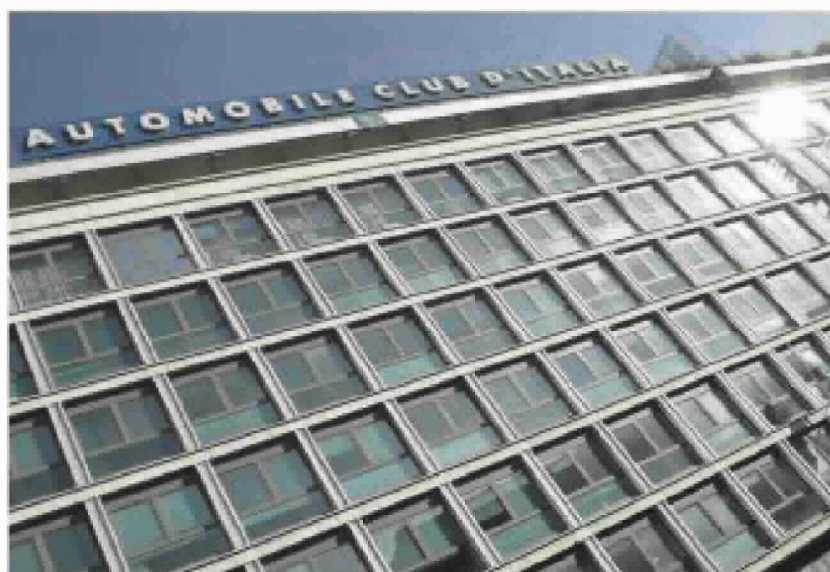
Lo schema di decreto sul federalismo fiscale e i tributi locali introduce un ulteriore vincolo di trasmissione dei dati dei locatari al Pra da parte delle società di renting. E potrebbe comportare una nuova spesa

Uno degli atti destinati a portare a compimento la delega per la riforma fiscale (concessa dal Parlamento al governo nel 2023 con legge 111 del 9 agosto, con scadenza a fine agosto 2025, poi prorogata alla fine di quest'anno) contiene un riferimento a una possibile, nuova voce di spesa sulle auto aziendali. Il documento è lo Schema di decreto legislativo recante disposizioni in materia di tributi regionali e locali e di federalismo fiscale regionale, che l'esecutivo ha trasmesso all'inizio di giugno alle Camere. L'articolo 16 della bozza di decreto cita l'obbligo di annotazione del locatario di un'auto a noleggio a lungo termine al Pubblico registro automobilistico (Pra) per i contratti stipulati dal 1° gennaio 2026 o con consegna del veicolo a partire dalla stessa data, nonché per quelli la cui proroga o il cui rinnovo abbiano decorrenza dopo il 31 dicembre di quest'anno.

Parificate al leasing

La norma intende estendere un requisito che già interessa i veicoli in locazione finanziaria, cioè in leasing, a quelli in renting a lungo termine e si aggiunge a due adempimenti già in vigore come l'annotazione dei dati del locatario nell'Archivio nazionale veicoli del ministero dei Trasporti e la comunicazione delle stesse informazioni al Pra, in quel caso con la finalità del pagamento della tassa di circolazione. Si configurerebbe quindi un triplice obbligo per le società di noleggio.

Inoltre, al contrario della comunicazione, l'annotazione prefigurerebbe, secondo l'Aniasa, un atto oneroso, che interesserebbe ciascuna auto o veicolo



commerciale in locazione due volte (a inizio e fine contratto): proiettato sul totale delle immatricolazioni a noleggio annuali, l'esborso totale, sempre secondo l'associazione degli operatori dell'auto a noleggio, risulterebbe di 35 milioni di euro. Il totale, calcolato su una tariffa a prezzo pieno di circa 27 euro a veicolo (più eventuali altri 16 di imposta di bollo), potrebbe ridursi se, come avviene per il leasing, fosse considerata la tariffa ridotta, pari a 13,50 euro. Lo stesso testo, peraltro, fornisce un appiglio a un'interpretazione ancora più favorevole, ossia per la completa gratuità dell'annotazione. In effetti, lo stesso articolo 16 cita che i dati sono acquisiti "da una specifica fornitura proveniente dal sistema informativo del Pra" e che "Detti dati provengono dai contratti annotati nell'archivio nazionale dei veicoli". I punti di domanda, quindi, non sono pochi.

F&B

16

È il numero dell'articolo che, negli adempimenti in materia di locazione di veicoli a lungo termine senza conducente, introduce il nuovo obbligo

35

I milioni di euro di costi gestionali supplementari che l'Aniasa calcola sarebbero a carico degli operatori del settore in caso di approvazione delle nuove disposizioni

BRACCIO DI FERRO SU BOLLO E IPT

Alessandro Pavanati

Continua il contenzioso fra amministrazioni locali e società di locazione sul pagamento dei due tributi, che gli enti vorrebbero definito dalla sede del locatario. E un'ipotesi di modifica rischia di creare ulteriore incertezza

Mentre ancora si attende il riordino della fiscalità e, come abbiamo spiegato a pagina 4, all'orizzonte si profilano nuove tasse, una normativa disomogenea sulle auto aziendali produce tali incertezze da generare spazio a contenziosi. Uno dei temi più dibattuti è quello del domicilio fiscale delle società di autonoleggio, in particolare per quanto riguarda il calcolo del bollo e dell'imposta provinciale di trascrizione (Ipt). Negli ultimi anni, molte società di leasing e noleggio hanno trasferito le loro sedi legali in Trentino-Alto Adige e in Valle d'Aosta per sfruttare le aliquote più basse sulla tassa di circolazione e sull'Ipt. Questa strategia ha portato a una significativa perdita di gettito per le regioni a statuto ordinario, come Lazio e Lombardia, e gli altri enti locali. La Città metropolitana di Roma, per dire, ha stimato una riduzione di circa 30 milioni di euro all'anno a causa di questi trasferimenti.

Arrivano gli accertamenti

Come spiega l'avvocato Arnaldo Salvatore, partner di Lipani Legal&Tax, "il trasferimento di società multinazionali, e non solo, nelle province autonome di Trento e Bolzano o in Valle d'Aosta, in funzione del trattamento più favorevole, è stato del tutto legittimo, in quanto gli operatori si sono semplicemente avvalsi di un'opportunità offerta dalle leggi in vigore. Dopo diversi anni, però, alcune amministrazioni – come la Regione Lazio, la Città metropolitana di Roma e quella di Milano – hanno iniziato a notificare avvisi di accertamento, sostenendo che quei trasferimenti erano fittizi e chiedendo il pagamento

delle imposte arretrate, oltre a sanzioni, senza peraltro sottrarre dagli importi accertati quanto già versato a Trento, Bolzano e Aosta".

I contenziosi, ancora in corso, hanno portato a richieste di centinaia di milioni di euro, ma a oggi, sostiene ancora Salvatore, "su circa cinquanta sentenze, circa quaranta hanno dato ragione alle società di autonoleggio". La proporzione a favore dei noleggiatori non ha impedito che si generasse un'incer-

tezza nociva per un mercato che ha bisogno di un contesto normativo chiaro e semplice, nell'interesse innanzitutto dei fruitori finali, cioè gli automobilisti, ma anche di tutto un comparto che tenta faticosamente di uscire da una congiuntura delicata. "Tuttavia", prosegue il legale, "siamo ancora al secondo grado di giudizio e le imprese si trovano a operare sotto la minaccia di dispute molto costose. Inoltre, è una vicenda che genera tensioni tra le regioni a sta-



Negli ultimi anni, molte aziende di autonoleggio hanno trasferito le loro sedi legali in Trentino-Alto Adige e Valle d'Aosta

40

Il numero di sentenze che, nei contenziosi sull'attribuzione delle imposte locali sulle auto a noleggio e in leasing, hanno dato ragione alle società di locazione

2,6

I miliardi di euro che ogni anno il settore dell'auto pay-per-use versa all'Eraio fra Iva, tassa di circolazione e imposta provinciale di trascrizione

30

I milioni di euro che la Città metropolitana di Roma ha calcolato di aver perso in seguito al trasferimento di alcune società di noleggio in regioni a statuto speciale

tuto ordinario e quelle a statuto speciale, con risvolti anche politici".

Un rimedio che non aiuta

Viene da chiedersi se, fra le misure che dovrebbero aggiornare il quadro normativo della materia, non sia allo studio un provvedimento anche a questo riguardo. La risposta di Salvatore evoca scenari ancora più incerti: "Nella bozza del decreto attuativo della riforma fiscale, approvata il 9 maggio", fa

notare l'avvocato, "si propone di cambiare il criterio di riferimento per il pagamento dell'Ipt non più in base alla sede legale, ma al luogo dove avviene la gestione ordinaria della società. Ma è un principio ambiguo e rischia di aprire nuovi contenziosi. La soluzione migliore sarebbe quella di individuare un criterio di territorialità inequivocabile, centralizzare i pagamenti e redistribuire poi i fondi in base a elementi oggettivi e trasparenti".

Salvatore si augura che il dibattito arrivi all'attenzione generale perché "parliamo di centinaia di migliaia immatricolazioni l'anno, circa il 30% del mercato totale. È un fenomeno gigantesco sul quale, allo stato attuale, grava molta confusione".

L'associazione di categoria

Sul nodo di Ipt e bollo si è espressa da tempo anche l'Aniasa, l'organizzazione confindustriale delle imprese di autonoleggio, nell'ambito della sua richiesta di una riforma fiscale organica che riconosca la specificità del settore, valorizzi la funzione della locazione nel rinnovare il parco auto nazionale e garantisca competitività rispetto agli altri Paesi dell'Unione. Per esempio, fa notare l'associazione, in Francia e in Germania esistono già meccanismi di compensazione fra territori per le imposte di immatricolazione. L'Aniasa stessa suggerisce di gestire l'Ipt come una "royalty" centralizzata, da redistribuire con formule basate sui chilometri percorsi o sul luogo d'uso effettivo. L'attuale sistema viene definito superato dalla rappresentanza dell'auto pay-per-use, perché fa riferimento a quel concetto di proprietà che proprio il settore del noleggio sta traghettando verso un mercato di fruizione della mobilità sempre più orientato all'uso. L'Aniasa ricorda inoltre come il suo appello a interventi che contribuiscano a stabilizzare il quadro normativo arrivi da un comparto chiave per la mobilità aziendale e urbana, che contribuisce ogni anno ad alimentare le casse erariali con oltre 2,6 miliardi di euro tra Iva, tassa di circolazione e imposta provinciale di trascrizione.

F&B

