

11 FEBBRAIO 2021

[NORME E FISCO](#)

[HOME](#) > [NORME E FISCO](#)

## Fringe benefit, prendere o lasciare? Il nostro webinar con gli esperti del settore

di [Maria Francesca Moro](#)

*Come affrontare le difficoltà e le novità derivate dalla nuova normativa riguardante le auto aziendali in fringe benefit? Ne abbiamo parlato con gli esperti del settore in un webinar sul tema.*

La nuova normativa sul fringe benefit, in vigore dal 1° luglio 2020 e seguita, nel gennaio 2021, dall'entrata in vigore definitiva del **protocollo WLTP** – che ha determinato un innalzamento automatico dei valori delle emissioni rilevate per gran parte dei veicoli – assieme all'aumento della tassazione sui modelli più inquinanti, continua a causare forti disagi a Fleet e Mobility Manager.

Come organizzarsi di fronte al cambiamento? Ne abbiamo parlato nel corso del webinar **“Fringe benefit: prendere o lasciare?”**, organizzato da Fleet Magazine in collaborazione con **Aniasa, Osservatorio Top Thousand**, con la partnership di **LeasePlan, Bosch, Edenred, ALD Automotive** e **Arval**, che ha visto confrontarsi alcuni tra i principali attori del settore, con 100 aziende partecipanti.

**Vedi il webinar:** <https://www.fleetmagazine.com/fringe-benefit-prendere-o-lasciare-il-nostro-webinar-con-gli-esperti-del-settore/>

### LA NUOVA NORMATIVA SUL FRINGE BENEFIT

*Più inquinanti e più paghi* è il paradigma alla base della più recente tassazione sui veicoli aziendali in fringe benefit. Fino a giugno 2020 la **percentuale di imponibile** era la stessa per tutte le tipologie di vetture, da luglio **si differenzia in base alle emissioni**.

Immobilizzazione e concessione in uso	fino al 30 giugno 2020	dal 1° luglio 2020	dal 1° gennaio 2021
Fasce g/Co2			
fino a 60	30%	25%	25%
da 60 a 160	30%	30%	30%
da 160 a 190	30%	40%	50%
oltre i 190	30%	50%	60%

Oggi la tassazione sulle auto più inquinanti, con emissioni superiori ai **190 g/km di CO2** è passata **dal 50% al 60%**, su quelle con emissioni **da 161 a 190 g/km di CO2** si è invece passati **dal 40 al 50%**. Al contrario, le vetture con emissioni **inferiori ai 60 g/km** godono di una tassazione agevolata **al 25%**.

### **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.

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, ma anche **le complicazioni causate dal calcolo del fringe benefit** sui veicoli immatricolati prima dell'entrata in vigore della nuova normativa e assegnati successivamente.

### **LA PAROLA AI PROTAGONISTI DEL SETTORE**

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**.

#### **Vent'anni di Fringe Benefit**

Il Fringe Benefit entra nella realtà delle aziende italiane, ha raccontato Teofilatto, con la legge finanziaria del 1998, attraverso il **Testo Unico Imposte e Redditi** che regolamentò per la prima volta l'auto concessa al dipendente in uso promiscuo. La norma resta attiva fino al 1° luglio 2020, data dell'entrata in vigore del nuovo sistema di fiscalità.

Le principali problematiche causate dalla nuova normativa, continua il direttore dell'area fisco di Aniasa, **"sono dovute al cono d'ombra lasciato sui veicoli immatricolati entro il 30 giugno 2020 ma assegnati in un secondo momento"**. A proposito, l'Agenzia delle Entrate è del parere che occorra calcolare il benefit sulla sola parte riferibile all'uso privato, scorporando quindi dal valore normale l'utilizzo nell'interesse del datore di lavoro.

Indicazione difficile da applicare nella pratica, da qui la proposta di Aniasa di **"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"**.

Successivamente, poi, si è verificata una **manca di un sincronismo tra la tassazione del fringe benefit e l'entrata in vigore del WLTP**, avvenuta a gennaio 2021, ma annunciata da tempo. Per risolvere la problematica, ha annunciato Teofilatto, Aniasa, assieme alle altre associazioni dell'automotive, è intenzionata a riproporre l'emendamento che non ha avuto buon fine nel Mille Proroghe e che prevedeva il **riallineamento tra il canone WLTP e quello NEDC**.

#### **Il parere dei Fleet Manager**

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 & Mobility Manager di Tim e presidente dell'Osservatorio Top**

**Thousand.** *“Da questa situazione alla fine si esce tutti ammaccati”* ha affermato il manager, ribadendo 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”*.

**Semplificare i doveri burocratici di aziende e Fleet Manager** potrebbe avere effetti benefici non solo sulle aziende stesse, *“ma anche sul settore dell’automotive tutto che, con i giusti stimoli, potrebbe assumere il ruolo di traino per risollevare l’economia del paese”*.

### **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 caso di batteria carica o scarica. *“Al WLTP – continua Mannu – si affianca poi l’RDE – Real Driving Emissions, che prende in esame gli inquinanti emessi dal veicolo in movimento”*.

Gli standard di CO2, anticipa 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**; il primo con presunta entrata in vigore nel 2030, i secondi previsti già dal 2025.

### **Fringe Benefit e Welfare aziendale**

Tra gli scenari conseguenti alla nuova normativa sul Fringe Benefit, 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 €**. 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, spiega 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 ne pensano i provider di mobilità?**

A concludere l'incontro, 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”*. Soluzioni che, spesso, si sono focalizzate sull'elettrico. Compito dei noleggiatori oggi, sostiene Bruno, è infatti quello di offrirsi come **guida alle aziende nel loro percorso verso una mobilità più sostenibile**. Obiettivo che ALD Automotive punta a raggiungere attraverso un *“**approccio basato sul TCO, con offerte di veicoli elettrici all-inclusive, partnership mirate nella mobilità elettrica e un programma globale di veicoli elettrici**”*.



*“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 bruciano valore”*. Ma il passaggio a una flotta meno inquinante non è semplice, *“la scelta di motori termici o elettrici – prosegue Cardoselli – non è sempre una scelta personale o morale, ma è strettamente legata all'uso effettivo che si fa dei veicoli”*. Ecco perché Arval ha scelto di assumere un **approccio “smart”**, che si proponga **obiettivi sostenibili, plasmati sulle necessità e le abitudini di ogni singolo driver**.

## IN CONCLUSIONE

**Semplificazione, chiarezza sulle emissioni di CO2, una nuova mentalità nella creazione della car policy** e, soprattutto, il *non accanirsi su un comparto che potrebbe essere una spinta alla crescita industriale*. Queste, in conclusione, le richieste degli attori del settore delle auto aziendali 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 concluso l'incontro digitale.