

MANOVRA DI BILANCIO 2020

FRINGE BENEFIT AUTO AZIENDALI

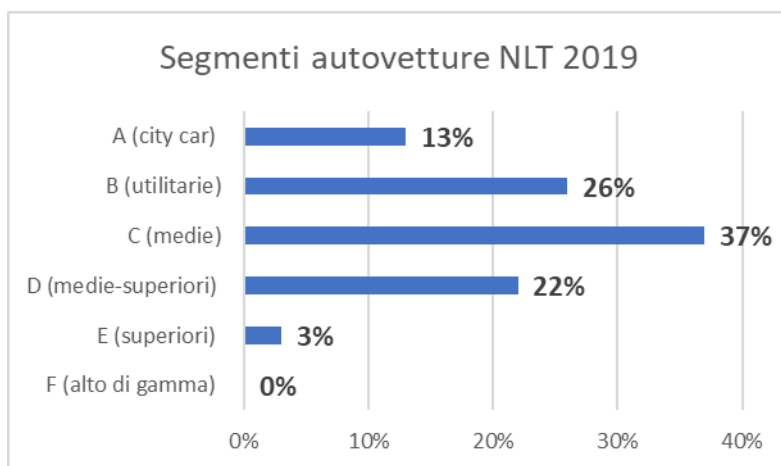
Attualmente **77.000 aziende di ogni dimensione e comparto e 2.900 PA** utilizzano per le necessità di mobilità e trasporto i servizi di noleggio veicoli a lungo termine. Il successo di tale formula è dovuto ai vantaggi finanziari, economici, gestionali, amministrativi, con risparmi sui costi di circa il 15-18%.

Inoltre il noleggio a lungo termine si è dimostrato sistema di promozione della correttezza fiscale, contribuendo all'emersione del "sommerso" e garantendo allo Stato ed alle PA locali un flusso costante di entrate tributarie.

Nel corso degli ultimi anni il NLT (il 14% del mercato nazionale) ha avuto ruolo principale -grazie al più rapido turn-over- per l'immissione sul mercato dell'usato di vetture con minori emissioni e maggiore sicurezza (nel 2019 si stimano circa 300.000 unità, **prevalentemente Euro 6**).

L'auto ad uso promiscuo (esigenze di lavoro e private) è diventato uno degli elementi più richiesti nelle politiche retributive delle aziende.

Si tratta per il **76% di auto dei segmenti inferiori e medi, solo il 3%** riguarda veicoli di segmento superiore.



Infatti i 10 modelli maggiormente richiesti nel 2019 sono:

- 1) Fiat Panda
- 2) Renault Clio
- 3) Lancia Ypsilon
- 4) Fiat 500X
- 5) Jeep Renegade
- 6) Fiat Tipo
- 7) Fiat 500
- 8) Nissan Quashqai
- 9) Peugeot 3008
- 10) Volkswagen Golf

La tassazione dell'auto aziendale deve essere considerata complessivamente.

Oggi il canone di noleggio è detraibile solo per il 40% dall'azienda locataria, mentre rimane un costo indetraibile per il restante 60%. E' poi deducibile per il 70%.

In EU si detrae e si deduce il 100%!

Attualmente l'azienda locataria calcola un benefit in capo al dipendente pari al 30% circa (4.500 km anno per tariffe Aci, come percorrenza privata del veicolo aziendale), il quale paga le imposte con la propria aliquota su tale importo. Parimenti l'azienda locataria deduce solo il 70% del canone di noleggio, considerando quindi per le proprie imposte il restante 30%.

Si prenda in esame un veicolo di media cilindrata:

| Marca | Modello | Costo per km | Fringe benefit attuale 30% | Irpef sostenuta da dipendente (*) | Fringe benefit proposto 60% | Nuova Irpef sostenuta dal dipendente (*) | Aumento IRPEF per il dipendente |
|-------|------------------------|--------------|----------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|---------------------------------|
| | | (€/km) | (€/anno) | (€/anno) | (€/anno) | (€/anno) | (€/anno) |
| Fiat | Tipo 1.4 95 CV benzina | 0,4485 | 2.018 | 767 | 4.036 | 1.534 | 768 |

(*) Con aliquota al 38%

Nel caso di aumento al 60% del coefficiente per percorrenza privata, il dipendente si troverebbe a pagare **circa 1.500 euro annui, un aumento del costo auto del 100%**, importo non indifferente per un dipendente con stipendio medio.

Quindi da una parte l'azienda detrae solo il 40% e non deduce il 30%, dall'altra l'uso privato da parte del dipendente viene tassato raddoppiandone l'importo!

Ne deriva una tassazione complessiva sul canone non indifferente, totalmente avulsa dal resto dell'Europa, che colpirà il 94% della flotta (tutta Euro6).

Di fronte a tale inasprimento fiscale è preventivabile una riduzione per il primo semestre 2020 di almeno il 10% delle immatricolazioni uso noleggio lungo termine (circa 30.000 unità) **con minori entrate per l'Erario e gli enti Locali pari a 190 milioni di euro, minori entrate che aumenterebbero a 260 milioni**, considerando l'intero comparto dell'auto aziendale.

Aumentare oggi una tassazione dell'auto aziendale, già pesante e farraginoso, significa sicuramente colpire un settore completamente fiscalizzato e che favorisce il rinnovo del parco circolante.

Significa non voler considerare nei fatti, in epoca di grande attenzione alle emissioni, il ruolo primario svolto dal noleggio, che rappresenta sicuramente un mezzo per accelerare il rinnovo del parco auto, perdendo inoltre le opportunità per favorire le nuove alimentazioni.

Si favorirebbe il ritorno ad antiquate soluzioni (ad es. rimborso chilometrico), veramente di difficile controllo, con le quali si supererebbe la tracciabilità tributaria: l'esatto contrario di quello che il Governo intende perseguire con la manovra per il 2020.