

Più tasse sulle auto aziendali ai dipendenti

Dalla legge di Bilancio stangata sulle auto aziendali: dal 2020 triplicherà il reddito in natura imputato ai dipendenti per la possibilità di utilizzarle nel tempo libero (l'uso promiscuo). Il valore del compenso da tassare agli utilizzatori oggi è pari al 30% dell'importo corrispondente a una percorrenza di 15 mila chilometri annui: tale percentuale salirà al 100%. Stesso aumento per la trattenuta sullo stipendio di chi non ha

reddito in natura perché "restituisce" al datore di lavoro la quota corrispondente all'uso privato. La stretta interesserà auto, veicoli per trasporto promiscuo e moto in uso a dipendenti o amministratori. Esclusi solo gli agenti di commercio.

Caprino e De Stefani a pag. 23

DDL BILANCIO/1

Triplifica il reddito imputato a manager e lavoratori per l'uso promiscuo

Aumentano sia il fringe benefit sia la trattenuta in busta paga

Le nuove norme in vigore dal 2020. Esclusioni solo per gli agenti di commercio

Stangata sulle auto aziendali: per gli utenti costi triplicati

Maurizio Caprino
Luca De Stefani

Nella bozza della legge di Bilancio spunta una stangata sulle auto azien-

dali: il reddito in natura imputato ai dipendenti (fringe benefit) per la possibilità di utilizzarle anche nel tempo libero (il cosiddetto uso promiscuo) viene triplicato. Stesso aumento per la trattenuta sullo stipendio di chi non

ha reddito in natura perché "restituisce" al datore di lavoro la quota corrispondente all'uso privato.

La prima versione del testo del disegno di legge di Bilancio che sta circolando tocca anche l'articolo 51 del



Peso: 1-7%, 23-35%

Tuir. La norma, per com'è oggi in vigore, stabilisce che per le autovetture, gli autoveicoli per trasporto promiscuo (persone e cose) gli autocaravan, i motocicli e i ciclomotori, concessi «in uso promiscuo» ai dipendenti o agli amministratori, il valore del compenso in natura (per la parte dell'uso personale) da assoggettare, in capo agli utilizzatori, a tassazione (Irpef e addizionali) anche ai fini previdenziali, è pari al 30% «dell'importo corrispondente ad una percorrenza convenzionale di 15 mila chilometri calcolato sulla base del costo chilometrico di esercizio desumibile dalle tabelle nazionali» Aci, «al netto degli ammontari eventualmente trattenuti al dipendente» (al lordo dell'Iva della fattura che va pagata nell'anno). La stretta che si sta preparando prevede l'eliminazione della percentuale del 30%. Dunque, i 15.000 chilometri di «percorrenza convenzionale» annuale verrebbero tassati tutti, mentre finora si è pagato solo su 4.500 chilometri.

Le conseguenze, che si sentirebbero già da gennaio 2020, sono pesanti: su un'auto media, si passerebbe da un prelievo di circa 600 euro a quasi

2mila (si veda l'esempio nelle schede a destra). Analogo sarebbe l'aumento della trattenuta per i lavoratori che invece rimborsano l'uso privato. Il tutto per la preoccupazione degli operatori del settore (si vedano ancora le schede destra).

Non solo: i calcoli non tengono conto del fatto che l'aumento del valore del *fringe benefit* comporterà ulteriori costi indiretti:

- farà ridurre le detrazioni per lavoro dipendente e quelle per gli eventuali familiari a carico;
- se il reddito complessivo supererà il limite di 24.600 euro, non si potrà più fruire pienamente degli 80 euro del bonus Renzi, se ancora applicabile nel 2020;
- se il reddito complessivo supererà i 120.000 euro, il contribuente avrà una riduzione degli oneri detraibili.

Lo bozza esclude dalla stretta solo gli agenti di commercio. Che però normalmente non hanno mai avuto *fringe benefit*, non essendo quasi mai lavoratori dipendenti.

Dall'ato dell'azienda, nulla cambia a livello normativo. Quindi, per i veicoli dati in uso promiscuo ai dipen-

enti, la deduzione dei relativi costi rimarrà del 70 per cento.

Ma la deduzione era del 90% fino al 2012 e del 100% (del solo *fringe benefit*) fino al 2006. Già queste strette, assieme a quelle su deduzioni e detrazioni sui costi di acquisto e manutenzione o di leasing o noleggio del veicolo scattate sempre nel 2012, hanno messo in discussione la convenienza della mobilità aziendale con veicoli forniti dal datore: i rimborsi chilometrici ai dipendenti che usano mezzi propri non sono soggetti a limiti.

Se le aziende non hanno cambiato politica sinora, è stato anche per mantenere l'auto aziendale come leva retributiva nei confronti dei dipendenti, che la apprezzano da sempre. Ma potrebbero cambiare idea, di fronte all'aggravio fiscale che si prepara.

LEGGE DI BILANCIO

Aumentano il *fringe benefit* per l'uso promiscuo e la trattenuta in busta paga

Nuove norme operative dal 2020. Esclusioni solo per gli agenti di commercio

I passaggi chiave

1

LA SITUAZIONE ATTUALE Un esempio «medio»

Si ipotizzi il caso di un lavoratore dipendente, al quale è stata data in uso promiscuo una autovettura Alfa Romeo Giulietta 1.6 Jtd (120 cavalli), che, in base alle tariffe Aci, ha un costo chilometrico, per una percorrenza convenzionale di 15.000 km, di 0,4806 euro al km. In questo caso, il *fringe benefit* annuale, tassato nel 2019, è pari a 2.163 euro, cioè al 30% di 0,4806 euro per 15.000 km. Questo compenso in natura oggi viene assoggettato, nelle buste paga del dipendente, ad Irpef, ad addizionali regionali e comunali e ai contributi previdenziali Inps, per circa 585 euro. Queste trattenute di fatto vanno a ridurre lo stipendio reale (non in natura)

2

COME DIVENTEREBBE La triplicazione

Con la modifica prevista dalla prima bozza del disegno di legge di Bilancio 2020 circolata nella serata dell'altro ieri, invece, il *fringe benefit* tassato nel 2020 sarà più di tre volte quello del 2019, arrivando a 7.210 euro e portando la trattenuta per Irpef, addizionali e contributi Inps a circa 1.947 euro. Ma in realtà questa cifra è stata calcolata per difetto, se si considera che l'aumento da 2.163 euro a 7.210 euro del *fringe benefit* tassato, incrementa il reddito complessivo del contribuente. Tale aumento può avere anche conseguenze sulle detrazioni ed eventualmente sul diritto a percepire gli 80 euro del "bonus Renzi"

3

LA PRIMA REAZIONE I noleggiatori

Fortemente contraria si dichiara Aniasa, che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio: «Una miope ipotesi, in netta antitesi con le indicazioni del Tavolo auto presieduto dal ministro Patuanelli e l'impegno annunciato dal Governo di forte sostegno all'automotive». Si osserva che il taglio del cuneo fiscale avrebbe come contraltare una stretta su oltre due milioni di lavoratori, tassando perfino i chilometri percorsi per lavoro, «per non parlare delle sicure ripercussioni sulle politiche retributive». E diventa «inevitabile il ricorso all'Europa per l'immediata applicazione della sentenza di Strasburgo sull'equiparazione dei regimi Iva»



Peso: 1-7%, 23-35%

QUOTIDIANO

DEL FISCO



REDDITO D'IMPRESA

Torna l'Ace, rendimento nozionale all'1,3%

Il Ddl di Bilancio, secondo le prime bozze circolate, reintroduce l'Ace, recependo i suggerimenti formulati dal mondo imprenditoriale, e contemporaneamente abroga la mini-Ires, a decorrere dal periodo d'imposta successivo a quello in corso al 31 dicembre 2018 (anno solare 2019). Si auspica che la

reintroduzione dell'Ace tenga conto dei precedenti incrementi netti del capitale proprio, effettuati a partire dal 2011 e fino al 2018, affinché le imprese possano continuare a gestire la pianificazione finanziaria e patrimoniale senza soluzione di continuità con la precedente stratificazione, eventualmente salvaguardando l'affidamento dei contribuenti in relazione ad eventuali operazioni che comporterebbero la riduzione della base Ace effettuate durante la sua "teorica" abrogazione.

Il ripristino, che riguarda sia i soggetti Ires che Irpef, era stato auspicato per due motivi:

- da una parte poiché rappresentava un importante incentivo alla

capitalizzazione delle imprese italiane, con attenzione alla distribuzione dei dividendi, agli aumenti cash di capitale sociale, ai finanziamenti soci, alla conversione di prestiti obbligazionari, all'acquisto /vendita di azioni proprie;

- dall'altra perché era comunque uno strumento conosciuto e collaudato, pur se non facile da gestire nella sua normativa anti-elusione, che però riguarda sostanzialmente i gruppi di imprese, e che dopo 8 anni di vita è stata "metabolizzata" sia dalle imprese che dai consulenti.

— **Emanuele Reich**

— **Franco Vernassa**

Il testo integrale dell'articolo su: quotidianofisco.ilssole24ore.com



LEGGE DI BILANCIO

La stretta impatta sulle politiche retributive delle aziende



Peso:1-7%,23-35%

QUATTORRUOTE

AZIENDE

Auto aziendali

Triplica l'importo soggetto a tassazione



Mario Rossi

Publicato il 30/10/2019



Stangata sulle auto aziendali assegnate in uso promiscuo (cioè sia per lavoro sia per il tempo libero) ai dipendenti delle imprese italiane. Nella bozza del disegno di legge di bilancio per il 2020 viene triplicato, di fatto, l'importo che concorre al reddito imponibile. La novità, ammesso che sia approvata dal Parlamento, sarebbe una mazzata, sia per i dipendenti sia per il settore, in particolare per il noleggio a lungo termine. Se la misura andrà in porto, infatti, l'auto aziendale diventerà meno conveniente, o, addirittura, non lo sarà per niente, facendo mancare, come conseguenza indiretta, l'effetto volano che una rotazione di 36-48 mesi ha sul rinnovamento di un parco circolante sempre più vetusto, inquinante e relativamente poco sicuro. Vediamo cosa potrebbe accadere con un esempio: se finora il fringe benefit è calcolato sul 30% del valore di una percorrenza standard di 15.000 km in base alle tabelle Aci per la vettura assegnata al dipendente (per esempio 15.000 km x 0,50 € = 7.500 € x 30% = 2.250 €), con la nuova disciplina il valore che concorrerebbe al reddito imponibile sarebbe il 100%, quindi, nell'esempio appena descritto, 7.500 €. La tassazione al 30% resterà solo per le auto in uso promiscuo di agenti e rappresentanti di commercio.

L'attacco dell'Aniasa. Di ipotesi "miope, in netta antitesi con le indicazioni emerse dal tavolo sull'auto presieduto dal ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli lo scorso 18 ottobre e con l'impegno annunciato dal Governo di forte sostegno all'automotive" ha parlato l'Aniasa, l'associazione dell'industria dell'autonoleggio aderente a Confindustria. "Dall'anno prossimo", avverte l'associazione, "sarebbero colpiti oltre 2 milioni di lavoratori che utilizzano questi veicoli, tassando perfino i chilometri percorsi per necessità di lavoro. Per non parlare delle sicure ripercussioni sulle politiche retributive di centinaia di migliaia di aziende di ogni settore". Infine la stoccata: "in questo modo si rendono ulteriormente gravosi i costi di mobilità e trasporto delle imprese italiane, già penalizzate da una disequilibrata fiscalità rispetto ai competitor europei, rendendo a questo punto inevitabile il ricorso in Commissione europea per l'immediata applicazione della sentenza di Strasburgo sull'equiparazione dei regimi Iva". Nel mirino dell'associazione c'è l'autorizzazione europea all'Italia a limitare al 40% la detrazione totale dell'Iva sull'auto aziendale, concessa nel 2016 per la quarta volta in deroga a quanto previsto dalla direttiva 2006/112.

A settembre l'allarme di Cardinali (Unrae). La novità, attualmente contenuta all'articolo 73 della bozza del disegno di legge, era nell'aria da tempo e un intervento di questo tipo era stato preso in considerazione in fase di stesura del cosiddetto decreto clima, poi approvato senza questa misura il 10 ottobre scorso. Ma già a inizio settembre il direttore generale dell'Unrae, Andrea Cardinali, aveva lanciato l'allarme sulle intenzioni del governo [**in un'intervista a Quattroruote.it**](#). Giova ricordare che, al momento, nonostante il disegno di legge sia stato formalmente approvato dal Consiglio dei ministri il 15 ottobre scorso, non c'è ancora un testo definitivo e quella che sta circolando in queste ore è solo una bozza. E, in ogni caso, la partita finale si giocherà in Parlamento nelle prossime settimane.