

**FLEET**  
magazine

n77

Con il Patrocinio  
 ANIASA

**VOLKSWAGEN UP!**

# LA PICCOLA A MISURA DI FLOTTA



**Worldwide**  
Noleggio: l'Europa tiene,  
l'Oriente vola

**Speciale Case**  
Così i costruttori  
preparano il dopo-crisi

**Flotte & fisco**  
Aniasa insiste:  
rivedere la deducibilità

# FISCALITÀ È ORA DI CAMBIARE

Alla luce del **momento difficile** che vive l'automotive, appare oggi più che mai **urgente** rivedere il **regime fiscale** delle vetture aziendali. Una svolta che produrrebbe **benefici per tutti**, Erario compreso. Le proposte di **Aniasa**

di Pietro Teofilatto

**I 2011 sarà ricordato come un anno buio per l'auto. Al calo di immatricolazioni si è aggiunto infatti un crescendo di tassazione, che prosegue quasi ininterrotto da 7 mesi.**

All'escalation dei costi e delle imposte sui premi assicurativi, si sono aggiunti gli aumenti dell'Ipt (+80% in media!), i superbolli per le supercar, gli aumenti delle accise sui carburanti, l'aumento delle tariffe autostradali. Tutti elementi che confermano come l'Erario consideri il mondo dell'automotive un "pozzo" cui attingere, facilmente e rapidamente. Di acqua nel pozzo, però, ormai ne è rimasta poca e le politiche degli ultimi mesi hanno prodotto



Pietro Teofilatto

l'effetto di rallentare il ricambio del parco auto, producendo una contrazione dei consumi e probabilmente nel complesso (sarebbe utile fare due calcoli) incassando anche di meno, tra imposte dirette e indirette.

## Fisco e noleggio: una fotografia

In un simile contesto, può essere utile rivedere sinteticamente il quadro della fiscalità del noleggio, in particolare sul versante delle imposte dirette ed indirette.

Innanzitutto, l'Iva. Attualmente l'aliquota di detraibilità è il 40%.

Come è noto, dopo aver mantenuto per 25 anni un regime di totale indetraibilità dell'Iva sull'auto, nel 2006 il nostro Paese veniva condannato dalla Corte di Giustizia europea. E a seguito di una lunga trattativa con le autorità comunitarie, l'Italia era autorizzata a

limitare al 40% - fino al 31 dicembre 2010 - il diritto alla detrazione per le auto aziendali non strumentali. Ma il Governo è riuscito a ottenere dal Consiglio UE che la scadenza venisse prorogata al 31 dicembre 2013.

Ora possiamo solo auspicare che almeno dal 2014 entrino in vigore le regole comunitarie, allineando così l'Italia alle aliquote applicate



Uso del veicolo		Deducibilità	Iva veicolo come fringe benefit	Iva veicolo fatturato al dipendente a "valore normale"
Uso promiscuo ai dipendenti	Canone	90%	40%	100%
	Servizi			
	Carburante			
Non assegnato (a disposizione in pool; ditta individuale)	Canone	40% (su un valore canone annuo massimo di € 3.615)		
	Servizi	40%		
	Carburante	40%		
Agenti e rappresentanti di commercio	Canone	80% (su un valore canone annuo massimo di € 3.615)	100%	
	Servizi	80%		
	Carburante	80%		
Professionisti o artisti	Canone	40% (su un valore canone annuo massimo di € 3.615 ; per un solo veicolo o per un solo veicolo per singolo associato)	40%	100% in caso di utilizzo esclusivo per finalità professionali o artistiche
	Servizi	40%		
	Carburante	40%		

*Nota: la legge n. 127 del 2007 regola il trattamento delle spese sostenute per il noleggio di veicoli; la Finanziaria 2008 fissa le relative regole di detraibilità dell'Iva. Da rilevare che per i veicoli dati in uso promiscuo ai dipendenti la percentuale di detraibilità dell'Iva, nel caso in cui il veicolo sia trattato come un fringe benefit in busta paga, è del 40%, mentre nel caso in cui il veicolo sia fatturato al dipendente a "valore normale" (determinato sulla base delle tabelle Aci) è al 100%.*

dagli altri maggiori Paesi europei, che prevedono in molti casi la detrazione totale, al 100%. Sul fronte delle imposte dirette non ci sono stati interventi, anche se siamo fermi al regime del 1997, quando furono stabiliti i valori di deducibilità dei costi sostenuti. La rivalutazione dei valori secondo gli indici Istat da parte del ministero dell'Economia, sebbene fosse prevista, non è mai avvenuta. E sono passati 15 anni, mentre in altri grandi Paesi come Germania e Spagna non ci sono limiti. La tabella sopra riassume qual è, a oggi, la situazione del regime fiscale per il noleggio di vetture aziendali.

### Intervenire sulla deducibilità

Di fronte a una normativa "ferma", che non considera come nel contesto produttivo il noleggio sia uno dei principali sistemi dinamici per la soluzione dei problemi legati alla mobilità di persone e di beni, il settore intende riproporre al Governo un nuovo regime sulla fiscalità dell'auto aziendale, in particolare aggiornando i limiti di deducibilità. Un miglioramento di quest'ultima, aumentando gli attuali importi di almeno il 30%, incentiverebbe un maggior uso delle company car e, spostando le immatricolazioni dal mercato dei privati a quello aziendale, aumenterebbe la velocità

di rinnovo del parco circolante. In media, infatti, i privati cambiano l'auto ogni 7 anni, mentre le aziende rinnovano il parco ogni 4. Stando alle prime stime di Aniasa, tale accelerazione produrrebbe evidenti benefici in termini di minori emissioni inquinanti, sicurezza sulle strade e maggiori introiti per l'Erario derivanti dall'aumento delle immatricolazioni di auto aziendali (circa 50mila in più all'anno), la cui tassazione ordinaria bilancerebbe ampiamente le possibili agevolazioni fiscali.

### Massima trasparenza

È urgente, inoltre, superare lo stereotipo che associa l'auto aziendale all'evasione fiscale. Con le



attività di noleggio, al contrario, si contribuisce concretamente all'emersione di ogni costo relativo alla gestione del parco auto. Con i provvedimenti dell'Agenzia delle Entrate del novembre scorso, inoltre, anche il settore della locazione veicoli, come già il leasing e gli intermediari finanziari, è stato chiamato a fornire agli uffici tributari l'informativa sui contratti stipulati annualmente. Si tratta di una normativa che si incrocia con quella, più nota, dello "Spesometro", indirizzata a monitorare l'andamento economico di imprese e privati. Ogni anno vengono stipulati per il noleggio a breve termine quasi 5 milioni di contratti e ogni giorno 60mila imprese e 2.500 P.A. utilizzano 525mila veicoli in Nlt: si parla, quindi, di un volume di informazioni sicuramente molto elevato, che comunque non potrà che confermare l'osservanza di ogni adempimento tributario diretto e indiretto riguardante il noleggio.

## FRINGE BENEFIT: I COSTI PER IL 2012

*L'auto aziendale è il più noto dei fringe benefit e le tabelle Aci sui costi chilometrici di esercizio delle vetture concesse in uso promiscuo ai dipendenti e ai collaboratori sono punto di riferimento per l'attività di Fleet Manager e responsabili risorse umane. Ufficializzate dall'Agenzia delle Entrate con la pubblicazione ogni anno sulla Gazzetta Ufficiale, le tabelle sono programmate sulla base di una percorrenza annua di 15mila km e applicate per il calcolo del reddito da indicare in busta paga, così come stabilito dall'art. 51 del Testo Unico delle imposte sui redditi. L'imponibile si ottiene moltiplicando il costo al km dell'autovettura interessata per 15mila e calcolando quindi il 30% del risultato, quota che la legge attribuisce all'uso privato da parte del dipendente. Con l'assoggettamento in busta paga dei valori forfetari convenzionali (che sono inferiori al beneficio effettivo ottenuto dal dipendente ogni volta lo stesso superi la percorrenza annua di 4.500 km), l'impresa ha quindi la possibilità di dedurre una quota del 50% in più dei costi sostenuti per l'auto (passando dal 40% al 90%),*

*senza dover applicare il tetto di 18.076 euro stabilito invece per il conteggio degli ammortamenti e dei canoni di leasing. Quando invece il veicolo è concesso per uso esclusivamente personale, non si applica la regola forfetaria ma quella generale, in base alla quale l'imponibile fiscale è determinato applicando il criterio del valore normale (articolo 9 del Tuir), riferendosi cioè al valore di mercato del noleggio di quel tipo e modello di veicolo. Può succedere che nel contratto di lavoro sia concordato che i dipendenti versino all'impresa un importo per l'utilizzo privato dell'auto (di solito mediante trattenuta in busta paga): in questo caso il relativo importo (Iva compresa) si dedurrà dal valore fiscale del fringe benefit, fino anche ad azzerarlo, quando la quota a carico del dipendente arriva a coprire l'intero reddito in natura calcolato in base alle tabelle Aci. La tabella che pubblichiamo sotto riporta il costo chilometrico di esercizio delle vetture più diffuse come fringe benefit: rispetto al 2011, questo è cresciuto in media del 5%, aumentando di conseguenza la tassazione sui dipendenti.*

Alimentazione	Modello	Costo chilometrico a 15.000 km 2011	Fringe benefit annuale 2011	Costo chilometrico a 15.000 km 2012	Fringe benefit annuale 2012
Benzina	FIAT s Punto Evo 1.1 77 Cv	0,4219	1.898,54	0,4432	1.994,39
Benzina	FORD C-Max 1.6 150 Cv	0,5471	2.462,02	0,5487	2.469,30
Gasolio	AUDI A4 2.0 Tdi Berlina 143 Cv	0,5723	2.575,22	0,5991	2.695,85
Gasolio	BMW 530d Touring X Drive 3.0 258 Cv	0,7866	3.539,69	0,8134	3.660,24
Metano	OPEL Zafira 1.6 150 Cv turbo	0,5277	2.374,47	0,5467	2.460,24
Metano/Benzina	CITROËN C3 1.4 73 Cv BiEnergy	0,4047	1.821,03	0,4298	1.934,22
Gpl/Benzina	FIAT Nuova Panda 1.2 69 Cv	0,3495	1.572,68	0,3716	1.672,34
Elettrica	SMART Fortwo Electric Drive Coupé	N.D.	N.D.	0,4778	2.150,10
Ibrida	TOYOTA Prius 1.8 136 Cv	N.D.	N.D.	0,5603	2.521,33

Fonte: Aci (gli importi relativi ai fringe benefit 2012 sono stati pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale del 9 gennaio 2012 - Suppl. ord. n.10)

