

FRINGE BENEFIT FACCIAMO CHIAREZZA

Come affrontare la piccola rivoluzione causata dalla nuova normativa sul fringe benefit? Ne abbiamo discusso con gli esperti del settore, in un webinar dal titolo "Fringe benefit: prendere o lasciare?", andato in scena lo scorso 9 febbraio

di Maria
Francesca Moro

La nuova normativa sul fringe benefit continua a causare forti disagi ai Fleet e Mobility Manager. Come organizzarsi di fronte al cambiamento? Ne abbiamo parlato nel corso del webinar "Fringe benefit: prendere o lasciare?", organizzato il 9 febbraio da Fleet Magazine in collaborazione con Aniasa e l'Osservatorio Top Thousand, in partnership con Bosch, Edenred, ALD Automotive, Arval e LeasePlan.

QUALI DISAGI PER I FLEET MANAGER? LA NOSTRA SURVEY

Ad aprire il webinar, **Marco Castelli**, giornalista di Fleet Magazine, che ha mostrato i risultati dell'inchiesta sul tema condotta dalla redazione e pubblicata sul numero 168 della rivista. Lo studio, svolto su un campione di 47 Fleet e Mobility Manager con un parco totale rappresentato di 70.076 veicoli, ha mostrato non solo gli impatti dell'aumentata tassazione sui veicoli più inquinanti (quelli con

emissioni superiori a 160 g/km di CO₂), ma anche le complicazioni causate dal calcolo del fringe benefit sui veicoli immatricolati prima dell'entrata in vigore della nuova normativa e assegnati successivamente.

PAROLA AI PROTAGONISTI

Successivamente **Luca Zucconi**, giornalista di Fleet Magazine e moderatore dell'evento, ha passato la parola ad alcuni tra i principali attori del settore. A dare il via agli interventi **Pietro Teofilatto**, direttore dell'area fisco ed economia di Aniasa. Le principali problematiche causate dalla nuova normativa, ha affermato Teofilatto, "sono dovute al cono d'ombra lasciato sui veicoli immatricolati entro il 30 giugno 2020 ma assegnati in un secondo momento". Successivamente, poi, si è verificata una mancanza di un sincronismo tra la tassazione del fringe benefit e l'entrata in vigore definitiva del WLTP, avvenuta a gennaio di quest'anno, ma annunciata da tempo. Il secondo intervento ha avuto come protagonista chi deve gestire in



prima persona questa piccola rivoluzione, ovvero i Fleet Manager, rappresentati da **Gianfranco Martorelli**, Fleet Manager di TIM e presidente dell'Osservatorio Top Thousand. "Da questa situazione alla fine si esce tutti ammaccati" aveva affermato il manager poco tempo fa, che ribadisce come, in Italia, "l'auto aziendale si trovi ad essere eccessivamente svantaggiata, sia dal punto di vista normativo che fiscale. Specie in un periodo come quello attuale, in cui ci sarebbe ancor più bisogno di semplificazioni e agevolazioni".

FACCIAMO CHIAREZZA SUL WLTP

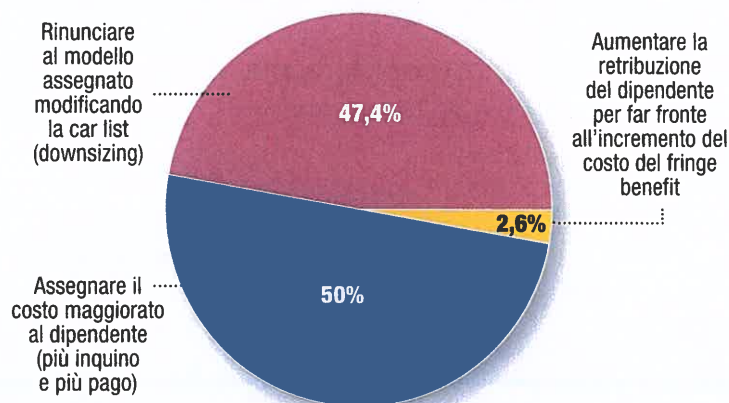
Tra gli ospiti del webinar anche **Carlo Mannu**, business development & relazioni istituzionali di Bosch, che ha vestito i panni di tecnico rigoroso, offrendo ai presenti una overview completa sullo status delle emissioni. "La procedura del WLTP offre risultati molto più vicini alla guida reale rispetto al precedente parametro NEDC", tenendo in considerazione anche fattori quali allestimenti e cerchi e, in caso di auto elettrificate, considerando le differenze prestazionali in presenza di batteria carica o scarica. Gli standard di CO2, ha anticipato Mannu, potrebbero però subire un'ulteriore rivoluzione in un futuro prossimo, nell'ambito del Green Deal europeo e dell'assunzione dei nuovi standard Euro 7d.

FRINGE BENEFIT E WELFARE AZIENDALE

Tra gli scenari conseguenti alla nuova normativa, c'è quello (ipotizzato dalla metà degli intervistati della nostra survey) di una decurtazione in busta paga all'utilizzatore dell'auto aziendale in fringe benefit. L'aspetto è stato esaminato da **Claudia Baitelli**, advisory manager di Edenred Italia. Il valore annuale cumulativo dei fringe benefit ha, per legge, il limite di 258,23 euro.

FRINGE BENEFIT

Come intendete comportarvi con i veicoli soggetti ad una maggiore tassazione del fringe benefit?



L'auto supera quasi sempre tale limite, portando a un aumento dell'imponibile fiscale del dipendente o, alternativamente, all'addebito della quota sul dipendente stesso. Beni in fringe come l'auto aziendale, secondo la Baitelli, "assumono un valore di welfare non sociale ma incentivante. Da sfruttare compensando la decurtazione in busta paga del costo dell'auto con la somma spendibile annualmente in servizi di welfare aziendale".

COSA PENSANO I PROVIDER DI MOBILITÀ?

A concludere l'incontro sono stati i rappresentanti dei provider di mobilità che, in un vivace botta e risposta, hanno commentato la nuova normativa e il vuoto amministrativo che gli si è creato intorno. I provider hanno dovuto rivedere e rinforzare la propria funzione consulenziale, ha spiegato **Roberto Bruno**, corporate sales director di ALD Automotive, "d'altra parte, però, in quanto venditori di servizi, è stato necessario adattarsi alla nuova normativa, cercando nuove soluzioni da offrire ai clienti". "La nuova normativa si è rivelata ingiusta - ha concluso **Alessandro Cardoselli**, direttore strategic business development &

partnership di Arval - perché è causa di stress, complicazioni e incertezze. Fattori che rallentano i processi di acquisto e dunque brucia valore".

CONCLUSIONI

Semplificazione, chiarezza sulle emissioni di CO2, una nuova mentalità nella creazione della car policy e, soprattutto, il non accanirsi su un comparto che potrebbe dare la spinta alla crescita industriale. Queste, in conclusione, le richieste degli attori del settore dell'auto aziendale presenti al webinar. Richieste che potrebbero essere presto accolte, attraverso un probabile (seppur non ancora ufficiale) ritorno di quell'auspicato riallineamento tra i valori del WLTP e quelli del precedente standard nel decreto Ristori Quinques. È con toni ottimistici, dunque, che si è chiuso l'incontro digitale.

Il grafico mostra quanto la nuova normativa sul fringe benefit, entrata in vigore il primo luglio scorso, abbia causato disagi ai Fleet e Mobility Manager. Che, partecipando alla survey che abbiamo condotto a novembre, hanno assunto due posizioni molto nette: una metà intende gestire l'aumento della tassazione assegnando il costo maggiorato al dipendente, in nome del principio "più inquinati e più pagati", l'altra metà (o quasi), invece, ha dichiarato l'intenzione di rinunciare al modello e, quindi, modificare la car list. Poco gettonata, infine, una terza soluzione, ovvero quella di aumentare la retribuzione del dipendente e assorbire internamente la maggiore tassazione dell'auto aziendale.

Guarda il webinar



II WLTP

Dal 1° gennaio 2021 il WLTP è il parametro ufficiale per le misurazioni dei gas inquinanti e climateranti prodotti dalle vetture. Lo standard, introdotto per replicare fedelmente le condizioni di guida reale durante i test, ha sostituito il precedente NEDC, comportando un innalzamento automatico dei valori rilevati per gran parte dei veicoli.



E IO PAGO!

Tra la nuova normativa sulla tassazione delle vetture in fringe benefit e la recente modifica legislativa che porta il bollo a carico dell'utilizzatore del veicolo, la fiscalità dell'auto aziendale italiana è diventata ancora più complessa, tanto per i noleggiatori quanto per le aziende

Il 2020 ha comportato una vera e propria rivoluzione per la fiscalità dell'auto aziendale, scombusolata dalla nuova norma sul fringe benefit e dalla modifica legislativa che ha portato a carico del cliente il pagamento del bollo, tassa automobilista regionale tradizionalmente inserita nel canone di noleggio. Abbiamo fatto il punto sulla situazione assieme a **Nicola Forte**, dotto-

re commercialista tra i massimi esperti in materia di Iva.

FM: Iniziamo parlando della detraibilità dell'Iva, aspetto in cui le aziende italiane sono fortemente svantaggiate rispetto agli altri Paesi europei...

"Per tanti anni l'Iva sull'auto aziendale è stata completamente indetraibile. Successivamente, sono state introdotte via via detrazioni

sempre più parziali, fino alla cosiddetta Sentenza Stradasfalti, che ha dimostrato il disallineamento tra la fiscalità nazionale e quella comunitaria. In seguito a tale sentenza, il legislatore è intervenuto con un miglioramento della norma, che ad oggi prevede due possibilità: una detrazione forfettaria del 40%, o una detrazione del 100% ove si sia in grado di dimostrare l'uso esclusivo dell'autovettura. Questa previsione nasce per salvaguardare la disposizione nazionale di fronte alle norme comunitarie dell'UE, ma in concreto sarebbe particolarmente difficile dimostrare l'utilizzo esclusivo del veicolo".

FM: La detraibilità al 100% per le auto elettrificate (ipotizzata, ma non attuata dalla Legge di Bilancio) potrebbe essere un primo passo avanti?

"Potrebbe essere un modo per rendere più competitivo il settore dell'auto aziendale e un passo avanti verso la sensibilità moderna, che agevola ciò che inquina meno e tassa quello che inquina di più".

FM: Anche in ambito di deducibilità non si naviga in buone acque...

"Una sentenza della Corte Costituzionale ribadisce il dovere di chiarezza del legislatore. In altre parole, non si può modificare il livello di tassazione applicando formalmente un'aliquota più bassa ma rendendo indeducibili i costi. L'aliquota IRES per le società di capitali è formalmente al 24% - ma i costi per l'uso delle autovetture sono deducibili nella misura del 20%, con un massimale di costo per l'acquisto della vettura stessa -, ma non nella sostanza, proprio per via di tutta una serie di costi indeducibili. La situazione migliora, ma non è sufficiente, per le auto assegnate in uso promiscuo ai di-

di Maria
Francesca Moro

pendenti, in quanto i costi deducibili aumentano al 70%”.

FM: Le cose potrebbero cambiare con il nuovo Governo guidato da Mario Draghi?

“Si parla di una possibile riforma dell'Irpef e di una rimodulazione della curva delle aliquote, parallelamente all'adozione del 'sistema tedesco', che determina l'aliquota sulla base del livello reddituale. Tuttavia, una riforma fiscale degna di questo nome richiede un intervento più ampio di una mera riformulazione delle aliquote. Bisognerebbe prima di tutto intervenire in materia di reddito di impresa. C'è da chiedersi, a questo punto, quanto durerà il nuovo Governo e se questo lasso di tempo sarà sufficiente all'esecutivo per portare a termine una riforma fiscale che non sia chirurgica, cioè limitata all'Irpef, ma di più grande portata. Me lo auguro, perché una riforma circoscritta a pochi addetti a ben poco servirebbe”.

FM: In seguito a una modifica legislativa, il bollo, tradizionalmente inserito nel canone di noleggio, è oggi a carico del cliente. Che impatto avrà questa piccola rivoluzione sulla fiscalità dell'auto aziendale?

“Le procedure delle società di noleggio sono ormai consolidate e cambiare un processo ben avviato comporta sempre delle problematiche. Tuttavia, si tratta di una mera partita di giro, per cui il noleggiatore verserà il bollo in nome e per conto del cliente. Lo stesso meccanismo con il quale tanti professionisti fatturano spese anticipate in nome e per conto dei propri clienti. Tra i tanti problemi che affliggono la fiscalità dell'auto aziendale, questo mi sembra il meno preoccupante. Molto più preoccupante e impattante è stato il cambio del criterio di calcolo del fringe benefit sancito

dalla Legge di Bilancio del 2020, classico esempio di cambio di una procedura consolidata e ben funzionante applicato solo per fare cassa, a scapito dell'auto aziendale, penalizzata doppiamente, non solo in termini di tassazione ma anche in termini di costi di risorse, tempo ed energia scontati dalle aziende per comprendere e attuare i nuovi processi”.

FM: Tornando al bollo, come dovrebbero agire il noleggiatore in termini di proposta commerciale?

“Con la massima trasparenza, il noleggiatore dovrebbe rendere noto al cliente, in fase contrattuale, che esiste una norma che impone che il bollo sia a carico dell'utilizzatore del veicolo e indicarne in fattura il pagamento anticipato in una voce separata”.



Da sinistra, Nicola Forte (commercialista) e Pietro Teofilatto (Aniasa).

SERVONO REGOLE SEMPLICI

Alle spiegazioni dell'esperto, affianchiamo la testimonianza di **Pietro Teofilatto**, direttore Area Fisco e Economia di Aniasa.

“Negli ultimi decenni il sistema tributario nazionale ha registrato una lunghissima serie di interventi e di piccole riforme, non sempre efficaci, quasi sempre per esigenze di gettito. Le nostre aziende non sono solo tra le più vessate – il total tax rate arriva al 60% degli utili – ma sono incatenate a adempimenti tributari spesso difficili ed in totale contrapposizione con la declamata semplificazione e digitalizzazione della Pubblica Amministrazione. Ogni anno sono circa 240 le ore di lavoro dedicate a queste attività, che spesso contemplano l'invio di dati già presenti nei database istituzionali.

Servono certezza e stabilità delle norme, evitando il proliferare di circolari, risoluzioni, chiarimenti attraverso FAQ sul sito (ovvero,

sempre di più, assenza di istruzioni, silenzio-non assenso, timore di prendere decisioni). Il federalismo fiscale, per fare un esempio, non sempre è stato un'opportunità per la politica di riscattarsi agli occhi dei cittadini. La questione del bollo per i contratti di noleggio a lungo termine è emblematica e si è rilevata un peso ed un costo in più per le aziende del settore.

Alla fine, queste ultime hanno versato correttamente le tasse, sempre per 1,1 milioni di veicoli, ma osservando le regolamentazioni diverse di 21 tra Regioni e Province autonome e in base alle diverse residenze di 160.000 clienti, tra aziende, PA e privati. E se poi compro un veicolo elettrico in una Regione differente da quella in cui risiedo, non si applica più l'esenzione prevista. Quello di cui necessitiamo sono regole semplici fin da subito, che non devono essere semplificate”.

RECOVERY PLAN: TUTTE LE SFIDE SUL TAVOLO

L'insediamento del nuovo Governo è il preludio all'ufficializzazione del Recovery and Resilience Plan. Le misure di sostegno all'auto, settore cruciale per il Paese, sono indispensabili. Ecco le proposte di Aniasa

di Pietro
Teofilatto

Ogni anno il nostro sistema fiscale fattura circa 530 miliardi di euro. Nel 2019, ultimo anno censito, sono stati versati 252 miliardi di imposte dirette (191 di Irpef), 219 miliardi di indirette (136 di Iva) e 59 miliardi di tributi territoriali (25 di Irap). A queste cifre si aggiungono circa 120 miliardi di imposte evase, un potenziale di 650 miliardi di euro. Il carico fiscale complessivo gravante sulla motorizzazione nazionale, sempre nel 2019, è stato di 76,3 miliardi (nel 2020, causa gli effetti della pandemia, si stima una riduzione del 14%, 11 miliardi di gettito in meno). L'intero settore automotive - industria

e servizi - dà lavoro a 1,2 milioni di addetti e registra un fatturato di 335 miliardi, pari al 19% del PIL. Questi pochi numeri fotografano ancora una volta l'importanza dell'automotive nel contesto economico e sociale e chiariscono i motivi per cui il tema della fiscalità dell'auto sia cruciale nel dibattito sul futuro del nostro Paese.

LA SFIDA DEL GOVERNO

Insediato da poche settimane, il nuovo Esecutivo è chiamato ad un'impresa storica: fermare la pandemia e rilanciare i settori produttivi che maggiormente ne hanno sofferto e che possono dare certezza di ripresa e creazione di lavoro. La riforma del fisco potrà essere uno dei pilastri dell'azione del nuovo Governo e, anche se il dibattito è oggi concentrato sulla revisione profonda della tassazione delle persone fisiche, non può non essere immaginata una riforma fiscale complessiva, volta a modernizzare il sistema nella sua interezza, così come avvenne agli inizi degli anni Settanta. E' un compito ambizioso, immane,

Il nuovo Esecutivo è chiamato ad un'impresa storica: fermare la pandemia e rilanciare i settori produttivi che maggiormente ne hanno sofferto e che possono dare certezza di ripresa e creazione di lavoro



che richiede tempi e competenza, che deve riportare il Parlamento a compiti legislativi e non più amministrativi. Regole semplici, magari utilizzando le esperienze degli altri Paesi UE, che non si arenino nell'ordine labirintico della burocrazia.

RECOVERY PLAN: COSA È PREVISTO

Il programma Next Generation EU ci chiede proprio questo: la capacità di cambiare, di riformare ciò che da decenni attende di essere riformato. Entro aprile dovrà essere ufficiale il PNRR, il Recovery and Resilience Plan, per definire un pacchetto coerente di riforme e investimenti per il 2021-2026. Le quattro linee strategiche su cui si basa il Piano sono: modernizzazione del paese, transizione ecologica, inclusione sociale e territoriale, parità di genere. Su questi temi sono state costruite le sei missioni, le



LE PROPOSTE DI ANIASA

Siamo per davvero di fronte ad un momento storico, un'occasione irripetibile per il nuovo Governo, chiamato a perfezionare il PNRR presentato in Parlamento a gennaio scorso.

Gli investimenti già previsti per la digitalizzazione e la connettività delle infrastrutture stradali - un forte contributo per dare maggiore efficienza nei trasporti e sicurezza nella circolazione - sono fondamentali. Bisogna parimenti considerare che l'industria ed i servizi automotive sono parte primaria del sistema produttivo e che il parco circolante raffigura una dotazione infrastrutturale mobile sul territorio, dotata di una enorme valenza ambientale. Il nuovo PNRR è l'occasione per attuare un approccio strategico, affinché l'intero settore e il suo indotto possano svolgere una funzione propulsiva per il rilancio del Sistema Paese. Stimolare quindi la "Rivoluzione verde e la transizione ecologica" verso veicoli ecocompatibili e sempre più connessi deve costituire per l'Esecutivo un passaggio

Nonostante la crescita del noleggio, resta bassa la quota della domanda Business del mercato nazionale rispetto agli altri Major Markets EU (fonte: Unrae).

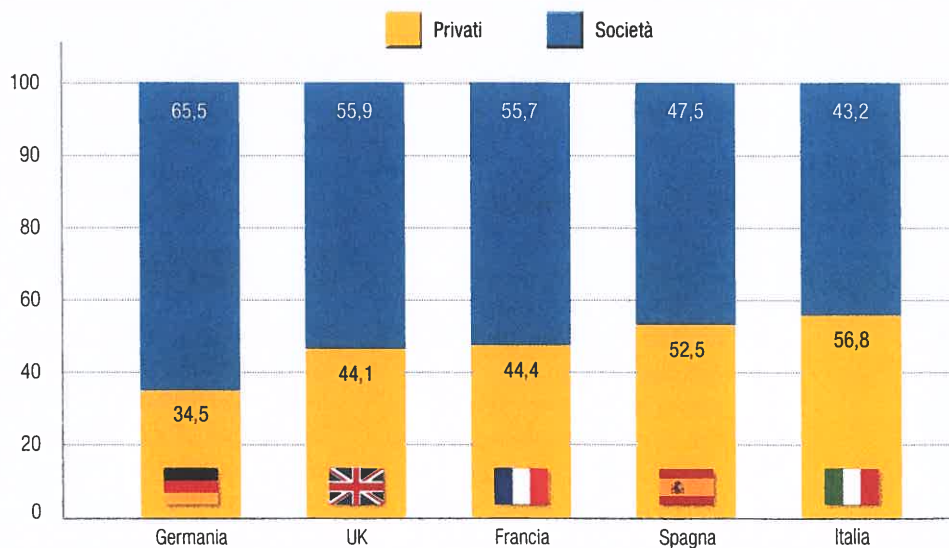
aree tematiche di intervento in cui si articolerà il Piano: 1) digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura; 2) rivoluzione verde e transizione ecologica; 3) infrastrutture per una mobilità sostenibile; 4) istruzione e ricerca; 5) parità di genere, coesione sociale e territoriale; 6) salute.

circolante tra i più vetusti in UE, stimolando la richiesta di veicoli nuovi ed usati con emissioni di CO2 tra 0 e 60g/Km.

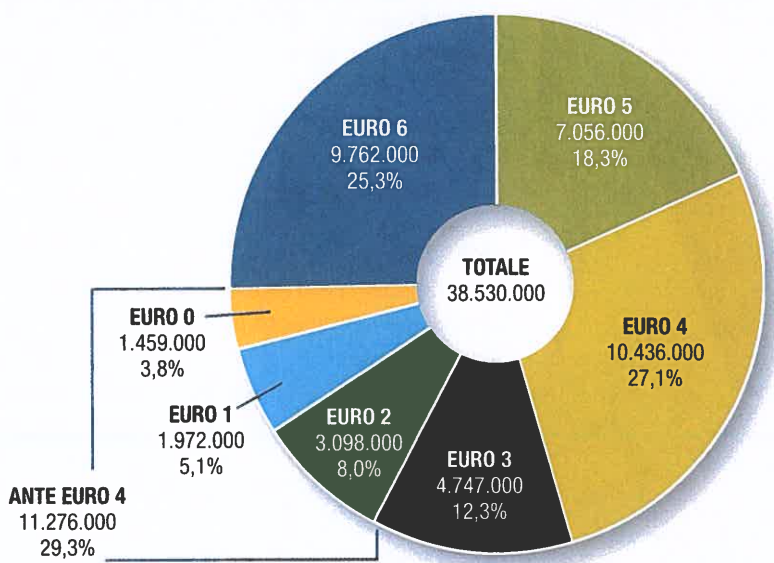
LE AREE DI INTERVENTO PER L'AUTOMOTIVE

In linea con la "Mission 2: Rivoluzione verde e transizione ecologica" e la "Mission 3: Infrastrutture per la mobilità", occorre rafforzare gli interventi per l'automotive, prevedendo misure di sostegno per il rinnovo delle flotte e la creazione di una rete di rifornimento per le nuove alimentazioni. Il rilancio del settore è basilare non solo per contrastare l'emergenza economica, ma anche per la annosa questione ambientale di un parco

La quota della domanda Business in Italia



Parco auto circolante - 2020



Fonte: stima UNRAE al 30.6.20

centrale nella redazione del testo finale del PNRR.

Sono necessarie misure di supporto al rinnovo del parco, prevedendo per un periodo almeno triennale incentivi diretti al mercato delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri, utilizzando l'attuale Ecobonus, che si è già rivelato uno strumento efficace per la diffusione della mobilità elettrica ed ibrida nel nostro Paese. Ampliandolo semmai anche alle vetture usate elettriche ed ibride, favorendo la transizione in atto ed incrociando maggiori fasce di contribuenti.

INTERVENIRE SULLE AUTO AZIENDALI

Coinvolgendo i Ministeri MEF, MISE e soprattutto della Transizione Ecologica, il Recovery Plan è l'occasione per sostenere la transizione in atto nel mondo automotive. Favorendo un ciclo di rinnovo del parco veicoli più coerente, con un riequilibrio nella fiscalità delle auto aziendali, riducendo il disallineamento che abbiamo con

l'Europa e che danneggia la competitività delle nostre imprese.

Le recenti esperienze attestano che il buon utilizzo della leva fiscale incentiva la ripresa, protegge aziende ed occupazione, produce anche un aumento delle entrate erariali. Il superammortamento nel 2016-2017 generò - solo con il noleggio - maggiori entrate in termini di Iva, di imposte locali e così via, pari a 280 milioni, per lo Stato un ritorno sull'investimento del 310%.

DETRAIBILITÀ E DEDUCIBILITÀ

E allora, se siamo sul serio in Europa, si rinnovi il quadro normativo,

si intervenga favorendo le auto aziendali green, cominciando dalla detraibilità dell'Iva. Una questione che dura dal 1978, 43 anni fa, prima con la totale indetraibilità e poi "in attesa di riordino della fiscalità dell'auto" dal 2007 con una detraibilità parziale del 40%, nonostante una condanna della Corte di Giustizia Europea del 2006. In Francia, Spagna e Germania, oltre che nel Regno Unito, l'Iva si detrae al 100%. Un altro tema è la deducibilità dei costi aziendali, normativa che risale al 1997, e che fece da apripista al diffondersi delle flotte aziendali in Italia. Ma con soglie e percentuali via via nel tempo sempre più lontane dalla media europea.

Una situazione continuamente evidenziata alle istituzioni, che solo di recente con la Legge di Bilancio per il 2021 ne hanno compreso la rilevanza, seppure con la sola presentazione di emendamenti per un regime di maggiore detraibilità per i veicoli di nuova immatricolazione e a basse emissioni complessive, rispettando la neutralità ecologica. La conseguente maggiore domanda Business influirebbe positivamente sul mercato auto, dato il più veloce turnover rispetto ai privati, e sulle stesse entrate erariali, considerandone la promozione di correttezza fiscale e strumento di contrasto dell'evasione.

L'importanza della leva tributaria

Il Governo Draghi dovrebbe delineare nel Recovery Plan un utilizzo anche indiretto della leva tributaria, considerando i benefici macro che ne possono derivare. La revisione del regime impositivo in linea con gli indirizzi della Commissione UE e l'armonizzazione del prelievo sulle imprese in ambito comunitario può dare un impulso al mercato dell'auto, con un forte beneficio in termini di occupazione e di PIL, oltre che alle stesse entrate tributarie citate all'inizio.