

Car Fleet

F L O T T E A Z I E N D A L I

C'è speranza nel fisco?

Testimonianze

- Guido Montanari (Citroën)
- Christophe Bertoncini (Fiat)

Scenari

Dall'Europa novità sull'Iva

Inchiesta

Piccole Premium
all'arrebbaggio

Ambiente

Procter & Gamble
sempre più GreenPlan

Dossier

Fate largo all'auto elettrica

Focus

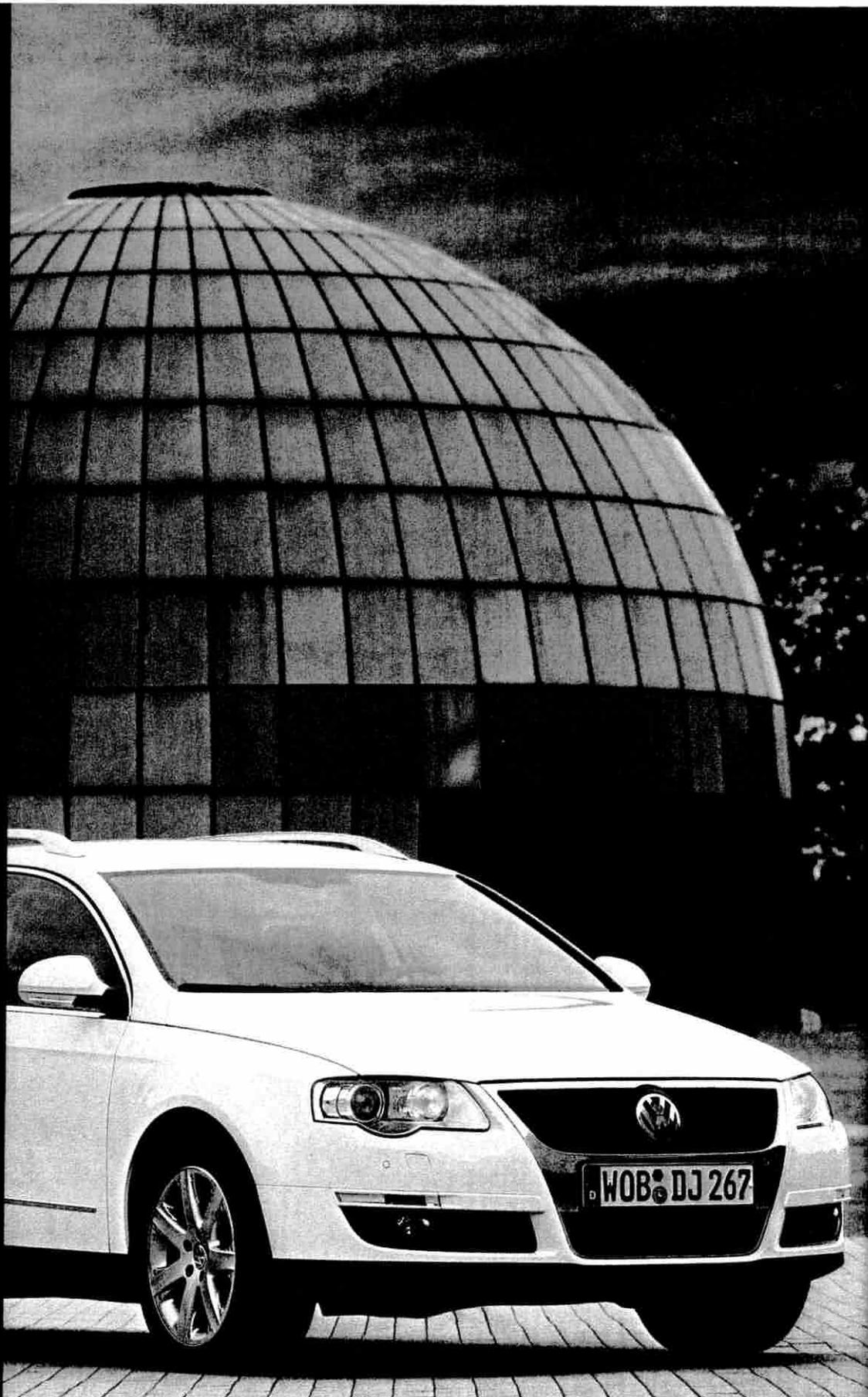
Auto usata tra crisi e ripresa

Prove su strada

Fiat Bravo / Audi A8 /
Volkswagen Passat Tsi Ecofuel
CNG / Lancia Delta Turbo Gpl /
Peugeot 5008 /
Mercedes Benz Sprinter

Osservatorio

- I numeri dell'auto aziendale



C'è speranza nel fisco?



I principali paesi come Francia, Gran Bretagna e Spagna applicano la totale detraibilità dell'Iva, mentre

in Italia, in deroga alle indicazioni europee, vige l'aliquota del 40%. Anche la deducibilità dei costi è ben superiore, mentre noi siamo fermi ai valori del 1997. Così scrive Roberto Lucchini, presidente di Aniasa, nella lettera che il 16 febbraio ha inviato al Governo per chiedere di adeguare il trattamento fiscale italiano agli standard europei, tenendo conto della difficile situazione del mercato delle auto aziendali.

Ma, come potrete leggere nell'articolo a pagina 11, il 2010 è cominciato con un inasprimento del trattamento fiscale. Ci riferiamo alle aziende che prendevano in leasing o in noleggio un veicolo per un periodo superiore ai 30 giorni nei paesi europei in cui il trattamento Iva è più favorevole (praticamente tutti).

Questa possibilità dal 1° gennaio non esiste più, in quanto è entrata in vigore una direttiva europea che stabilisce che in questi casi si applica l'Iva del paese in cui avviene la prestazione e non quella del paese prestatore del servizio. Alle società di noleggio e di leasing che hanno sede in Italia il nuovo regime non dispiace, perché può portare nuovi clienti che, fino al 2009, si rivolgeva-

no a concorrenti esteri. Ciò non toglie che, per il sistema delle imprese italiane complessivamente considerato, il nuovo regime comporta un inasprimento della tassazione.

È una ragione in più perché il Governo prenda in considerazione la richiesta di Aniasa e riveda in senso favorevole il sistema di tassazione sulle imprese.

Il Governo, per la verità, non si sta dimostrando insensibile ed, infatti, non avendo rinnovato incentivi alla rottamazione e alle auto ecologiche, ha costituito un Tavolo per studiare la possibilità di modificare il sistema di tassazione dell'auto aziendale.

Nel momento in cui stendiamo questa nota, il Tavolo ha appena iniziato a lavorare e di conseguenza è difficile fare previsioni sui risultati a cui si potrà giungere. È certo, però, che per la prima volta dopo molti anni si apre la possibilità che il sistema italiano si avvicini, almeno per quanto riguarda la tassazione sulle auto aziendali, alla normativa in vigore negli altri paesi europei, con grande beneficio non solo per gli operatori del settore dell'auto, ma anche e soprattutto per tutte le aziende italiane, che hanno fin qui dovuto competere con concorrenti europei indubbiamente favoriti da una normativa più moderna e meno penalizzante.

Se l'impegno del Governo darà frutti in tempi ragionevolmente brevi, ne trarrà grande vantaggio il mercato delle auto aziendali, che nel 2009 ha subito una pesante contrazione e

che ha cominciato il 2010 con ulteriori cali. Comunque vada, la crisi globale deflagrata il 15 settembre 2008 con il fallimento di Lehman Brothers non ci ha portato soltanto delle serissime difficoltà che sembrano ancora lontane dall'essere superate, ma ha anche insegnato qualcosa a tutti e, in particolare, a noi che ci occupiamo di auto aziendali. Quando il nostro settore tornerà a crescere stabilmente molte cose saranno cambiate. Molte disconomie a cui c'eravamo abituati saranno superate. Chi resterà sul mercato sarà molto più efficiente, con grandi benefici per i clienti e per l'economia in generale. Anche il tipo di automobili utilizzate cambierà. Il fenomeno del "downsizing" è già iniziato e riguarda tutto il mercato e non solo l'auto aziendale, ma ciò non significa che utilizzeremo vetture di qualità inferiore, né che dovremmo accontentarci di un servizio peggiore. Al contrario, come il recente salone di Ginevra ha dimostrato, si va verso auto sempre più sicure e anche e soprattutto verso modelli di consumo sempre più rispettosi dell'ambiente. Ed è proprio su questi terreni, che già da diversi anni, si sta sviluppando l'offerta di prodotti e servizi degli operatori di noleggio a lungo termine. Insomma, la speranza è che la tanto agognata ripresa ci consegni questa volta una crescita "sostenibile".

Mauro Manzoni,

Direttore Responsabile di CarFleet

Taxation: is there room for hope?



Major countries like France, the UK and Spain have total VAT deductibility, while Italy, in a failure to

observe European indications, has a rate of 40%. Even cost deductibility is much higher elsewhere, while we are still using the 1997 figures in Italy, said Roberto Lucchini, the chairman of Aniasa, the national association of car rental firms, on 16th February in his letter to the government requesting that Italian taxation be brought into line with European standards, in consideration of the difficult situation of the company car market.

Indeed, as you'll see in the article on page 11, the year 2010 began with even harsher taxation, particularly for companies renting or leasing vehicles for a period exceeding 30 days in those European countries with more favourable VAT conditions (practically all of them). As of January 1st this is no longer possible, since a European directive has come into force establishing that in these cases the VAT of the country in which the loan is made is applied and not that of the country providing the service. Rental and leasing firms based in Italy will not object to the new scheme since

they may gain new clients who relied on foreign competitors until 2009. However the fact remains that for Italian firms as a whole, the new system involves higher taxation and this is just one more reason why the government should carefully consider Aniasa's request and improve taxation conditions for companies.

To be fair, the government is not totally insensitive and in fact is negotiating to study possible changes to the company car taxation system, after deciding not to renew incentives for scrapping and environmentally-friendly cars. The negotiations have only just begun as we write, so it is difficult to make predictions about the results. It is certain though that for the first time in many years there is a chance that the Italian system will come closer to the legislation in force in the other European countries, at least as regards company car taxation, to the great benefit not only of those in the car industry, but also and in particular of Italian companies in general, which have so far had to compete with European competitors who certainly benefit from more modern and less restricting legislation.

If the government fulfils its commitments within a reasonable time, the company car market, which saw much loss of trade in 2009 and began 2010 with further reductions, will greatly benefit. Whatever hap-

pens, the global crisis which came to a head on 15 September 2008 with the Lehman Brothers bankruptcy has not only led to serious problems which are still far from being overcome, but has also taught something to everybody, particularly those of us who work in the company car sector. When steady growth returns to our sector once more, many things will have changed. Many diseconomies to which we had become accustomed will be things of the past. Those who stay in the market will be much more efficient, with great benefits for the clients and for the economy in general. Even the types of car will change. Downsizing has already begun, affecting the whole market and not just the company fleet, but this doesn't mean we will be using vehicles of lower quality nor that we will have to put up with service inferior to that of today. Quite the opposite, in fact, if the recent exhibition in Geneva is anything to go by, with the trend being towards increasingly safe cars and above all towards ever more environmentally-friendly models of consumption. And it is in this direction that the offer of products and service from the long-term rental sector has been developing for several years now.

All in all, the hope is that the long-awaited reprisal this time brings us a truly "sustainable" growth.

Mauro Manzoni,
Editor in chief of CarFleet

Dall'Europa novità sull'Iva

di Gian Primo Quagliano

Dal 1° gennaio sul leasing e le locazioni a lungo termine di autoveicoli si applica l'aliquota del paese in cui avviene la prestazione e non quella del paese in cui ha sede il prestatore. Per le aziende italiane ciò comporta di fatto un inasprimento del prelievo fiscale

Come è ben noto, la tassazione italiana sull'auto aziendale è di gran lunga la più penalizzante in Europa e questa circostanza incide negativamente sulla capacità delle nostre imprese di competere in campo internazionale. Da tempo ci si attende che le cose migliorino. Gennaio è però cominciato male. Con l'entrata in vigore della direttiva 2008/8/CE, formalmente recepita con il decreto legislativo nr 18 dell'11 febbraio scorso, è venuta infatti meno per le aziende italiane la possibilità di prendere auto in leasing o in noleggio a lungo termine o comunque superiore ai 30 giorni in un paese dell'Unione in cui la tassazione dell'auto aziendale è più favorevole che in Italia (cioè praticamente in qualsiasi altro paese dell'Unione). Di fatto, anche se l'innovazione non dispiace alle aziende che esercitano leasing o noleggio in Italia, si tratta di un ulteriore inasprimento del prelievo fiscale sull'auto aziendale e sarebbe quindi necessario che il Governo intervenisse rivedendo quantomeno l'entità della detraibilità dell'Iva.

Ma vediamo la nuova situazione che si è delineata dall'inizio del 2010

nel quadro della nuova territorialità dei servizi. La direttiva citata ha rovesciato il principio su cui per decenni è stata basata la definizione della rilevanza territoriale dei servizi nell'ambito dei rapporti fra soggetti passivi: si è passati infatti dal luogo di stabilimento del prestatore a quello del committente. La scelta trova giustifi-



cazione nel fatto che l'Iva è una imposta sui consumi e pertanto la tassazione dovrebbe sempre avvenire nel luogo in cui una certa prestazione produce effettivamente la sua utilità, che è stato convenzionalmente fissato ove si svolge il processo produttivo del destinatario.

Dal 1° gennaio 2010 questa impostazione vale anche per le locazioni di mezzi di trasporto, il cui trattamento Iva si svincola

dal luogo di stabilimento del prestatore. Salvo che per la locazione a breve termine (inferiore a 30 giorni), alla quale si applica l'Iva nel luogo di effettiva messa a disposizione del mezzo. Se quindi le nuove regole eliminano la possibilità di sfruttare la non perfetta armonizzazione del sistema Iva comunitario, per gli opera-

tori italiani diventa inevitabile fare comunque i conti con la detrazione forfettaria del 40% dell'Iva sugli autoveicoli, di cui all'art. 19-bis¹ del D.P.R. 633/72, una misura quanto mai penalizzante sia per l'estensione del campo di applicazione che per l'entità del costo che rimane a carico dei soggetti passivi. Quanto al primo aspetto, l'indetraibilità colpisce tutti i veicoli a motore (tranne particolari cate-

rie) in qualunque modo acquisiti, mentre in altri paesi, la forfettizzazione è limitata agli autoveicoli e solo se acquisiti in noleggio e leasing, restando fuori l'ipotesi di detenzione in altre forme. La misura italiana è severa anche per l'ampiezza della indetraibilità: rimane infatti a carico degli operatori il 60% dell'Iva non solo sul prezzo della vettura ma anche quella sui costi di esercizio e manutenzione, mentre nella esperienza del Regno Unito, il limite è del 50% e riguarda i soli canoni di locazione.

“Questa impostazione - sostiene Pietro Teofilatto, direttore di Aniasa - crea uno svantaggio per gli operatori nazionali rispetto ai concorrenti europei. Occorre infatti considerare che l'Iva non detratta è un costo che rimane a carico dell'impresa, sottraendo così risorse all'attività produttiva. Considerato che alla fine del 2010 scade l'autorizzazione europea alla forfettizzazione dell'Iva concessa all'Italia, sarebbe auspicabile che le istituzioni nazionali approfittassero del momento per rivedere in termini più elastici la fiscalità degli autoveicoli. Speriamo che il tavolo istituito dal Governo provveda”.