

18 GENNAIO 2021

NORME E FISCO

Facciamo il punto sulla fiscalità delle auto aziendali

di [Marco Castelli](#)

Il 2021 si è aperto con un ulteriore inasprimento della fiscalità sulle auto aziendali: la tassazione del fringe benefit, già cambiata a luglio 2020, è stata nuovamente ritoccata per i veicoli con emissioni superiori a 160 g/km e, contemporaneamente, è entrata in vigore la nuova normativa sul WLTP. Mentre la detraibilità dell'Iva rimane una "macchia normativa" italiana, buone notizie arrivano dal bollo, per merito dell'impegno di Aniasa e delle sue associate.

L'arrivo del **2021** non ha riservato le notizie sperate sul fronte della **fiscalità sulle auto aziendali**. Dal primo gennaio è scattata una nuova (prevista) **stretta sul fringe benefit dei veicoli più inquinanti**, alla quale si è aggiunta **l'entrata in vigore definitiva del WLTP**. Al contrario, per ora, nessuna novità sulla **detraibilità dell'Iva**, mentre, unica eccezione positiva, la situazione riguardante il **bollo** è più serena rispetto a qualche mese fa per merito dell'impegno di tutto il **settore del noleggio a lungo termine**.

Abbiamo fatto il punto su questi temi di fondamentale importanza con **Pietro Teofilatto**, direttore area fisco ed economia di **Aniasa**.

FISCALITÀ SULLE AUTO AZIENDALI: FACCIAMO IL PUNTO SUL 2021:

<https://www.fleetmagazine.com/fiscalita-auto-aziendali-situazione-2021/>

FRINGE BENEFIT

Il 2021, come previsto dalla **Legge di Bilancio 2020**, ha sancito un ulteriore inasprimento della **tassazione del fringe benefit sui veicoli con emissioni superiori a 160 g/km**: precisamente *si è passati dal 40% al 50% per la fascia 160-190 g/km, mentre si è passati dal 50% al 60% per la fascia superiore ai 190 g/km*. Il problema è che, contemporaneamente, dal primo gennaio le emissioni dei veicoli non si calcolano più secondo i parametri del **ciclo NEDC**, bensì seguendo quelli più severi del ciclo **WLTP**.

Risultato: con l'arrivo del nuovo anno, i valori delle emissioni sono automaticamente cresciuti di circa il 20% su tutti i veicoli, un aspetto del quale è stato tenuto conto in fase di **elaborazione degli incentivi**, ma non all'interno del **nuovo calcolo del fringe benefit**.



“Aniasa sta cercando di evidenziare l’assurdità di questa situazione sia in sede Parlamentare, sia al MEF” spiega Teofilatto. Con l’entrata in vigore del **WLTP**, ad esempio, diverse vetture medie a benzina o medio-grandi a gasolio sono passate dalla fascia 60-160 g/km, tassata al 30%, alla fascia 160-190 g/km, tassata al 50%.

*“Abbiamo stimato che questi aumenti possano riguardare **oltre il 15% del parco circolante**, anche se occorre sottolineare che la norma si applica esclusivamente ai veicoli di nuova immatricolazione. Considerato che gli incentivi tengono effettivamente conto del passaggio dal NEDC al WLTP (la soglia per ottenerli è cresciuta da 110 g/km a 135 g/km ndr.) e sono state rimodulate **le fasce sull’ecotassa**, alleggerendo il carico fiscale, Aniasa auspica che vengano modificate in quest’ottica anche le fasce del fringe benefit”* aggiunge Teofilatto.

Il vuoto normativo

Già la normativa entrata in vigore nel luglio 2020 aveva provocato disagi ai **Fleet Manager**, come ha testimoniato la recente **survey che Fleet Magazine ha effettuato con il patrocinio di Aniasa e Top Thousand**: *non solo per l’aumento delle aliquote sui modelli più inquinanti, ma anche per il vuoto normativo che si è creato per i **modelli immatricolati prima del 30 giugno e consegnati dopo il primo luglio** dello scorso anno.*

Su questo punto l’**Agenzia delle Entrate** è del parere che non sia utilizzabile il sistema forfetario di calcolo basato sulle tabelle ACI, ma che occorra calcolare il benefit *“per la sola parte riferibile all’uso privato, scorporando quindi dal valore normale l’utilizzo nell’interesse del datore di lavoro”*. *“Un’indicazione molto difficile da applicare nella pratica, con il forte rischio di comportamenti difformi e contenziosi – spiega Teofilatto – Stimiamo che circa 4.000 dipendenti che utilizzano un’**auto a noleggio a lungo termine** siano coinvolti in questa situazione”*.

Per risolvere la problematica Aniasa ha proposto una soluzione concreta: *ovvero sottrarre dal cosiddetto “valore normale”, per esempio il canone di noleggio a carico del datore di lavoro, il valore dei costi chilometrici percorsi dal dipendente nell’interesse dell’azienda, calcolabili oggettivamente in base alle **tabelle ACI**.*

“Speriamo che l’Agenzia delle Entrate si pronunci presto in merito, considerando che il conguaglio fiscale può essere completato entro il mese di febbraio” aggiunge Teofilatto.

DETRAIBILITÀ DELL’IVA

Restando al tema delle **fiscaltà sulle auto aziendali**, tra gli emendamenti alla Legge di Bilancio 2021, discussi a dicembre, era stata proposta anche *una revisione della detraibilità dell'Iva sulle auto elettriche e ibride plug-in (portando al 100% la percentuale sugli EV e all'80% quella sui Phev).*



*“Abbiamo accolto con grande apprezzamento l'emendamento dell'On. Benamati e, anche se poi non è diventato Legge, non vogliamo arrenderci. L'intenzione di Aniasa è quella di tornare sull'argomento nel contesto del **Recovery Fund**, per dimostrare al MEF, numeri alla mano, che una maggiore detraibilità dell'Iva potrà portare maggiori entrate nelle casse Erariali”* sottolinea ancora Teofilatto.

BOLLO AUTO E NOLEGGIO A LUNGO TERMINE

Aniasa, infine, nel corso del 2021 porterà avanti il suo impegno sul **tema del bollo**. *“Ora la situazione è sicuramente più serena rispetto a qualche mese fa. Nel corso del 2020 Aniasa si è impegnata innanzitutto a differire le date dei pagamenti e, in secondo luogo, a liberare la clientela da questo adempimento”.*



Le imprese di noleggio, infatti, *“hanno assunto l’onere di pagare il bollo per conto dei loro 160.000 clienti, continuando ad offrire quel servizio omnicomprensivo che da sempre costituisce la ragione principale del successo del noleggio”*.

Non è stato facile, però. *“Il sistema di pagamento è stato sperimentato nel giro di poche settimane, ma alla fine abbiamo ottenuto un grande risultato: alla fine la **tassa è stata versata su circa 1 milione e 200mila veicoli**. Restano ancora alcuni aspetti da chiarire, occorre migliorare sistema informatico, ma siamo soddisfatti di aver ottenuto l’accordo per l’istituzione di un ‘tavolo tecnico’ finalizzato a lavorare ulteriormente sulla semplificazione della procedura”*.

INDICE DEI CONTENUTI