

# NUOVE NORME VECCHI VIZI

Le ultime regole sui **FRINGE BENEFIT** rappresentano un autentico rompicapo per i fleet manager. Il motivo? La consueta mancanza di chiarezza. Intanto, nulla è cambiato in materia di deduzioni e detrazioni

**Pietro Teofilatto - direttore area fisco ed economia dell'Aniasa**

**G**li ultimi giorni di questa estate, così veloce e intensa, vedono l'intero comparto automotive in fibrillazione. Cercando di superare le incertezze del rimbalzo del Covid-19, ripartono con forza le reti commerciali delle aziende, il mondo dei concessionari e i centri

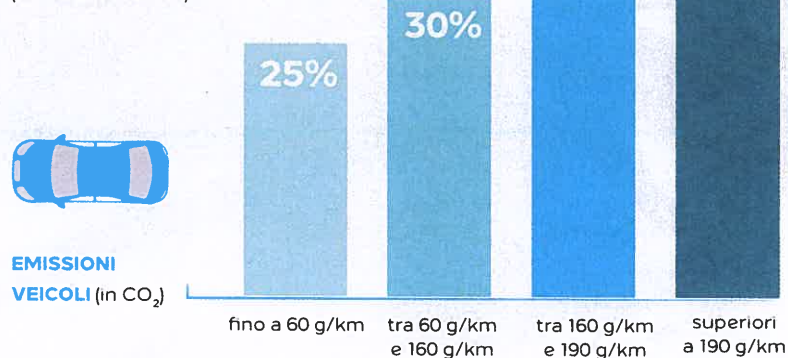
di manutenzione. E gli auspici di tutti sono rivolti agli incentivi di rilancio del comparto. Le previsioni per l'autunno indicano un netto recupero del business rispetto ai gravi indici negativi di primavera, ma si tratta solo di un primo importante passo: occorre potenziare la politica di obiettivi a breve termine e iniziare ad agire con

intelligenza sul mercato, specialmente sul canale aziendale, il volano maggiormente proficuo per l'intera filiera del settore. Durante le settimane estive sono maturate alcune novità sotto l'aspetto amministrativo che interessano e coinvolgono tutti, dalle imprese di noleggio alle aziende clienti, ai driver. Vediamole insieme. >

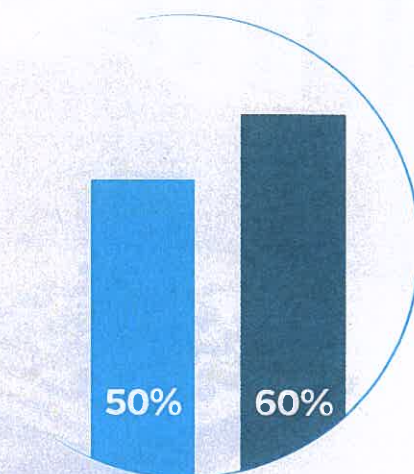


## I NUOVI SCAGLIONI FRINGE BENEFIT 2020

Il ventilato aumento delle tasse sulle auto aziendali ha finito per colpire le categorie di vetture con maggiori emissioni di CO<sub>2</sub>. Che saranno ancora più penalizzate nel 2021 (nel tondo a destra)



## COSA CAMBIA NEL 2021



### TASSAZIONE DIFFERENZIATA

Eravamo rimasti alla legge di Bilancio dell'anno scorso, con una tassazione per i veicoli aziendali in uso promiscuo inizialmente oggetto di forti polemiche (era previsto un aumento del 100%) e poi approvata dal 1° gennaio con un sistema più equilibrato, in relazione alle emissioni. In sintesi, la nuova norma conferma la modalità di calcolo (tassazione del 30% della percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri calcolata sulla base del costo chilometrico Aci, al netto delle somme eventualmente trattenute al dipendente), con diverse percentuali, differenziate in relazione al livello di emissioni di CO<sub>2</sub> del veicolo.

### CHIARIMENTI NECESSARI

Vista la rilevanza della modifica e per non turbare l'andamento del mercato, il governo ha previsto di non penalizzare il parco circolante, stabilendo che il sistema sia applicato per i veicoli di nuova immatricolazione e concessi in uso promiscuo con contratti stipulati entro il 30 giugno 2020. Secondo le stime del settore, al 1° gennaio scorso erano circa

1,6 milioni i veicoli concessi in uso promiscuo a dipendenti e collaboratori, di cui il 60% con contratti di noleggio a lungo termine. Ma, fatta la legge, purtroppo in Italia è sempre necessaria, come ben sanno commercialisti e tax manager, l'interpretazione di alcuni passaggi per rispondere agli inevitabili dubbi: a metà agosto è finalmente intervenuta l'Agenzia delle entrate con la Risoluzione n.46/E. Per gli uffici tributari lo spartiacque temporale è il 1° luglio 2020, una data che ha valore sia per l'immatricolazione del veicolo sia per la stipula del contratto di concessione in uso promiscuo. Verificatisi questi elementi – immatricolazione e concessione a decorrere da tale data –, dal 1° luglio entrano in gioco le nuove percentuali per il calcolo. Viceversa, è la stessa legge a dirlo, per i veicoli contrattualizzati fino al 30 giugno continuerà ad applicarsi la precedente normativa, quella in vigore al 31 dicembre 2019, con la percentuale unica al 30%. È interessante rilevare che per la prima volta l'Agenzia interviene sulla concessione dell'auto in uso promiscuo, specificando

che non è un atto unilaterale da parte del datore di lavoro. Il dipendente deve infatti accettare il benefit, sottoscrivendo le condizioni previste per l'uso del bene. È un passaggio essenziale, per esempio, in caso d'incidente, riparazioni, pagamento di multe, rifornimento di carburante eccetera. Essenziale per le stesse modalità di tassazione del benefit: il lavoratore potrebbe chiedere che l'importo del benefit sia trattenuto dallo stipendio e non farlo concorrere alla base imponibile.

### RESTANO ANGOLI BUI

Ma che cosa succede nell'ipotesi in cui il contratto di concessione in uso promiscuo del veicolo sia stipulato dopo il 1° luglio 2020, ma il veicolo sia stato immatricolato prima di tale data? È un fatto probabile, considerando i notevoli ritardi verificatisi nella consegna dei veicoli dovuti all'emergenza sanitaria. Oppure nel caso di vettura già in uso a un dipendente non più in servizio, che dal 1° luglio viene riassegnata ad altro dipendente. L'Agenzia riprende sul punto una precedente risoluzione,

la 74/E del 20 giugno 2017, che, però, riguardava il trattamento fiscale delle spese rimborsate dal datore di lavoro per l'utilizzo del telefono cellulare per finalità anche aziendali. L'Agenzia ha poi chiarito che, nei casi in cui il legislatore non abbia indicato un criterio forfettario per la valorizzazione di un benefit, i costi sostenuti dal dipendente nell'esclusivo interesse del datore di lavoro devono essere individuati sulla base di elementi oggettivi, documentalmente accertabili, al fine di evitare che il suo intero "valore normale" concorra alla determinazione del reddito di lavoro dipendente. In altre parole, il benefit del veicolo dovrà essere fiscalmente valorizzato per la sola parte riferibile all'uso privato, scorporando quindi dal valore normale l'utilizzo nell'interesse del datore di lavoro. Non sembra un calcolo facile per il contribuente, anzi è abbastanza complesso anche per ogni ufficio amministrativo. Si pensi al caso in cui il datore di lavoro paghi un canone mensile di noleggio: è arduo stabilire, con adeguate prove documentali (un'autodichiarazione?),

la quota esatta di spese riferibili all'uso esclusivamente aziendale o privato. Sussistono quindi margini d'incertezza che andrebbero chiariti quanto prima.

#### IN ITALIA SI DEDUCE POCO

Tutto sommato, riguardo alle imposte sul fringe benefit auto, il governo si è posizionato sulla logica bonus/malus prevalente nell'UE, dalla quale si tiene invece ancora lontano in materia di tassazione complessiva delle company car. Non si può infatti non considerare l'altro lato della medaglia. Oggi i costi dell'auto aziendale hanno una detraibilità Iva forfettaria al 40%, con una indetraibilità del restante 60%.

La deducibilità è poi fissata al 70% – che scende al 20% in caso di auto in pool – con un limite per il noleggio di 3.615 euro, fermo addirittura al 1998. Quindi da una parte l'azienda detrae soltanto il 40% e non deduce il 30%, quando negli altri Paesi UE si detrae e si deduce il 100%. Di conseguenza, come ripetiamo da tempo, nell'insieme in Italia c'è un trattamento penalizzante per l'uso dell'auto aziendale. ||



## QUERELLE PAGAMENTO DEL BOLLO NOLEGGIATORI COME SOSTITUTI D'IMPOSTA?

**DAL 1° GENNAIO 2020**, al pagamento del bollo è tenuto l'utilizzatore in base alla Regione di residenza. Un cambiamento, introdotto all'ultimo minuto tra dubbi e polemiche nel maxi emendamento del DL fiscale di dicembre dell'anno scorso, che rivoluziona le attività amministrative. E sul quale sussistono tuttora incertezze e rischi di contenzioso, tant'è che i pagamenti, dapprima sospesi fino al 30 luglio, sono stati rinviati al 31 ottobre. In un contesto congiunturale senza precedenti come quello attuale, questo adempimento, che riguarda quasi 1 milione di veicoli a noleggio

distribuiti su circa 150.000 soggetti contraenti, di cui 85.000 aziende, 3.000 PA e 60.000 privati, era senza dubbio da rinviare a tempi migliori. Ma tant'è, la norma si applica per contratti di durata superiore a 12 mesi, anche se non si esclude che le imprese di noleggio continuino a effettuare il pagamento della tassa per conto della clientela, fungendo da sostituto d'imposta. Una mossa che risulterebbe altresì vantaggiosa per le finanze pubbliche, dato che finora il settore ha garantito totale affidabilità nei pagamenti, a differenza di quanto accade per il bollo dei privati, che ogni anno raggiunge alti tassi di evasione. Il Mef, a cui le imprese, l'Aniasa,

la Conferenza Stato Regioni e l'AcI assicurano la loro collaborazione, dovrà emanare entro il 30 settembre il decreto attuativo, definendo le modalità operative. Per pagare anche il superbollo. L'Agenzia delle entrate ha più volte ribadito che, ai fini applicativi, il super tributo ha natura addizionale a quello principale (la tassa automobilistica) ed è dovuto solo qualora risulti realizzato il presupposto di applicazione di quest'ultima. Se quindi, fino al 31 ottobre, sono sospesi i pagamenti del bollo ordinario per i veicoli Nit, la sospensione dovrebbe valere anche per il superbollo. Sul punto, però, l'Agenzia deve ancora pronunciarsi.