

ANSA

Flotte aziendali, nel 2021 meno benzina e diesel, ok ibridi

Obiettivo: evitare aggravii fiscali, attenzione a uso promiscuo

REDAZIONE ANSA ROMA

25 GENNAIO 2021 14:15



Flotte aziendali, nel 2021 meno benzina e diesel, ok ibridi - RIPRODUZIONE RISERVATA

Con l'entrata in vigore della normativa che penalizza fiscalmente le vetture che producono maggiori emissioni di anidride carbonica, cambierà inevitabilmente l'organizzazione delle flotte aziendali.

Lo rivela una instant survey 'Flotte aziendali: fringe benefit, prendere o lasciare?', promossa da Top Thousand, l'Osservatorio sulla mobilità aziendale composto da Fleet e Mobility Manager di grandi aziende, in collaborazione con Fleet Magazine e con il patrocinio di Aniasa.

L'indagine è stata condotta su un campione di 47 fleet e mobility manager di aziende di diverse dimensioni, con un parco totale gestito di oltre 70.000 veicoli.

Dal luglio 2020 la normativa sul fringe benefit (i veicoli assegnati) è cambiata, con l'aumento della quota di benefit tassabile per chi usa vetture con maggiori emissioni di CO2. Se prima, infatti, la percentuale di uso sottoposto a tassazione (quella relativa al tempo libero) era identica per tutte le vetture (30%), adesso si differenzia in base alle emissioni di anidride carbonica: per le auto comprese nella fascia tra 161 e 190 grammi/km è salita prima al 40% e, dal primo gennaio 2021, al 50%, mentre per le auto che superano i 190 gr/km si è attestata prima al 50% e, sempre dal primo gennaio 2021, al 60%.

Al contrario, secondo il principio del "più inquinante, più pagato" (e viceversa), per le vetture con emissioni inferiori a 60 gr/km si riduce al 25%.

E nell'anno appena iniziato sulle immatricolazioni farà sentire il suo peso anche l'entrata in vigore definitiva del metodo di calcolo delle emissioni secondo il ciclo di prova WLTP, che prenderà il posto del "NEDC correlato". La novità sul fringe benefit, pur applicandosi soltanto alle vetture di nuova immatricolazione e assegnazione, prevede un aggravio fiscale non da poco con tre possibili soluzioni: addebito della nuova aliquota al dipendente in busta paga, l'azienda si assume l'onere oppure modifica la car policy, rinunciando ai modelli penalizzati dalla nuova tassazione.

La quota delle auto in uso promiscuo (lavoro e tempo libero) sul totale delle auto aziendali è oggi piuttosto considerevole ed equivale a oltre un terzo delle oltre vetture considerate nel campione. Le auto con emissioni superiori a 160 gr/km sono in progressiva diminuzione nelle flotte, che tendono a rinnovare i propri parchi con veicoli meno impattanti, e si attesta attorno al 3%/4%. Quelle con emissioni superiori a 190 gr/km sono di poco superiori all'1%.

Dati, questi, che evidenziano l'orientamento green delle flotte aziendali, ben testimoniato anche dal numero totale di auto con emissioni inferiori a 60 gr/km (essenzialmente elettriche ed ibride plug-in), oltre il doppio di quelle più inquinanti. I restanti veicoli, ovvero la maggioranza, appartengono alla fascia di emissioni compresa tra 61 e 160 gr/km, ovvero quelle categorie che continuano ad essere soggette alla vecchia normativa sul fringe benefit. Per le vetture ad alte emissioni, il 50% del campione della ricerca dichiara di voler attribuire il costo maggiorato al dipendente, mentre il 47% è pronto a rinunciare al veicolo, modificando la propria car list e sostituendolo ad esempio con modelli Mild Hybrid. Solo il 3% delle aziende prevede di aumentare lo stipendio del dipendente, facendosi carico del maggiore onere.

RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright ANSA

Top Thousand, meno immatricolazioni veicoli benzina e diesel più spazio a ibridi

Osservatorio sulla mobilità aziendale, costerà caro al dipendente tenere una vettura con elevate emissioni di CO2

21/01/2021 14:34

Roma, 21 gen. (**Labitalia**) - Come cambieranno le flotte aziendali italiane nel 2021, con l'entrata in vigore della normativa che penalizza fiscalmente le vetture che producono maggiori emissioni di anidride carbonica? I fleet manager sono pronti a sostituire le auto più inquinanti con modelli più piccoli e motorizzazioni green?

Da queste domande ha preso avvio la instant survey 'Flotte aziendali: fringe benefit, prendere o lasciare?', promossa da Top Thousand, l'Osservatorio sulla mobilità aziendale composto da Fleet e Mobility Manager di grandi aziende, in collaborazione con Fleet magazine e con il patrocinio di Aniasa. L'indagine è stata condotta su un campione di 47 fleet e mobility manager di aziende di diverse dimensioni, con un parco totale gestito di oltre 70.000 veicoli.

Dal luglio 2020 la normativa sul fringe benefit (i veicoli assegnati) è cambiata, con l'aumento della quota di benefit tassabile per chi usa vetture con maggiori emissioni di CO2. Se prima, infatti, la percentuale di uso sottoposto a tassazione (quella relativa al tempo libero) era identica per tutte le vetture (30%), adesso si differenzia in base alle emissioni di anidride carbonica: per le auto comprese nella fascia tra 161 e 190 grammi/km è salita prima al 40% e, dal primo gennaio 2021, al 50%, mentre per le auto che superano i 190 gr/km si è attestata prima al 50% e, sempre dal primo gennaio 2021, al 60%. Al contrario, secondo il principio del 'più inquinano, più pago' (e viceversa), per le vetture con emissioni inferiori a 60 gr/km si riduce al 25%.

E nell'anno appena iniziato sulle immatricolazioni farà sentire il suo peso anche l'entrata in vigore definitiva del metodo di calcolo delle emissioni secondo il ciclo di prova wltc, che prenderà il posto del 'nedc correlato', che determinerà di fatto un innalzamento dei valori delle emissioni rilevati per tutti i veicoli: si potranno così ritrovare oltre quota 160 gr/Km anche alcune vetture medie a benzina e medio-grandi a gasolio.

La novità sul fringe benefit, pur applicandosi soltanto alle vetture di nuova immatricolazione e assegnazione, prevede un aggravio fiscale non da poco con tre possibili soluzioni: addebito della nuova aliquota al dipendente in busta paga, l'azienda si assume l'onere oppure modifica la car policy, rinunciando ai modelli penalizzati dalla nuova tassazione.

La quota delle auto in uso promiscuo (lavoro e tempo libero) sul totale delle auto aziendali è oggi piuttosto considerevole ed equivale a oltre un terzo delle oltre vetture considerate nel campione. Le auto con emissioni superiori a 160 gr/km sono in progressiva diminuzione nelle flotte, che tendono a rinnovare i propri parchi con veicoli meno impattanti, e si attesta attorno al 3%/4%. Quelle con emissioni superiori a 190 gr/km sono di poco superiori all'1%.

Dati, questi, che evidenziano l'orientamento green delle flotte aziendali, ben testimoniato anche dal numero totale di auto con emissioni inferiori a 60 gr/km (essenzialmente elettriche ed ibride plug-in), oltre il doppio di quelle più inquinanti. I restanti veicoli, ovvero la stragrande maggioranza, appartengono alla fascia di emissioni compresa tra 61 e 160 gr/km, ovvero quelle categorie che continuano ad essere soggette alla vecchia normativa sul fringe benefit.

Ma come cambieranno le decisioni dei fleet manager con la nuova normativa del fringe benefit che comporterà maggiore tassazione per veicoli con emissioni superiori ai 160 gr/km? Il 50% del campione della ricerca dichiara di voler attribuire il costo maggiorato al dipendente, mentre il 47% è pronto a rinunciare al veicolo, modificando la propria car list e sostituendolo ad esempio con modelli mild hybrid. Solo il 3% delle aziende prevede di aumentare lo stipendio del dipendente, facendosi carico del maggiore onere.

"In questa fase iniziale - osserva Gianfranco Martorelli, presidente di Top Thousand - la nuova normativa, rischia di penalizzare tutti: i driver, che in alcuni casi trovano una consistente decurtazione in busta paga, i fleet manager che si vedono invischiati in complicati e incerti calcoli, l'azienda 'costretta' a modificare la propria car policy, le case automobilistiche che in prospettiva vedranno diminuire le vendite di alcune categorie di auto con maggiore redditività. A rimetterci sarà infine anche l'Erario, destinato a incassare un minor gettito fiscale come conseguenza del downsizing delle flotte".

BUSINESS PEOPLE

Flotte aziendali: gli effetti della normativa sul fringe benefit

L'INDAGINE DI TOP THOUSAND SULL'ANDAMENTO DEL SETTORE NEI PROSSIMI MESI. COSTERÀ CARO AL DIPENDENTE TENERE UNA VETTURA CON ELEVATE EMISSIONI DI CO2

VENERDÌ, 22 GENNAIO 2021 REDAZIONE



Photo by Connor Betts on Unsplash

Come cambieranno le **flotte aziendali nel 2021** con l'entrata in vigore della normativa che penalizza fiscalmente le vetture che producono maggiori emissioni di anidride carbonica? I fleet manager sono pronti a sostituire le auto più inquinanti con modelli più piccoli e motorizzazioni green?

Sono due delle domande contenute nell'istant survey *Flotte aziendali: fringe benefit, prendere o lasciare?*, indagine promossa da **Top Thousand**, Osservatorio sulla mobilità aziendale composto da Fleet e Mobility Manager di grandi aziende. Lo studio, realizzato con il patrocinio di Aniasa e la collaborazione di Fleet Magazine è stato condotto su un campione di 47 fleet e mobility manager di aziende di diverse dimensioni, con un parco totale gestito di oltre 70 mila veicoli.

Dal luglio 2020 la **normativa sul fringe benefit** (i veicoli assegnati) è cambiata, con l'aumento della quota di benefit tassabile per chi usa vetture con maggiori emissioni di CO2. Se prima, infatti, la percentuale di uso sottoposto a tassazione (quella relativa al tempo libero) era identica per tutte le vetture (30%), adesso si differenzia in base alle emissioni di anidride carbonica: per le auto comprese nella fascia tra 161 e 190 grammi/km è salita prima al 40% e, dal primo gennaio 2021, al 50%, mentre per le auto che superano i 190 gr/km si è attestata prima al 50% e, sempre dal primo gennaio 2021, al 60%. Al contrario, secondo il principio del "più inquinò, più pago" (e viceversa), per le vetture con emissioni inferiori a 60 gr/km si riduce al 25%.

E nell'anno appena iniziato sulle immatricolazioni farà sentire il suo peso anche l'**entrata in vigore definitiva del metodo di calcolo delle emissioni secondo il ciclo di prova Wlpt**, che prenderà il posto del "Nedc correlato", che determinerà di fatto un innalzamento

dei valori delle emissioni rilevati per tutti i veicoli: si potranno così ritrovare oltre quota 160 gr/Km anche alcune vetture medie a benzina e medio-grandi a gasolio.

La novità sul fringe benefit, pur applicandosi soltanto alle vetture di nuova immatricolazione e assegnazione, prevede **un aggravio fiscale non da poco con tre possibili soluzioni**: addebito della nuova aliquota al dipendente in busta paga, l'azienda si assume l'onere oppure modifica la car policy, rinunciando ai modelli penalizzati dalla nuova tassazione. Come si stanno organizzando i responsabili dei parchi auto di fronte a questo cambiamento?

Flotte aziendali in Italia: orientamento green

La quota delle auto in uso promiscuo (lavoro e tempo libero) sul totale delle auto aziendali è oggi piuttosto considerevole ed equivale a oltre un terzo delle oltre vetture considerate nel campione. Le auto con emissioni superiori a 160 gr/km sono in progressiva diminuzione nelle flotte, che tendono a rinnovare i propri parchi con veicoli meno impattanti, e si attesta attorno al 3%/4%. Quelle con emissioni superiori a 190 gr/km sono di poco superiori all'1%.

Dati, questi, che evidenziano l'**orientamento green delle flotte aziendali**, ben testimoniato anche dal numero totale di auto con emissioni inferiori a 60 gr/km (essenzialmente elettriche ed ibride plug-in), oltre il doppio di quelle più inquinanti. I restanti veicoli, ovvero la stragrande maggioranza, appartengono alla fascia di emissioni compresa tra 61 e 160 gr/km, ovvero quelle categorie che continuano a essere soggette alla vecchia normativa sul fringe benefit.

Ma come cambieranno le decisioni dei fleet manager con la nuova normativa del fringe benefit che comporterà maggiore tassazione per veicoli con emissioni superiori ai 160 gr/km? **Il 50% del campione della ricerca dichiara di voler attribuire il costo maggiorato al dipendente**, mentre il 47% è pronto a rinunciare al veicolo, modificando la propria car list e sostituendolo ad esempio con modelli Mild Hybrid. Solo il 3% delle aziende prevede di aumentare lo stipendio del dipendente, facendosi carico del maggiore onere.

Top Thousand, meno immatricolazioni veicoli benzina e diesel più spazio a ibridi

Osservatorio sulla mobilità aziendale, costerà caro al dipendente tenere una vettura con elevate emissioni di CO2

21 GENNAIO 2021



Come cambieranno le flotte aziendali italiane nel 2021, con l'entrata in vigore della normativa che penalizza fiscalmente le vetture che producono maggiori emissioni di anidride carbonica? I fleet manager sono pronti a sostituire le auto più inquinanti con modelli più piccoli e motorizzazioni green?

Da queste domande ha preso avvio la instant survey 'Flotte aziendali: fringe benefit, prendere o lasciare?', promossa da Top Thousand, l'Osservatorio sulla mobilità aziendale composto da Fleet e Mobility Manager di grandi aziende, in collaborazione con Fleet magazine e con il patrocinio di Aniasa. L'indagine è stata condotta su un campione di 47 fleet e mobility manager di aziende di diverse dimensioni, con un parco totale gestito di oltre 70.000 veicoli.

Dal luglio 2020 la normativa sul fringe benefit (i veicoli assegnati) è cambiata, con l'aumento della quota di benefit tassabile per chi usa vetture con maggiori emissioni di CO2. Se prima, infatti, la percentuale di uso sottoposto a tassazione (quella relativa al tempo libero) era identica per tutte le vetture (30%), adesso si differenzia in base alle emissioni di anidride carbonica: per le auto comprese nella fascia tra 161 e 190 grammi/km è salita prima al 40% e, dal primo gennaio 2021, al 50%, mentre per le auto che superano i 190 gr/km si è attestata prima al 50% e, sempre dal primo gennaio 2021, al

60%. Al contrario, secondo il principio del 'più inquinato, più pagato' (e viceversa), per le vetture con emissioni inferiori a 60 gr/km si riduce al 25%.

E nell'anno appena iniziato sulle immatricolazioni farà sentire il suo peso anche l'entrata in vigore definitiva del metodo di calcolo delle emissioni secondo il ciclo di prova wltp, che prenderà il posto del 'nedc correlato', che determinerà di fatto un innalzamento dei valori delle emissioni rilevati per tutti i veicoli: si potranno così ritrovare oltre quota 160 gr/Km anche alcune vetture medie a benzina e medio-grandi a gasolio.

La novità sul fringe benefit, pur applicandosi soltanto alle vetture di nuova immatricolazione e assegnazione, prevede un aggravio fiscale non da poco con tre possibili soluzioni: addebito della nuova aliquota al dipendente in busta paga, l'azienda si assume l'onere oppure modifica la car policy, rinunciando ai modelli penalizzati dalla nuova tassazione.

La quota delle auto in uso promiscuo (lavoro e tempo libero) sul totale delle auto aziendali è oggi piuttosto considerevole ed equivale a oltre un terzo delle oltre vetture considerate nel campione. Le auto con emissioni superiori a 160 gr/km sono in progressiva diminuzione nelle flotte, che tendono a rinnovare i propri parchi con veicoli meno impattanti, e si attesta attorno al 3%/4%. Quelle con emissioni superiori a 190 gr/km sono di poco superiori all'1%.

Dati, questi, che evidenziano l'orientamento green delle flotte aziendali, ben testimoniato anche dal numero totale di auto con emissioni inferiori a 60 gr/km (essenzialmente elettriche ed ibride plug-in), oltre il doppio di quelle più inquinanti. I restanti veicoli, ovvero la stragrande maggioranza, appartengono alla fascia di emissioni compresa tra 61 e 160 gr/km, ovvero quelle categorie che continuano ad essere soggette alla vecchia normativa sul fringe benefit.

Ma come cambieranno le decisioni dei fleet manager con la nuova normativa del fringe benefit che comporterà maggiore tassazione per veicoli con emissioni superiori ai 160 gr/km? Il 50% del campione della ricerca dichiara di voler attribuire il costo maggiorato al dipendente, mentre il 47% è pronto a rinunciare al veicolo, modificando la propria car list e sostituendolo ad esempio con modelli mild hybrid. Solo il 3% delle aziende prevede di aumentare lo stipendio del dipendente, facendosi carico del maggiore onere.

"In questa fase iniziale - osserva Gianfranco Martorelli, presidente di Top Thousand - la nuova normativa, rischia di penalizzare tutti: i driver, che in alcuni casi trovano una

consistente decurtazione in busta paga, i fleet manager che si vedono invischiati in complicati e incerti calcoli, l'azienda 'costretta' a modificare la propria car policy, le case automobilistiche che in prospettiva vedranno diminuire le vendite di alcune categorie di auto con maggiore redditività. A rimetterci sarà infine anche l'Erario, destinato a incassare un minor gettito fiscale come conseguenza del downsizing delle flotte".

Flotte aziendali, nel 2021 meno benzina e diesel. A crescere saranno ibride ed elettriche



Secondo lo studio dell'Osservatorio sulla mobilità aziendale e Aniasa, il 50% dei fleet e mobility manager porterà il costo del veicolo maggiorato come addebito sullo stipendio del dipendente, mentre il 47% è pronto a rinunciare al modello, preferendone uno elettrificato

[di Stefania Severini](#) | 26 GENNAIO 2021

A partire da luglio 2020 è entrata in vigore la nuova **normativa** che regola la tassazione delle **auto aziendali**, che punta a scoraggiare la scelta di quelle con **emissioni di CO2** più alte, incentivando invece l'inserimento, nelle flotte, di quelle **ibride ed elettriche**.

Secondo l'istant survey "Flotte aziendali: fringe benefit, prendere o lasciare?" condotto dall'Osservatorio sulla mobilità aziendale e patrocinato da ANIASA, in virtù del nuovo **regime** fiscale nel corso del 2021 la presenza di veicoli "green" aumenterà a fronte della riduzione di motorizzazioni diesel e benzina.

Il nuovo regime fiscale andrà a incidere però principalmente sulle auto concesse per **uso promiscuo**, ovvero quelle che un **dipendente** può utilizzare anche nel proprio tempo libero. La normativa in vigore da luglio (e valida per le auto immatricolate dal 1 luglio 2020) prevede, infatti, che la quota di **benefit tassabile** sia maggiore per i modelli che emettono più anidride carbonica; a differenza di quanto previsto fino al 30 giugno scorso, con una tassazione fissa al **30%** (riferita al tempo di utilizzo e non alle emissioni) e perciò trasversale ai modelli in uso.

Per le auto comprese nella fascia tra 161 e 190 grammi/km la tassazione, a luglio 2020, è stata portata prima al **40%** e, dal primo gennaio 2021, al **50%**, mentre per le auto che superano i 190 gr/km è stata portata prima al **50%** e, ancora dal primo gennaio 2021, al **60%**. Per quanto riguarda le auto che emettono meno di 60 g di Co2/km la tassazione è invece ferma al **25%**.

Lo **studio** dell'Osservatorio sulla mobilità aziendale ha preso in esame un campione di 47 fleet e mobility manager che rappresenta un parco auto complessivo di oltre **70 mila vetture**. Il 50% del campione ha dichiarato di voler portare il costo del veicolo maggiorato come addebito sullo **stipendio** del dipendente, mentre il 47% è pronto a rinunciare al modello, preferendone uno elettrificato; solo il 3% delle aziende, invece, prevede di aumentare lo stipendio del dipendente, facendosi carico del maggiore onere.

La nuova tassazione, finora, ha portato alla diminuzione dei modelli con emissioni superiori a 160g/km, attualmente il 3-4% delle vetture delle flotte aziendali, mentre quelle con oltre 190 g/km di emissioni sono poco più sopra l'1%. Il grosso delle **flotte**, comunque, è rappresentato da modelli con emissioni di CO2 **tra 61 e 160 g/km**.

Mobilità aziendale: nel 2021 giù benzina e diesel, ibridi su



Come cambieranno le flotte aziendali italiane nel 2021, con l'entrata in vigore della normativa che penalizza fiscalmente le vetture che producono maggiori emissioni di anidride carbonica? **I fleet manager sono pronti a sostituire le auto più inquinanti con modelli più piccoli e motorizzazioni green?** Da queste domande ha preso avvio la instant survey **“Flotte aziendali: fringe benefit, prendere o lasciare?”**, promossa da **Top Thousand**, l'Osservatorio sulla mobilità aziendale composto da **Fleet e Mobility Manager di grandi aziende**, in collaborazione con **Fleet Magazine** e con il patrocinio di **Aniasa**. L'indagine è stata condotta su un campione di 47 fleet e mobility manager di aziende di diverse dimensioni, con un **parco totale gestito di oltre 70.000 veicoli**

Impatto della normativa sul fringe benefit e del WLTP

Dal luglio 2020 la normativa sul fringe benefit (i veicoli assegnati) è cambiata, **con l'aumento della quota di benefit tassabile per chi usa vetture con maggiori emissioni di CO2**. Se prima, infatti, la percentuale di uso sottoposto a tassazione (quella relativa al tempo libero) era identica per tutte le vetture (30%), adesso si differenzia in base alle emissioni di anidride carbonica: **per le auto comprese nella fascia tra 161 e 190 grammi/km è salita prima al 40% e, dal primo gennaio 2021, al 50%**, mentre per le auto che superano i 190 gr/km si è attestata prima al 50% e, sempre dal primo gennaio 2021, al 60%. **Al contrario, secondo il principio del “più inquinato, più pagato” (e viceversa), per le vetture con emissioni inferiori a 60 gr/km si riduce al 25%**. E nell'anno appena iniziato sulle immatricolazioni farà sentire il suo peso anche l'entrata in vigore definitiva del metodo di calcolo delle emissioni secondo il ciclo di prova WLTP, che prenderà il posto del “NEDC correlato”, che determinerà di fatto **un innalzamento dei valori delle emissioni rilevati per tutti i veicoli**: si potranno così ritrovare **oltre quota 160 gr/km anche alcune vetture medie a benzina e medio-grandi a gasolio**.

La novità sul fringe benefit, pur applicandosi soltanto alle vetture di nuova immatricolazione e assegnazione, prevede **un aggravio fiscale non da poco con tre possibili soluzioni**: addebito della nuova aliquota al dipendente in busta paga, l'azienda si assume l'onere oppure modifica la car

policy, rinunciando ai modelli penalizzati dalla nuova tassazione. Come si stanno organizzando i responsabili dei parchi auto di fronte a questo cambiamento?

Fotografia delle flotte per uso ed emissioni

La quota delle **auto in uso promiscuo (lavoro e tempo libero) sul totale delle auto aziendali** è oggi piuttosto considerevole ed equivale a oltre un terzo delle oltre vetture considerate nel campione. Le auto con emissioni superiori a 160 gr/km sono in progressiva diminuzione nelle flotte, che tendono a rinnovare i propri parchi con veicoli meno impattanti, e si attesta attorno al 3%/4%. **Quelle con emissioni superiori a 190 gr/km sono di poco superiori all'1%**. Dati, questi, che evidenziano l'orientamento green delle flotte aziendali, **ben testimoniato anche dal numero totale di auto con emissioni inferiori a 60 gr/km (essenzialmente elettriche ed ibride plug-in), oltre il doppio di quelle più inquinanti**. I restanti veicoli, ovvero la stragrande maggioranza, appartengono alla fascia di emissioni compresa tra 61 e 160 gr/km, ovvero quelle categorie che continuano a essere soggette alla vecchia normativa sul fringe benefit.

Vetture ad alte emissioni, che fare? Fuori dalla car list o le paga il dipendente

Ma come cambieranno le **decisioni dei fleet manager con la nuova normativa del fringe benefit che comporterà maggiore tassazione per veicoli con emissioni superiori ai 160 gr/km?** Il 50% del campione della ricerca dichiara di **voler attribuire il costo maggiorato al dipendente**, mentre **il 47% è pronto a rinunciare al veicolo, modificando la propria car list e sostituendolo ad esempio con modelli Mild Hybrid**. Solo il 3% delle aziende prevede di aumentare lo stipendio del dipendente, facendosi carico del maggiore onere.

“In questa fase iniziale, la nuova normativa – osserva **Gianfranco Martorelli, presidente di Top Thousand** – rischia di penalizzare tutti: i driver, che in alcuni casi trovano una **consistente decurtazione in busta paga**, i fleet manager che si vedono invischiati in complicati e incerti calcoli, l'azienda 'costretta' a modificare la propria car policy, **le Case automobilistiche che in prospettiva vedranno diminuire le vendite di alcune categorie di auto con maggiore redditività**.

A rimetterci sarà infine anche l'Erario, destinato a incassare un minor gettito fiscale come conseguenza del downsizing delle flotte”.



ROMA - Con l'entrata in vigore della normativa che penalizza fiscalmente le vetture che producono maggiori emissioni di anidride carbonica, cambierà inevitabilmente l'organizzazione delle flotte aziendali. Lo rivela una instant survey 'Flotte aziendali: fringe benefit, prendere o lasciare?', promossa da Top Thousand, l'Osservatorio sulla mobilità aziendale composto da Fleet e Mobility Manager di grandi aziende, in collaborazione con Fleet Magazine e con il patrocinio di Aniasa. L'indagine è stata condotta su un campione di 47 fleet e mobility manager di aziende di diverse dimensioni, con un parco totale gestito di oltre 70.000 veicoli.

Dal luglio 2020 la normativa sul fringe benefit (i veicoli assegnati) è cambiata, con l'aumento della quota di benefit tassabile per chi usa vetture con maggiori emissioni di CO₂. Se prima, infatti, la percentuale di uso sottoposto a tassazione (quella relativa al tempo libero) era identica per tutte le vetture (30%), adesso si differenzia in base alle emissioni di anidride carbonica: per le auto comprese nella fascia tra 161 e 190 grammi/km è salita prima al 40% e, dal primo gennaio 2021, al 50%, mentre per le auto che superano i 190 gr/km si è attestata prima al 50% e, sempre dal primo gennaio 2021, al 60%. Al contrario, secondo il principio del "più inquinato, più pagato" (e viceversa), per le vetture con emissioni inferiori a 60 gr/km si riduce al 25%.

E nell'anno appena iniziato sulle immatricolazioni farà sentire il suo peso anche l'entrata in vigore definitiva del metodo di calcolo delle emissioni secondo il ciclo di prova WLTP, che prenderà il posto del "NEDC correlato". La novità sul fringe benefit, pur applicandosi soltanto alle vetture di nuova immatricolazione e assegnazione, prevede un aggravio fiscale non da poco con tre possibili soluzioni: addebito della nuova aliquota al dipendente in busta paga, l'azienda si assume l'onere oppure modifica la car policy, rinunciando ai modelli penalizzati dalla nuova tassazione.

La quota delle auto in uso promiscuo (lavoro e tempo libero) sul totale delle auto aziendali è oggi piuttosto considerevole ed equivale a oltre un terzo delle oltre vetture considerate nel campione. Le auto con emissioni superiori a 160 gr/km sono in progressiva diminuzione nelle flotte, che tendono a rinnovare i propri parchi con veicoli meno impattanti, e si attesta attorno al 3%/4%. Quelle con emissioni superiori a 190 gr/km sono di poco superiori all'1%.

Dati, questi, che evidenziano l'orientamento green delle flotte aziendali, ben testimoniato anche dal numero totale di auto con emissioni inferiori a 60 gr/km (essenzialmente elettriche ed ibride plug-in), oltre il doppio di quelle più inquinanti. I restanti veicoli, ovvero la maggioranza, appartengono alla fascia di emissioni compresa tra 61 e 160 gr/km, ovvero quelle categorie che continuano ad essere soggette alla vecchia normativa sul fringe benefit. Per le vetture ad alte emissioni, il 50% del campione della ricerca dichiara di voler attribuire il costo maggiorato al dipendente, mentre il 47% è pronto a rinunciare al veicolo, modificando la propria car list e sostituendolo ad esempio con modelli Mild Hybrid. Solo il 3% delle aziende prevede di aumentare lo stipendio del dipendente, facendosi carico del maggiore onere.

TOP THOUSAND / Mobilità aziendale: 2021 sarà l'anno dell'ibrido, 'benzina e diesel? Adieu'

Giovedì, 21 Gennaio 2021



Come cambieranno le flotte aziendali italiane nel 2021, con l'entrata in vigore della normativa che penalizza fiscalmente le vetture che producono maggiori emissioni di anidride carbonica? I fleet manager sono pronti a sostituire le auto più inquinanti con modelli più piccoli e motorizzazioni green?

Da queste serie di domande ha preso avvio la instant survey "Flotte aziendali: fringe benefit, prendere o lasciare?", promossa da Top Thousand, l'Osservatorio sulla mobilità aziendale composto da Fleet e Mobility Manager di grandi aziende, in collaborazione con Fleet Magazine e con il patrocinio di ANIASA. L'indagine è stata condotta su un campione di 47 fleet e mobility manager di aziende di diverse dimensioni, con un parco totale gestito di oltre 70.000 veicoli.

L'impatto sulla mobilità aziendale 2021 della normativa sul fringe benefit e del WLTP- Dal luglio 2020 la normativa sul fringe benefit (i veicoli assegnati) è cambiata, con l'aumento della quota di benefit tassabile per chi usa vetture con maggiori emissioni di CO₂. Se prima, infatti, la percentuale di uso sottoposto a tassazione (quella relativa al tempo libero) era identica per tutte le vetture (30%), adesso si differenzia in base alle emissioni di anidride carbonica: per le auto comprese nella fascia tra 161 e 190 grammi/km è salita prima al 40% e, dal primo gennaio 2021, al 50%, mentre per le auto che superano i 190 gr/km si è attestata prima al 50% e, sempre dal primo gennaio 2021, al 60%. Al contrario, secondo il principio del "più inquinano, più pago" (e viceversa), per le vetture con emissioni inferiori a 60 gr/km si riduce al 25%.

E nell'anno appena iniziato sulle immatricolazioni farà sentire il suo peso anche l'entrata in vigore definitiva del metodo di calcolo delle emissioni secondo il ciclo di prova WLTP, che prenderà il posto del "NEDC correlato", che determinerà di fatto un innalzamento dei valori delle emissioni rilevati per tutti i veicoli: si potranno così ritrovare oltre quota 160 gr/Km anche alcune vetture

medie a benzina e medio-grandi a gasolio.

La novità sul fringe benefit, pur applicandosi soltanto alle vetture di nuova immatricolazione e assegnazione, prevede un aggravio fiscale non da poco con tre possibili soluzioni: addebito della nuova aliquota al dipendente in busta paga, l'azienda si assume l'onere oppure modifica la car policy, rinunciando ai modelli penalizzati dalla nuova tassazione.

Top Thousand, meno immatricolazioni veicoli benzina e diesel più spazio a ibridi



Come cambieranno le flotte aziendali italiane nel 2021, con l'entrata in vigore della normativa che penalizza fiscalmente le vetture che producono maggiori emissioni di anidride carbonica? I fleet manager sono pronti a sostituire le auto più inquinanti con modelli più piccoli e motorizzazioni green?

Da queste domande ha preso avvio la instant survey 'Flotte aziendali: fringe benefit, prendere o lasciare?', promossa da Top Thousand, l'Osservatorio sulla mobilità aziendale composto da Fleet e Mobility Manager di grandi aziende, in collaborazione con Fleet magazine e con il patrocinio di Aniasa. L'indagine è stata condotta su un campione di 47 fleet e mobility manager di aziende di diverse dimensioni, con un parco totale gestito di oltre 70.000 veicoli.

Dal luglio 2020 la normativa sul fringe benefit (i veicoli assegnati) è cambiata, con l'aumento della quota di benefit tassabile per chi usa vetture con maggiori emissioni di CO₂. Se prima, infatti, la percentuale di uso sottoposto a tassazione (quella relativa al tempo libero) era identica per tutte le vetture (30%), adesso si differenzia in base alle emissioni di anidride carbonica: per le auto comprese nella fascia tra 161 e 190 grammi/km è salita prima al 40% e, dal primo gennaio 2021, al 50%, mentre per le auto che superano i 190 gr/km si è attestata prima al 50% e, sempre dal primo gennaio 2021, al 60%. Al contrario, secondo il principio del 'più inquinato, più pagato' (e viceversa), per le vetture con emissioni inferiori a 60 gr/km si riduce al 25%.

E nell'anno appena iniziato sulle immatricolazioni farà sentire il suo peso anche l'entrata in vigore definitiva del metodo di calcolo delle emissioni secondo il ciclo di prova wltc, che prenderà il posto del 'nedc correlato', che determinerà di fatto un innalzamento dei valori delle emissioni rilevati per tutti i veicoli: si potranno così ritrovare oltre quota 160 gr/Km anche alcune vetture medie a benzina e medio-grandi a gasolio.

La novità sul fringe benefit, pur applicandosi soltanto alle vetture di nuova immatricolazione e assegnazione, prevede un aggravio fiscale non da poco con tre possibili soluzioni: addebito della nuova aliquota al dipendente in busta paga, l'azienda si assume l'onere oppure modifica la car policy, rinunciando ai modelli penalizzati dalla nuova tassazione.

La quota delle auto in uso promiscuo (lavoro e tempo libero) sul totale delle auto aziendali è oggi piuttosto considerevole ed equivale a oltre un terzo delle oltre vetture considerate nel campione. Le auto con emissioni superiori a 160 gr/km sono in progressiva diminuzione nelle flotte, che tendono a rinnovare i propri parchi con veicoli meno impattanti, e si attesta attorno al 3%/4%. Quelle con emissioni superiori a 190 gr/km sono di poco superiori all'1%.

Dati, questi, che evidenziano l'orientamento green delle flotte aziendali, ben testimoniato anche dal numero totale di auto con emissioni inferiori a 60 gr/km (essenzialmente elettriche ed ibride plug-in), oltre il doppio di quelle più inquinanti. I restanti veicoli, ovvero la stragrande maggioranza, appartengono alla fascia di emissioni compresa tra 61 e 160 gr/km, ovvero quelle categorie che continuano ad essere soggette alla vecchia normativa sul fringe benefit.

Ma come cambieranno le decisioni dei fleet manager con la nuova normativa del fringe benefit che comporterà maggiore tassazione per veicoli con emissioni superiori ai 160 gr/km? Il 50% del campione della ricerca dichiara di voler attribuire il costo maggiorato al dipendente, mentre il 47% è pronto a rinunciare al veicolo, modificando la propria car list e sostituendolo ad esempio con modelli mild hybrid. Solo il 3% delle aziende prevede di aumentare lo stipendio del dipendente, facendosi carico del maggiore onere.

"In questa fase iniziale - osserva Gianfranco Martorelli, presidente di Top Thousand - la nuova normativa, rischia di penalizzare tutti: i driver, che in alcuni casi trovano una consistente decurtazione in busta paga, i fleet manager che si vedono invischiati in complicati e incerti calcoli, l'azienda 'costretta' a modificare la propria car policy, le case automobilistiche che in prospettiva vedranno diminuire le vendite di alcune categorie di auto con maggiore redditività. A rimetterci sarà infine anche l'Erario, destinato a incassare un minor gettito fiscale come conseguenza del downsizing delle flotte".

STUDIO SULLA MOBILITÀ AZIENDALE: IMPATTO DELLA TASSA SUL FRINGE BENEFIT

22GEN2021

ANDREA BARBIERI CARONES



Uno **studio sulla mobilità aziendale** indica come cambieranno le flotte aziendali nel 2021. L'indagine "*Flotte aziendali: fringe benefit, prendere o lasciare?*" si è basata su un sondaggio promosso da **Top Thousand**, l'**Osservatorio sulla mobilità aziendale** composto da *fleet e mobility manager* di grandi aziende, con il patrocinio di **Aniasa**.

Hanno risposto 47 professionisti, con un **parco auto totale di oltre 70.000 veicoli**.

Punto primo, prevedibile: nel 2021 si ridurranno le immatricolazioni dei **veicoli a benzina e a gasolio** e aumenteranno le elettrificate, soprattutto **ibride**. Ma ancora più interessante è il fatto che lo studio sulla mobilità aziendale ha valutato l'impatto della normativa sul *fringe benefit*, visto che da luglio scorso è cambiata con l'**aumento della quota tassabile** per chi usa vetture con **maggiori emissioni di CO2**.

Se prima, infatti, la percentuale di uso sottoposto a **tassazione relativa al tempo libero** era identica per tutte le vetture (30%), adesso si differenzia in base alla **sostenibilità ambientale**.

Come abbiamo avuto già modo di spiegarvi, nel 2021 sulle immatricolazioni farà sentire il suo peso anche l'entrata in vigore del metodo di calcolo delle emissioni secondo il ciclo **Wltp**. Questo prenderà il posto dell'**Nedc** correlato e determinerà di fatto un innalzamento dei valori. Cosa vuol dire?

Che si potranno così ritrovare **oltre quota 160 gr/Km** anche alcune vetture medie a benzina e medio-grandi a gasolio.

STUDIO SULLA MOBILITÀ AZIENDALE: IL 50% ASSEGNA AL DIPENDENTE LA MAGGIORAZIONE DELLA TASSA SULL'AUTO

Quanto spiegato significa che la novità della nuova tassazione del **fringe benefit**, pur applicandosi soltanto alle vetture di nuova immatricolazione e assegnazione, prevede **un aggravio fiscale** non da poco con 3 possibili soluzioni.

Innanzitutto con l'**addebito in busta paga al driver** della nuova aliquota.

Secondo e terzo: l'azienda si assume l'onere oppure modifica la *car policy*, rinunciando ai **modelli penalizzati** dalla nuova tassazione.

Come si stanno organizzando i responsabili dei parchi auto di fronte a questo cambiamento?

Il 50% del campione della ricerca dichiara di voler attribuire il costo maggiorato **al dipendente**, mentre il 47% è pronto a rinunciare ai veicoli interessati da una maggiorazione della tassa. Dunque modificando la propria car list e sostituendolo ad esempio con modelli *mild hybrid*.

Solo il 3% delle aziende prevede di **aumentare lo stipendio del dipendente**, facendosi carico del maggiore onere.

«In questa fase iniziale – osserva **Gianfranco Martorelli**, presidente di Top Thousand, – la nuova normativa rischia di **penalizzare tutti**. I driver, che in alcuni casi trovano una consistente decurtazione in busta paga; i fleet manager, che si vedono invischiati in complicati calcoli, e l'azienda 'costretta' a modificare la propria car policy. Senza contare le **case automobilistiche** che in prospettiva vedranno diminuire le vendite di alcune categorie di auto con maggiore redditività».

A rimetterci sarà infine anche l'**Erario**, destinato a incassare un minor gettito fiscale come conseguenza del *downsizing* delle flotte.

Flotte aziendali: si vira verso l'ibrido, ma il rischio è il downsizing

Ricerca di Top Thousand sugli effetti della nuova normativa sul fringe benefit e arrivo Wltp

L'osservatorio sulla mobilità aziendale Top Thousand ha condotto un sondaggio sui possibili cambiamenti del 2021, soprattutto alla luce della nuova normativa sul fringe benefit e dell'entrata in vigore del metodo di calcolo delle emissioni secondo il ciclo di prova Wltp.

L'indagine - in collaborazione con Fleet Magazine e con il patrocinio di Aniasa - è stata condotta su un campione di 47 fleet e mobility manager di aziende di diverse dimensioni, con un parco totale di circa 70.000 veicoli.

Secondo l'osservatorio, la differente tassazione per il "tempo libero" che sale in base alle emissioni determinerà alcuni cambiamenti soprattutto per i veicoli che superano 160 gr/km CO₂. Le possibilità sono tre: addebito della nuova aliquota al dipendente

in busta paga, l'azienda si assume l'onere oppure modifica la car policy, rinunciando ai modelli penalizzati dalla nuova tassazione.

Il 50% del campione della ricerca dichiara di voler attribuire il costo maggiorato al dipendente, mentre il 47% è pronto a rinunciare al veicolo, modificando la propria car list e sostituendolo ad esempio con modelli "mild Hybrid". Solo il 3% delle aziende prevede di aumentare lo stipendio del dipendente, facendosi carico del maggiore onere.

Ad oggi le auto in uso promiscuo (lavoro e tempo libero) rappresentano circa un terzo delle vetture considerate nel campione. Le auto con emissioni superiori a 160 gr/km sono in progressiva diminuzione, corrispondendo circa al 3%-4%. Quelle con emissioni superiori a 190 gr/km sono di poco superiori all'1%.

I restanti veicoli appartengono alla fascia compresa tra 61 e 160 gr/km, ovvero quelle categorie che continuano ad essere soggette alla vecchia normativa sul fringe benefit, osserva una nota di Top Thousand.

Secondo Gianfranco Martorelli, presidente di Top Thousand, "in questa fase iniziale la nuova normativa" e "a rimetterci sarà infine anche l'Erario, destinato a incassare un minor gettito fiscale come conseguenza del downsizing delle flotte".



E l'ibrido vola nelle flotte aziendali



La nuova normativa penalizza fiscalmente le vetture che producono maggiori emissioni di anidride carbonica ...

26 GENNAIO 2021

Presto l'organizzazione delle flotte aziendali non sarà più la stessa, causa l'entrata in vigore della normativa che penalizza fiscalmente le vetture che producono maggiori emissioni di anidride carbonica. Se prima, infatti, la percentuale di uso sottoposto a tassazione (quella relativa al tempo libero) era identica per tutte le vetture (30%), adesso si differenzia in base alle emissioni di anidride carbonica: per le auto comprese nella fascia tra 161 e 190 grammi/km è salita prima al 40% e, dal primo gennaio 2021, al 50%, mentre per le auto che superano i 190 gr/km si è attestata prima al 50% e, sempre dal primo gennaio 2021, al 60%. Al contrario, secondo il principio del "più inquinante, più pagato" (e viceversa), per le vetture con emissioni inferiori a 60 gr/km si riduce al 25%. A rivelarlo è una instant survey "Flotte aziendali: fringe benefit, prendere o lasciare?", promossa da Top Thousand, l'Osservatorio sulla mobilità aziendale composto da Fleet e Mobility Manager di grandi aziende, in collaborazione con Fleet Magazine e con il patrocinio di Aniasa.

Nell'anno appena iniziato sulle immatricolazioni farà sentire il suo peso anche l'entrata in vigore definitiva del metodo di calcolo delle emissioni secondo il ciclo di prova WLTP, che prenderà il posto del "NEDC correlato". La novità sul fringe benefit, pur applicandosi soltanto alle vetture di nuova immatricolazione e assegnazione, prevede un aggravio fiscale non da poco con tre possibili soluzioni: addebito della nuova aliquota al dipendente in busta paga, l'azienda si assume l'onere o in alternativa modifica la car policy, rinunciando ai modelli penalizzati dalla nuova tassazione. La quota delle auto in uso promiscuo (lavoro e tempo libero) sul totale delle auto aziendali è oggi piuttosto considerevole ed equivale a oltre un terzo delle vetture considerate nel campione di 47 fleet e mobility manager di aziende di diverse dimensioni, con un parco totale gestito di oltre 70.000 veicoli, utilizzato nell'indagine. Le vetture con emissioni superiori a 160 gr/km sono in progressiva

diminuzione nelle flotte, che tendono a rinnovare i propri parchi con veicoli meno impattanti, e si attesta attorno al 3 o 4%. Quelle con emissioni superiori a 190 gr/km sono invece di poco superiori all'1%.

Dati, questi, che evidenziano l'orientamento green delle flotte aziendali, ben testimoniato anche dal numero totale di auto con emissioni inferiori a 60 gr/km (essenzialmente elettriche ed ibride plug-in), oltre il doppio di quelle più inquinanti. I restanti veicoli, ovvero la maggioranza, appartengono alla fascia di emissioni compresa tra 61 e 160 gr/km, ovvero quelle categorie che continuano ad essere soggette alla vecchia normativa sul fringe benefit. Per le vetture ad alte emissioni, il 50% del campione della ricerca dichiara di voler attribuire il costo maggiorato al dipendente, mentre il 47% è pronto a rinunciare al veicolo, modificando la propria car list e sostituendolo ad esempio con modelli Mild Hybrid. Solo il 3% delle aziende prevede di aumentare lo stipendio del dipendente.