

AUTO AZIENDALI ANCORA TARTASSATE...

Il 2021 si è aperto con un ulteriore inasprimento del regime fiscale: la tassazione del fringe benefit è stata nuovamente ritoccata per i veicoli con emissioni superiori a 160 g/km e, contemporaneamente, è entrato in vigore in via definitiva il protocollo WLTP. Ecco il quadro della situazione

di Pietro Teofilatto

Partita nel 2018, la rivoluzione del protocollo WLTP è ormai completata. Dal 1° gennaio 2021 ha sostituito definitivamente il "vecchio" ciclo NEDC: un passaggio storico per contribuire alla miglior gestione del clima, ma che rischia di penalizzare le auto aziendali in uso promiscuo ai dipendenti. Urge un correttivo. Ma vediamo perchè.



Pietro Teofilatto

NUOVE REGOLE PER IL FRINGE BENEFIT

La Legge di Bilancio per il 2020 stabiliva una premialità per gli utilizzatori di veicoli con ridotte emissioni di CO2 e un aggravio al superamento della soglia di 160 g/km. La normativa è entrata in vigore a metà dell'anno scorso. L'importo da tassare è cambiato. Dal 1° luglio 2020 il coefficiente forfetario del 30% continua infatti

a valere solo per l'utilizzo di veicoli tra la fascia 61-160 g/km, scendendo al 25% per premiare quelli più ecocompatibili, sotto i 60 g/km. Le penalizzazioni sono invece per

i veicoli con emissioni superiori a 160 g/km e si attuano con un sistema a scaglioni. L'aumento è pesante: dal 1° gennaio 2021 è salito al 50% per veicoli sotto i 190 g/km ed al 60% per quelli superiori (era rispettivamente

al 40% ed al 50% nel secondo semestre 2020).

GLI EFFETTI DEL WLTP

A questo previsto inasprimento, sempre ad inizio anno, si è affiancato il contemporaneo protocollo WLTP, più attento ed oggettivo nelle misurazioni. Per le nuove immatricolazioni di autovetture entrano in vigore le omologazioni Euro

6D "piene" (l'ultimo passo delle restrizioni in UE, dopo il dieselgate), a cui si applicano regole più realistiche rispetto alle precedenti del ciclo NEDC.

Ne consegue che il numero di emissioni in g/km è destinato ad aumentare, superando per molti modelli le soglie che delimitano la premialità (60 g/km) e la penalizzazione (160 e 190 g/km) del menzionato sistema per il fringe benefit. I valori sono mediamente più alti: secondo Quattroruote Professional si arriva al 18,5%, secondo i risultati del JRC, il servizio scientifico interno della Commissione UE, si attestano al 21%. Questi valori sono poi riportati sul Duv (il documento unico del veicolo) e sono il riferimento su cui calcolare la tassazione del fringe benefit dell'auto aziendale. Le soglie di CO2 previste dal Governo in vigore delle regole NEDC escludevano dalla maggior tassazione il 90% delle auto usate dai dipendenti in uso promiscuo. Una misura equilibrata, nella tassazione dell'auto aziendale, basata sul principio del bonus/malus, considerando che il limite di 160 g/km era superato esclusivamente da autovetture di segmento alto e da qualcuna di medio-alto con alimentazione a benzina. Oltre la soglia dei 190 g/km si annoveravano soprattutto modelli di lusso o molto sportivi. Ora la situazione è cambiata: veicoli ecologici che godevano del coefficiente 25% passano al 30% e la soglia dei 160 g/km è superata quasi dal 20% dei veicoli.

Ecotassa: dal 2021 cambiano le fasce

CO2 g/km 2020	CO2 g/km 2021	Imposta
161-175	191-210	1.100
176-200	211-240	1.600
201-250	241-290	2.000
Superiore a 250	Superiore a 290	2.500

WLTP e NEDC: medie a confronto

Alimentazione	Media CO2 NEDC g/km	Media CO2 WLTP g/km	Variazione media CO2 g/km
Benzina	143,6	162	18,4
Full hybrid benzina	103,7	127,2	23,5
Mild hybrid benzina	150,3	171,1	20,8
Plug-in hybrid benzina	43,5	40,6	-2,9
Diesel	124,7	146,1	21,4
Mild hybrid diesel	142	163,5	21,5
Plug-in hybrid diesel	39,6	34,5	-5,1
GPL	126,3	142,8	16,5
Metano	95,7	108,6	12,9
Totale mercato	129,8	148,3	18,5

Fonte: Banca dati Quattroruote Professional

Il passaggio al WLTP comporta anche che i valori di uno stesso modello cambino a seconda dell'allestimento. In linea generale, a parità di motore, incide la dotazione di optional o la scelta degli pneumatici, che influiscono su consumi e parametri di sostenibilità. Accade quindi che, pur con la stessa motorizzazione, alcuni modelli passino dal 50 al 60% di tassazione. Il rischio di salire di fascia è quindi molto concreto, con la conseguenza limite di una maggiore tassazione del 100% rispetto allo stesso veicolo immatricolato e consegnato al dipendente durante il primo semestre del 2020!

Per le aziende scatterebbe l'obbligo di rivedere le buste paghe, con minore reddito netto disponibile per i dipendenti. Una situazione che potrebbe incidere sulle policy e riflettersi negativamente sul settore.

LA SOLUZIONE? C'È GIÀ!

Che l'avvento del WLTP comportasse valori maggiori era ben noto al legislatore. La recente Legge di Bilancio per il 2021 è intervenuta sul problema con dei correttivi per neutralizzare gli effetti della "novità" del WLTP. Ai fini degli incentivi è stato infatti stabilito un regime transitorio: il Duv dovrà riportare anche i valori NEDC per i veicoli acquistati entro il 2020 ed immatricolati fino

al 30 giugno 2021. Per l'ecotassa l'effetto del WLTP è stato compensato alzando le soglie. Quella "neutrale", dove resta il coefficiente 30%, è stata aumentata da 160 a 190 g/km. Inoltre sono state modulate anche le altre fasce superiori, quelle del malus, alleggerendo il carico fiscale.

Proprio con riferimento a quanto già previsto dal legislatore, Aniasa e le associazioni automotive stanno sollecitando l'attenzione del MEF e del Parlamento.

E' necessario ricalibrare la tassazio-

ne sull'auto aziendale, e la soluzione è a portata di mano: utilizzare gli stessi parametri stabiliti per gli incentivi.

Il rischio di salire di fascia è molto concreto, con la conseguenza limite di una maggiore tassazione del 100% rispetto allo stesso veicolo immatricolato e consegnato al dipendente durante il primo semestre del 2020

Come risolvere il vuoto normativo

Con risoluzione n.46/E del 14 agosto scorso, l'Agenzia delle Entrate ha fornito chiarimenti sul calcolo del fringe benefit, specificando che il nuovo regime si applica per i veicoli immatricolati ed assegnati al dipendente a partire dal 1° luglio 2020. Per i veicoli assegnati entro il 30 giugno 2020 continua ad essere invece vigente la precedente regolamentazione.

Con l'emergenza sanitaria ci sono stati però ritardi nella consegna di migliaia di autovetture, immatricolate entro il 30 giugno 2020, ma materialmente assegnate solo dopo.

Per questi veicoli l'Agenzia non ritiene utilizzabile il classico regime forfetario e, in assenza di previsione legislativa, si pronuncia sulla necessità di calcolare e scorporare l'uso privato dal valore normale. Le modalità di computo

sono però incerte e complesse, con il rischio di comportamenti difformi ai fini Irpef e criticità anche sugli aspetti contributivi di dipendenti e aziende.

Ma di certo il legislatore non ha voluto immaginare per l'auto aziendale una terza via rispetto a quella vigente ed a quella transitoria.

Alla fine, basterebbe proprio allargare l'ambito della normativa di passaggio, prevedendo l'applicazione del precedente regime forfetario anche per i veicoli immatricolati entro il 30 giugno 2020, e successivamente concessi in uso promiscuo. In questo modo, si garantirebbe semplicità e certezza anche per gli adempimenti per i veicoli assegnati in ritardo causa l'emergenza sanitaria, considerando che il conguaglio fiscale può essere completato entro febbraio.