

## MANOVRA DI BILANCIO 2020 FRINGE BENEFIT AUTO AZIENDALI

L'art. 78 del DDL di bilancio per il 2020 (A.S. 1586) prevede una **stretta fiscale sulle auto aziendali in "fringe benefit"**: il coefficiente del 30% del valore (ai fini Irpef) di auto e ciclomotori concessi in uso promiscuo, attualmente in vigore per tutti i lavoratori dipendenti, dal 1° gennaio 2020 resterà solo per i veicoli in uso ad agenti e rappresentanti di commercio e per le auto ibride ed elettriche (la disposizione non specifica quali).

Per tutti gli altri lavoratori dipendenti il calcolo del "fringe benefit" in questione sarà invece basato su un **coefficiente maggiorato al 60%** per i veicoli con emissioni di biossido di carbonio fino a 160g/km **e addirittura al 100%** se superiore, sulla base del valore stabilito su una percorrenza convenzionale di 15mila chilometri annui e in base ai costi chilometrici indicati annualmente dalle tabelle dell'Acì.

In caso di approvazione, la disposizione **determinerebbe un drastico ridimensionamento del mercato delle auto aziendali e, conseguentemente di entrate erariali**. Il presente documento si pone l'obiettivo di dimostrare tale circostanza attraverso un confronto tra la situazione attuale e quella che si determinerebbe con le modifiche proposte, concentrandosi sull'impatto che la conferma delle stesse avrebbe sul settore e sugli effetti negativi in termini fiscali e ambientali che ne deriverebbero.

### LA SITUAZIONE ATTUALE

L'assegnazione della vettura ai dipendenti in uso promiscuo determina attualmente un compenso assoggettato a tassazione, calcolato in modo forfettario, tenendo conto di una percorrenza media di 15.000 km, di un costo chilometrico definito da tabella ACI e di una percentuale di utilizzo che per l'uso personale del 30%. La *ratio* della norma considera che su 7 giorni alla settimana la vettura veniva utilizzata per 5 giorni a fini lavorativi e per 2 giorni per uso personale. L'uso personale (circa il 30%) è quello soggetto a tassazione.

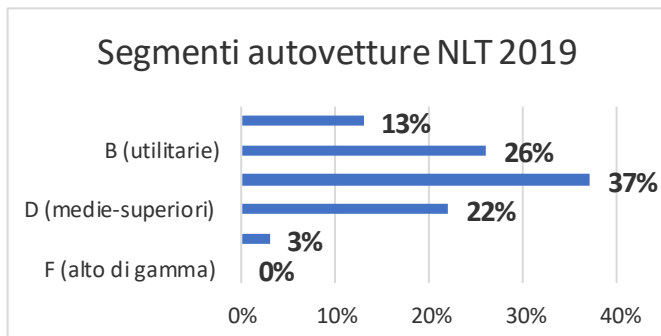
Attualmente circa **77.000 aziende di ogni dimensione e comparto e 2.900 PA** utilizzano per le necessità di mobilità e trasporto i servizi di noleggio veicoli a lungo termine. Il successo di tale formula è dovuto ai vantaggi finanziari, economici, gestionali, amministrativi, con risparmi sui costi aziendali 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. L'auto ad uso promiscuo (esigenze di lavoro e private) è diventato uno degli elementi più richiesti nelle politiche retributive delle aziende

Nel corso degli ultimi anni il NLT (il 14% del mercato nazionale) ha avuto ruolo principale - grazie al più rapido turnover - 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**).

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



#### I 7 modelli più richiesti nel 2019:

- 1) Fiat Panda
- 2) Renault Clio
- 3) Lancia Ypsilon
- 4) Fiat 500X
- 5) Jeep Renegade
- 6) Fiat Tipo
- 7) Fiat 500

Fonte: ANIASA su dati Ministero Trasporti - Settembre 2019

Sui 7 giorni settimanali la disposizione vigente assume un utilizzo della vettura **di 5 giorni per necessità di lavoro** e per **2 giorni per uso personale**. Quest'ultimo – pari a circa il 30% - è quello soggetto a tassazione.

Un esempio: per una Tipo 1.6 MTJ 120 CV si determina un compenso per il dipendente di 1.962 € (il 30% del valore derivante dal costo chilometrico moltiplicato per i 15.000 km annui), da esporre in busta paga e assoggettato a tassazione ordinaria. Nel caso di un'aliquota marginale del 38% (redditi tra 28 e 55.000 €), si determina un IRPEF di 745 €/anno (altri esempi riportati in tabella).

#### Fringe Benefit (tabelle ACI per anno 2019)

Marca	Modello	Emiss. CO2 (NEDC)	Costo per km	Aliquota IRPEF	Fringe benefit attuale	Tassa sostenuta da dipendente
		(g/km)	(€/km)	%	(€/anno)	(€/anno)
Fiat	Tipo 1.6 MTJ 120 CV	< 160	0,4359	38	1.962	745
Fiat	500 X 1.0 T3 120 CV	< 160	0,4557	38	2.051	779
Jeep	Renegade 1.3 T4 150 CV	> 160	0,5383	38	2.422	920
Jeep	Compass 2.0 MTJ 140 CV	< 160	0,5557	45	2.501	1.125
Alfa Romeo	Giulia 2.2 TD 190 CV	< 160	0,6586	45	2.964	1.334
Alfa Romeo	Stelvio 2.2 TD 210 CV	< 160	0,7106	45	3.198	1.439
Alfa Romeo	Giulia 2.0 TB 280 CV	> 160	0,8362	45	3.763	1.693
Alfa Romeo	Stelvio 2.0 TB 280 CV	> 160	0,8503	45	3.826	1.722

Per semplicità si considerano equivalenti il maggiore carico fiscale per addizionali locali all'IRPEF e in minor carico fiscale dovuto alla deducibilità dei maggiori contributi previdenziali a carico del dipendente.

## SITUAZIONE CHE SI VERIFICHEREBBE CON LA NUOVA NORMA

La soppressione della percentuale del 30% su cui applicare la tassazione – proposta dalla disposizione in commento - equivarrebbe a sostenere che la vettura è utilizzata esclusivamente ad uso personale.

Nel caso di vetture con emissioni fino a 160g/km, l'art. 78 del ddl bilancio 2020 prevede l'applicazione di una % del 60. Ciò si verificherebbe, ad esempio, per la Fiat Tipo 1.6, determinando una variazione del reddito del dipendente soggetto a tassazione da 1.962 € a 3.923 €, che comporterebbe, nel caso di un'aliquota marginale del 38%, un aumento di tassazione da 745 € a 1.491 €/anno.

Nel caso dell'applicazione del 100% per le vetture > 160 g/km, come per la Giulia 2.0 TB si avrebbe un aumento della tassazione da 1.693 € a 5.644 €.

Altri esempi sono riportati in tabella.

### **Fringe Benefit (tabelle ACI anno 2019)**

Modello	Emiss. CO2 (NEDC)	Costo per km	Aliquota IRPEF	Fringe benefit attuale	Tassa sostenuta da dipendente	Fringe benefit proposto	Nuova tassa per dipendente	<b>Aumento tassazione</b>
	(g/km)	(€/km)	%	(€/anno)	(€/anno)	(€/anno)	(€/anno)	<b>(€/anno)</b>
Tipo 1.6 MTJ 120 CV	< 160	0,4359	38	1962	745	3.923	1.491	<b>745</b>
500X 1.0 T3 120 CV	< 160	0,4557	38	2051	779	.4101	1.558	<b>779</b>
Renegade 1.3 T4 150 CV	> 160	0,5383	38	2422	920	8.075	.3068	<b>2.148</b>
Compass 2.0 MTJ 140 CV	< 160	0,5557	45	2501	1.125	5.001	2.251	<b>1.125</b>
Giulia 2.2 TD 190 CV	< 160	0,6586	45	2964	1.334	5.927	2.667	<b>1.334</b>
Stelvio 2.2 TD 210 CV	< 160	0,7106	45	3198	1.439	6.395	2.878	<b>1.439</b>
Giulia 2.0 TB 280 CV	> 160	0,8362	45	3763	1.693	12.543	5.644	<b>3.951</b>
Stelvio 2.0 TB 280 CV	> 160	0,8503	45	3826	1.722	12755	5740	<b>4.018</b>

**Un aumento così forte della tassazione per il dipendente, con conseguenze anche per le aziende, metterebbe pesantemente a rischio il mercato delle autovetture aziendali concesse in uso promiscuo.**

Di fronte a tale inasprimento fiscale è preventivabile, infatti, una riduzione per il primo semestre 2020 di almeno il 20% delle immatricolazioni uso noleggio lungo termine (circa 60.000 unità) con minori entrate per l'Erario e gli enti Locali pari a 260 milioni di euro, considerando l'intero comparto dell'auto aziendale.

## CRITICITÀ

La nuova disposizione, ove approvata, determinerebbe effetti negativi su piani diversi: oltre a **colpire pesantemente i dipendenti** che ricevono l'auto in benefit come parte della retribuzione salariale, **influirebbe anche sulle aziende** per le quali **aumenterebbe l'imponibile contributivo e l'onere per il TFR**, e sulle stesse **casce erariali**.

In primis verrebbe azzerato l'appel fiscale e contributivo oggi presente per l'assegnazione di auto in uso promiscuo a dipendenti. Ne deriverebbe una **forte contrazione del mercato delle auto aziendali, con conseguenze molto negative per il anche per il rinnovo del parco circolante** (nei Paesi EU in cui la fiscalità dell'auto aziendale è nel suo complesso favorevole, l'età media del parco circolante è decisamente più bassa).

La misura **colpirebbe le aziende di ogni dimensione e settore**, (peraltro anche quelle statali e partecipate) e all'interno di queste le **diverse categorie impiegate** - non solo dirigenti, ma anche quadri ed impiegati, causando immediatamente una drastica riduzione degli ordini di tali veicoli, con i seguenti **impatti economici, sociali e ambientali**:

Ne deriverebbe **un minor gettito IVA per l'Erario**, contraddicendo i presupposti della norma introdotta in legge di bilancio con lo scopo di aumentare le entrate per lo Stato. La disposizione favorirebbe, peraltro, il ritorno ad antiquate soluzioni (ad es. rimborso chilometrico), veramente di difficile controllo, con le quali si supererebbe la tracciabilità tributaria: **esattamente l'esatto contrario di quello che il Governo intende perseguire con la manovra per il 2020 e che si pone in totale contrasto con la fatturazione elettronica e l'uso della carta carburante**.

Sono da prevedere **reazioni dei sindacati dei lavoratori** che rivendicheranno una traduzione del benefit in termini di retribuzione ovvero in un anacronistico rimborso spese, con conseguenti **ripercussioni sulle relazioni industriali e la tenuta sociale del Paese**, considerando che il solo mercato del noleggio, coinvolge circa 77.000 aziende e 2.900 pubbliche amministrazioni, moltissime delle quali hanno adottato da tempo la formula del noleggio di vetture ad uso promiscuo destinate al proprio personale (dirigenti, quadri, commerciali).

Evidente, infine, **l'aumento dell'inquinamento** come conseguenza dalla sostituzione, da parte dei fruitori del benefit, dei veicoli aziendali di nuova immatricolazione che risulterebbero non più convenienti a causa dell'aumento della relativa tassazione, con veicoli usati meno efficienti dal punto di vista ambientale.

Inoltre, così come formulata, non è chiaro se la norma andrebbe a incidere retroattivamente anche sui contratti già in essere o se, invece, si applicherebbe solo ai contratti non ancora stipulati.

**Alla luce della considerazioni che precedono, ANIASA chiede la soppressione dell'art. 78 e la contestuale introduzione di disposizioni concrete ed efficaci per agevolare la transizione verso le decarbonizzazione del settore.**