

## DI NUOVO SULLA TASSA AUTO AZIENDALE, AUTOGOL

18 NOV 2019 ANDREA BARBIERI CARONES



Le tasse auto aziendali colpiscono tutto il settore. Aniasa protesta

Si apre nuovo capitolo sul tema delle **tasse auto aziendali**: dopo la modifica fatta dal governo e presente nel prossimo DDL Bilancio – con il nuovo regime che prevede applicazione solo alle auto di nuova immatricolazione – arriva il commento laconico del presidente **Aniasa, Massimiliano Archiapatti**: «Un clamoroso autogol per l'ambiente, il fisco e il mercato automotive».

Il commento del manager romano segue l'annuncio del ministro dell'Economia, **Roberto Gualtieri**, che nella giornata di ieri aveva detto: «È giusto che la riforma del regime fiscale sulle auto aziendali **non sia retroattiva**».

Tuttavia, è bene sapere che l'**ipotesi di rinvio di sei mesi se non di un anno** dell'attuazione [della nuova tassazione](#) resta ancora da valutare.

### RISCHIO COLLASSO MERCATO

Fatto sta che – sottolinea l'[Associazione Nazionale dell'Industria dell'Autonoleggio e dei Servizi](#) -, «la nuova versione della stretta fiscale determinerà il **collasso del mercato dell'auto** a partire da gennaio 2020 e conseguenti minori entrate per l'Erario pari a oltre 1 miliardo di euro, ben superiori alle maggiori entrate di 300 milioni di euro stimati dal Mef».

Il risultato di ciò è che le aziende prorogheranno i contratti in essere, rinunciando a **nuove immatricolazioni** e si provocherà un vero e proprio autogol sia dal punto di vista economico sia da quello ambientale.

Infatti, si manterranno in strada vetture più inquinanti rispetto a quelle nuove in commercio oggi.

La rivisitazione della misura se da una parte riduce, almeno per il primo anno, il numero dei lavoratori che saranno toccati dalla penalizzazione, dall'altro conferma il miope **impatto depressivo** sull'ambiente, sulle entrate erariali e sull'intera filiera *automotive*.

### TASSE AUTO AZIENDALI: DANNI PER AMBIENTE, FISCO E INDUSTRIA

**Ambiente**: Aniasa punta il dito sul fatto che aumentare oggi le tasse auto aziendali significhi colpire intenzionalmente lo strumento più efficace per accelerare il rinnovo del parco veicolare

nazionale, il più vecchio, inquinante e meno sicuro d'Europa con oltre 10 anni di anzianità media. Le auto aziendali hanno oggi un ciclo di vita di **4 anni** che, con questa misura, si allungherà di almeno un anno.

**Fisco:** la norma produrrà una **proroga** generalizzata **dei contratti in essere** e oltre 300.000 immatricolazioni in meno per il 2020 e un relativo minor gettito per l'Erario e gli enti locali ben superiore a 1 miliardo di euro.

**Industria:** la misura avrebbe una ripercussione negativa sulle **vendite**. L'auto aziendale (oggi il 40% delle nuove immatricolazioni rientrano in questa categoria) subirà da gennaio 2020 un brusco stop che si rifletterà inevitabilmente sul mercato automotive nazionale, da anni in fase di convalescenza e sostenuto in questa fase critica proprio dalle vendite alle imprese.

Senza contare che la tassazione spingerebbe i dipendenti a valutare il ritorno alla **vettura di proprietà**, utilizzando soluzioni fuori dal tempo.

Ad esempio il **rimborso chilometrico**, senza controllo e tracciabilità tributaria, in totale spregio e contrapposizione alle innovazioni della fatturazione elettronica e della carta carburante.

[Auto aziendali: tutti uniti per Iva detraibile al 100%](#)

«Chiediamo al Governo un nuovo incontro con cui aprire un reale confronto sulla misura, come più volte annunciato dal Ministro Gualtieri» aggiunge Archiapatti.

«Le nostre analisi evidenziano le pesanti ricadute ambientali, sul mercato automotive e sull'erario che fanno di questo provvedimento un vero e proprio autogol. Se l'obiettivo del Governo è fare cassa con l'auto aziendale, ribadiamo la nostra ricetta sicura: **ripristinare il superammortamento** per le auto ad uso strumentale, una misura che nel recente passato ha restituito per ogni euro di super-ammortamento concesso 3 euro di entrate per lo Stato e per gli enti locali».

## DDL Bilancio, tassa sull'auto aziendale: un clamoroso autogol per l'ambiente



Redazione

18 Novembre 2019



*La miope stangata fiscale sull'auto aziendale, nella nuova formulazione anticipata dalle dichiarazioni del Ministro dell'Economia Roberto Gualtieri, rafforza il suo impatto depressivo sul mercato dell'auto a partire dal 2020 e il prossimo anno determinerà minori entrate per l'Erario e gli Enti Locali per oltre 1 miliardo di euro, ben superiori alle maggiori entrate di 300 milioni di euro stimati dal MEF. Le aziende prorogheranno i contratti in essere, rinunciando a nuove immatricolazioni. Un vero e proprio autogol dal punto di vista economico ed ambientale, che inciderà pesantemente su un settore, quello dell'auto aziendale, che oggi può contare su una flotta di veicoli sicuri e green (nel solo noleggio tutti veicoli sono Euro6).*

### Via la foglia di fico del “green”

E' questo il commento dell'**ANIASA**, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli, alla nuova formulazione della tassa sull'auto aziendale in Legge di Bilancio allo studio del Ministero dell'Economia.

La rivisitazione della misura se da una parte riduce, almeno per il primo anno, il numero dei lavoratori che saranno toccati dalla penalizzazione, dall'altro, conferma il miope impatto depressivo sull'ambiente, sulle entrate erariali e sull'intera filiera automotive, che da anni sta vivendo una fase critica:

- **Via la foglia di fico del “green”**: aumentare oggi la tassazione dell'auto aziendale significa colpire intenzionalmente lo strumento più efficace per accelerare il rinnovo del parco veicolare nazionale, il più vecchio, inquinante e meno sicuro d'Europa con oltre 10 anni di anzianità media. Le auto aziendali hanno oggi un ciclo di vita di 4 anni che, con questa misura, si allungherà di almeno un anno.
- **I conti del Ministero non tornano**. La norma produrrà, secondo le stime ANIASA, una proroga generalizzata dei contratti in essere e oltre 300.000 immatricolazioni in meno per il prossimo anno e un relativo minor gettito per l'Erario e gli enti Locali ben superiore a 1 miliardo di euro. Il Ministero ha valutato bene questo impatto?
- **Colpo di grazia all'industria automotive**. L'auto aziendale (oggi il 40% delle nuove immatricolazioni) subirà da gennaio 2020 un brusco stop che si rifletterà inevitabilmente sul mercato automotive nazionale, da anni in fase di convalescenza e sostenuto in questa fase critica proprio dalle vendite alle imprese. Senza contare che la norma spingerebbe i dipendenti a valutare il ritorno alla vettura di proprietà,

utilizzando soluzioni fuori dal tempo, come il rimborso chilometrico, senza controllo e tracciabilità tributaria, in totale spregio e contrapposizione alle innovazioni della fatturazione elettronica e della carta carburante.

### **Massimiliano Archiapatti – Presidente di ANIASA**

*“Chiediamo al Governo un nuovo incontro con cui aprire un reale confronto, come più volte annunciato dal Ministro Gualtieri, sulla misura”, dichiara **Massimiliano Archiapatti** – Presidente di ANIASA, “Le nostre analisi evidenziano le pesanti ricadute ambientali, sul mercato automotive e sull’erario che fanno di questo provvedimento un vero e proprio autogol. Se l’obiettivo del Governo è fare cassa con l’auto aziendale, ribadiamo la nostra ricetta sicura: ripristinare il superammortamento per le auto ad uso strumentale, una misura che nel recente passato ha restituito per ogni euro di super-ammortamento concesso 3 euro di entrate per lo Stato e gli enti locali”.*

18 Novembre 2019

## Aniasa: tassa sull'auto aziendale, un clamoroso autogol per l'ambiente, "il fisco" e il mercato automotive

La miope stangata fiscale sull'auto aziendale, nella nuova formulazione anticipata dalle dichiarazioni del Ministro dell'Economia Roberto Gualtieri, rafforza il suo impatto depressivo sul mercato dell'auto a partire dal 2020 e il prossimo anno determinerà minori entrate per l'Erario e gli Enti Locali per oltre 1 miliardo di euro, ben superiori alle maggiori entrate di 300 milioni di euro stimati dal MEF. Le aziende prorogheranno i contratti in essere, rinunciando a nuove immatricolazioni. Un vero e proprio autogol dal punto di vista economico ed ambientale, che inciderà pesantemente su un settore, quello dell'auto aziendale, che oggi può contare su una flotta di veicoli sicuri e green (nel solo noleggio tutti veicoli sono Euro6).

E' questo il commento dell'**ANIASA**, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli, alla nuova formulazione della tassa sull'auto aziendale in Legge di Bilancio allo studio del Ministero dell'Economia.

La rivisitazione della misura se da una parte riduce, almeno per il primo anno, il numero dei lavoratori che saranno toccati dalla penalizzazione, dall'altro, conferma il miope impatto depressivo sull'ambiente, sulle entrate erariali e sull'intera filiera automotive, che da anni sta vivendo una fase critica:

- **Via la foglia di fico del "green"**: aumentare oggi la tassazione dell'auto aziendale significa colpire intenzionalmente lo strumento più efficace per accelerare il rinnovo del parco veicolare nazionale, il più vecchio, inquinante e meno sicuro d'Europa con oltre 10 anni di anzianità media. Le auto aziendali hanno oggi un ciclo di vita di 4 anni che, con questa misura, si allungherà di almeno un anno.
- **I conti del Ministero non tornano**. La norma produrrà, secondo le stime ANIASA, una proroga generalizzata dei contratti in essere e oltre 300.000 immatricolazioni in meno per il prossimo anno e un relativo minor gettito per l'Erario e gli enti Locali ben superiore a 1 miliardo di euro. Il Ministero ha valutato bene questo impatto?
- **Colpo di grazia all'industria automotive**. L'auto aziendale (oggi il 40% delle nuove immatricolazioni) subirà da gennaio 2020 un brusco stop che si rifletterà inevitabilmente sul mercato automotive nazionale, da anni in fase di convalescenza e sostenuto in questa fase critica proprio dalle vendite alle imprese. Senza contare che la norma spingerebbe i dipendenti a valutare il ritorno alla vettura di proprietà, utilizzando soluzioni fuori dal tempo, come il rimborso chilometrico, senza controllo e tracciabilità tributaria, in totale spregio e contrapposizione alle innovazioni della fatturazione elettronica e della carta carburante.

*"Chiediamo al Governo un nuovo incontro con cui aprire un reale confronto, come più volte annunciato dal Ministro Gualtieri, sulla misura", dichiara **Massimiliano Archiapatti** – Presidente di ANIASA, "Le nostre analisi evidenziano le pesanti ricadute ambientali, sul mercato automotive e sull'erario che fanno di questo provvedimento un vero e proprio autogol. Se l'obiettivo del Governo è fare cassa con l'auto aziendale, ribadiamo la nostra ricetta sicura: ripristinare il superammortamento per le auto ad uso strumentale, una misura che nel recente passato ha restituito per ogni euro di super-ammortamento concesso 3 euro di entrate per lo Stato e gli enti locali".*

## **DDL BILANCIO, TASSA SULL'AUTO AZIENDALE: UN CLAMOROSO AUTOGOL PER L'AMBIENTE, "IL FISCO" E IL MERCATO AUTOMOTIVE**

*Categoria: Aniasa*

*Pubblicato: 14 Novembre 2019*

**La miope stangata fiscale sull'auto aziendale, nella nuova formulazione anticipata dalle dichiarazioni del Ministro dell'Economia Roberto Gualtieri, rafforza il suo impatto depressivo sul mercato dell'auto a partire dal 2020 e il prossimo anno determinerà minori entrate per l'Erario e gli Enti Locali per oltre 1 miliardo di euro, ben superiori alle maggiori entrate di 300 milioni di euro stimati dal MEF. Le aziende prorogheranno i contratti in essere, rinunciando a nuove immatricolazioni. Un vero e proprio autogol dal punto di vista economico ed ambientale, che inciderà pesantemente su un settore, quello dell'auto aziendale, che oggi può contare su una flotta di veicoli sicuri e green (nel solo noleggio tutti veicoli sono Euro6).**

E' questo il commento dell'ANIASA, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore del noleggio veicoli, alla nuova formulazione della tassa sull'auto aziendale in Legge di Bilancio allo studio del Ministero dell'Economia.

La rivisitazione della misura se da una parte riduce, almeno per il primo anno, il numero dei lavoratori che saranno toccati dalla penalizzazione, dall'altro, conferma il miope impatto depressivo sull'ambiente, sulle entrate erariali e sull'intera filiera automotive, che da anni sta vivendo una fase critica:

- **·Via la foglia di fico del "green"**: aumentare oggi la tassazione dell'auto aziendale significa colpire intenzionalmente lo strumento più efficace per accelerare il rinnovo del parco veicolare nazionale, il più vecchio, inquinante e meno sicuro d'Europa con oltre 10 anni di anzianità media. Le auto aziendali hanno oggi un ciclo di vita di 4 anni che, con questa misura, si allungherà di almeno un anno.
- **·I conti del Ministero non tornano**. La norma produrrà, secondo le stime ANIASA, una proroga generalizzata dei contratti in essere e oltre 300.000 immatricolazioni in meno per il prossimo anno e un relativo minor gettito per l'Erario e gli enti Locali ben superiore a 1 miliardo di euro. Il Ministero ha valutato bene questo impatto?
- **·Colpo di grazia all'industria automotive**. L'auto aziendale (oggi il 40% delle nuove immatricolazioni) subirà da gennaio 2020 un brusco stop che si rifletterà inevitabilmente sul mercato automotive nazionale, da anni in fase di convalescenza e sostenuto in questa fase critica proprio dalle vendite alle imprese. Senza contare che la norma spingerebbe i dipendenti a valutare il ritorno alla vettura di proprietà, utilizzando soluzioni fuori dal tempo, come il rimborso chilometrico, senza controllo e tracciabilità tributaria, in totale spregio e contrapposizione alle innovazioni della fatturazione elettronica e della carta carburante.

*“Chiediamo al Governo un nuovo incontro con cui aprire un reale confronto, come più volte annunciato dal Ministro Gualtieri, sulla misura”, dichiara **Massimiliano Archiapatti** – Presidente di ANIASA, “Le nostre analisi evidenziano le pesanti ricadute ambientali, sul mercato automotive e sull’erario che fanno di questo provvedimento un vero e proprio autogol. Se l’obiettivo del Governo è fare cassa con l’auto aziendale, ribadiamo la nostra ricetta sicura: ripristinare il superammortamento per le auto ad uso strumentale, una misura che nel recente passato ha restituito per ogni euro di super-ammortamento concesso 3 euro di entrate per lo Stato e gli enti locali”.*



## Manovra 2020: cosa succederà al mercato delle auto aziendali?

di Marco Castelli | 19 November 2019

Il tema è ormai noto: la **bozza della Legge di Bilancio 2020** ha proposto di inasprire ulteriormente una **tassazione sulle auto aziendali** già penalizzante. Una vera e propria mazzata che rischia di colpire migliaia di lavoratori e, in generale, il **settore dell'auto**.



Nonostante la **parziale retromarcia del Governo**, effettuata in queste settimane, e in attesa che la Manovra 2020 venga approvata (ci saranno sicuramente altre modifiche), il succo della questione non cambia: l'**auto aziendale** viene considerata da tempo come un settore da spremere. Senza pensare che, al contrario, si tratta di un **pilastro per il business dei concessionari**, per il mondo delle quattro ruote e per l'economia in generale.

### AUTO AZIENDALI: COSA PREVEDE LA MANOVRA 2020

La Manovra 2020 prevede, nella bozza resa nota a fine ottobre, l'**aumento della tassazione per le auto aziendali in fringe benefit**, ovvero quelle che vengono utilizzate sia per lavoro, sia nel tempo libero. Inizialmente *la percentuale di imponibile previsto (calcolato sul valore fiscale dell'auto stabilito dalle tabelle ACI) passava dal 30% (come è oggi) al 100% per tutti i veicoli.*

Successivamente, la parziale retromarcia del Governo: le **auto elettriche e ibride** sono state escluse dal provvedimento, le **vetture superinquinanti** (ovvero quelle con emissioni superiori a 160 g/km) sono state confermate al 100%, mentre *per le altre auto aziendali l'aumento è stato "limitato" dal 30% al 60%*. Si tratta comunque, quindi, di una tassa raddoppiata. Negli ultimi giorni poi, le parole del **ministro dell'Economia Roberto Gualtieri** hanno lasciato trapelare ulteriori modifiche, come l'applicazione del provvedimento alle sole **auto di nuova immatricolazione**. La mazzata, in ogni caso, rimane.

### QUALI POTREBBERO ESSERE GLI EFFETTI?

Nei giorni scorsi **Aniasa**, l'associazione rappresentativa del mondo del **noleggio auto**, è stata chiara: considerando che *le auto aziendali pesano per il 40% sul totale delle immatricolazioni*, la nuova tassazione imporrebbe al comparto un brusco stop che si rifletterebbe di conseguenza sul mercato dell'auto e, quindi, anche sul **rinnovo del parco circolante** e sull'attività dei dealer.





Dall'altra parte, e questa sarebbe la beffa che si aggiunge al danno, ci sarebbero anche *meno introiti per lo Stato*, perché i **Fleet Manager delle aziende** hanno già dichiarato l'intenzione di molti dipendenti, se la Manovra venisse confermata, di **restituire l'auto aziendale** e ricorrere ad altre soluzioni che ormai sembravano superate, come i rimborsi chilometrici.

### **LA POSIZIONE DI FEDERAUTO**

Anche **Federauto**, nelle scorse settimane, in un comunicato congiunto firmato anche dalle altre associazioni di settore, ha espresso assoluta contrarietà all'inasprimento della tassazione sulle auto aziendali. Puntando, in particolare, sul necessario rinnovo del parco circolante, che in questo modo viene frenato bruscamente.

*“Si colpisce la retribuzione salariale del personale, si aumenta l'imponibile contributivo e l'onere per il TFR a carico delle aziende, si colpisce il rinnovo del parco circolante – sottolinea la nota – Un salto indietro di decenni che ci allontana ulteriormente dagli standard europei, con un'auto aziendale già penalizzata in termini di detraibilità e di deducibilità”.*

## AUTOMOTIVE

### Tassazione auto aziendali, cambiamenti infiniti per una norma controversa



Non si fa altro che parlare in questo periodo di tassazione auto aziendali.

La situazione economica italiana e un bilancio statale precario impongono al Governo la necessità di **trovare fondi**, anche aumentando le tasse sulle auto aziendali. Si tratta di un settore particolare che ha in qualche maniera sostenuto la **vendita** delle automobili durante questi anni difficili. Secondo **ANFIA** nel 2018, per esempio, le auto immatricolate da **società** sono state il 44,8% del totale e di queste il 18,4 è stato di società proprietarie e il 22,7 per il **nolegg**. Le **auto aziendali** sono date ai dipendenti, quadri e dirigenti come benefit e/o come veri e propri strumenti di lavoro. Attualmente la loro **tassazione** è del 30%, nel senso che concorrono alla **formazione del reddito** complessivo per il 30% del loro valore. Nel Documento programmatico di bilancio 2020 leggiamo infatti testualmente: *“Incremento dal 30% al 100% nella determinazione della base imponibile ai fini IRPEF del reddito ritraibile per le auto aziendali più inquinanti”*.

Aiutiamo l'ambiente



Notiamo quindi che, sin dall'inizio, **l'aumento** al 100% era applicato soltanto alle automobili **meno pulite**, a differenza da quanto riportato da varie fonti d'informazione. Non è un caso che questa linea guida faccia parte della sezione “Promuovere la sostenibilità dell'ambiente”. A questa sezione appartiene anche l'altrettanto controverso progetto di ridurre il **contributo sulle accise** per gli impieghi professionali: *“Eliminazione del beneficio sul gasolio utilizzato per il trasporto di merci e passeggeri dei veicoli di categoria Euro3 + Euro4 dal 2021”*. Si tratta della rimodulazione di quei **sussidi** dei quali avevamo parlato insieme agli **incentivi auto**; notiamo comunque che anche incentivare la manutenzione migliora la sostenibilità. La proposta di portare al 100% del valore dell'auto aziendale il concorso al reddito ha però sollevato un **coro di critiche**.

Effetti collaterali

Per esempio **Aniasa**, l'associazione che rappresenta le imprese di noleggio, si è detta assolutamente **contraria** ad un provvedimento che porterebbe a un aumento del reddito e quindi delle tasse. È sempre Aniasa a prevedere *“erosione delle retribuzioni dei lavoratori, possibile crollo delle immatricolazioni del noleggio a lungo termine (circa 60.000 unità in meno previste per il 2020), 260 milioni di minori entrate per Erario e Enti Locali e pesanti ricadute su tutto il comparto automotive”*. **Massimiliano Archiapatti**, presidente Aniasa, rafforza l'idea: *“in questo modo si rischia di allungare l'età media delle auto aziendali, oggi di circa 4 anni, con ricadute ambientali, sul mercato automotive e sul gettito fiscale. Se si vuole far cassa con l'auto aziendale ribadiamo che ricetta giusta è ripristinare il superammortamento, una misura che nel recente passato ha fruttato per ogni euro concesso tre euro di entrate per Stato e Enti locali”*. Ancor più **drastico** è stato Stefano Cuzzilla, presidente di **Federmanager**. *“È l'ennesima stangata che mortifica il lavoro dipendente. Siamo cittadini e contribuenti di un Paese che trasforma fringe benefit in penalizzazioni”*. Una nota congiunta di **Anfia, Assilea, Federauto e Unrae** ha poi evidenziato che *“l'auto aziendale non è un privilegio per ricchi, ma uno strumento di lavoro, a volte insostituibile, e la prova è che il 72% del mercato è composto da vetture dei segmenti A, B, e C. Le aziende vedrebbero inoltre aumentare gli oneri contributivi e per il TFR, con ulteriore penalizzazione competitiva”*.

Ascoltare le associazioni

Queste proteste, abbastanza condivisibili, sembrano aver avuta una certa eco nel **Ministero Economia e Finanze**. Il Mef ha infatti precisato a fine ottobre che la tassazione sulle auto aziendali rimane al 30% per le ibride ed elettriche e sale al **60%**, pari alla **media** dei Paesi Ocse, per i veicoli convenzionali che emettono fino a 160 g/km di CO<sub>2</sub> (è la stessa soglia dell'Ecotassa). Il paventato **100%** si applicherebbe solo alle automobili che superano questa soglia; rimangono al regime attuale i veicoli utilizzati a fini commerciali. Notizie più recenti parlano di un'apertura del Ministro dell'Economia **Roberto Gualtieri** a modifiche. Durante l'**audizione** sulla manovra finanziaria davanti alle commissioni di Camera e Senato il Ministro ha infatti precisato: *“È giusto che la riforma del regime fiscale sulle auto aziendali non sia retroattiva e coinvolga quindi chi ha già scelto. È una misura ambientale, che serve al rinnovamento del parco auto, ma va migliorata per evitare che si traduca in un aumento delle tasse per i dipendenti”*. In ogni caso la manovra subirà vari passaggi alla Camera e al Senato e potrà **cambiare** anche molto, fino a **sparire**, come caldeggiato da Italia Viva; appare comunque probabile un **rinvio** di 6 o 12 mesi per la sua applicazione.