

FISCALITA' DELL'AUTO: STATO DELL'ARTE E PROSPETTIVE FUTURE

POSITION PAPER



CHI SIAMO

La Federazione Italiana Concessionari d'Auto (Federauto) è l'organizzazione associativa che dal 1945 rappresenta le imprese concessionarie di vendita e assistenza di autovetture, veicoli commerciali, veicoli industriali e autobus, operanti in Italia sulla base di un mandato ufficiale delle case automobilistiche.

La Federazione, attraverso le Associazioni di marca, i Sindacati territoriali e le adesioni dirette, rappresenta circa 1.100 imprese di piccola, media e grande dimensione.

Federauto opera nell'ambito del sistema organizzativo di Confcommercio-Imprese per l'Italia, esercitando la funzione di rappresentanza presso le Istituzioni nazionali ed internazionali, presso cui vanta un accredito consolidato in decenni di collaborazione volto a supportare le Istituzioni stesse nel processo decisionale, nonché presso gli altri Enti pubblici e privati afferenti il settore automotive.

CONTESTO ATTUALE

Tra i grandi Paesi europei, l'Italia è l'unico a mostrare una tendenza negativa per quanto riguarda le immatricolazioni di auto elettriche. Il recente dibattito sui limiti alla produzione e vendita di veicoli a motore endotermico, in ottica di contenimento delle emissioni di CO₂, ha evidenziato tutti i limiti dell'attuale politica fiscale incentivante nazionale in merito, nonché una carenza di pianificazione.

Se da un lato gli incentivi volti a stimolare la domanda di privati per l'acquisto di un'autovettura BEV (Elettrica), il cui costo è di circa il 40% in più di una vettura endotermica, costituiscono la leva congiunturale per favorire il ricambio del parco detenuto dalle famiglie italiane (spesso in condizioni finanziarie non sufficienti per accedere all'acquisto di una nuova auto), dall'altro, occorre agire con provvedimenti strutturali il grado di sostenere l'azione di rinnovo del parco nel medio/lungo periodo.

In quest'ottica, tra le politiche che si potrebbero adottare per supportare la transizione ecologica vi è quella relativa alla fiscalità delle auto aziendali, volta a promuovere la diffusione dei veicoli sostenibili. Delle misure di questo genere, a partire dalla totale detrazione dell'IVA sull'acquisto delle nuove auto, sarebbero utili non solo per aumentare le vendite, ma anche per alimentare un sano mercato dell'usato, rendendo abbordabili i prezzi delle auto elettriche anche ai meno abbienti.

Facendo un paragone con gli altri paesi europei, la situazione italiana in materia di fiscalità dell'auto aziendale è decisamente penalizzante. L'Italia, infatti, è l'unico paese europeo che non consente **ai titolari di partita IVA l'intera detraibilità dell'imposta sul valore aggiunto, nonché la deducibilità dei costi e degli ammortamenti.**

Questo trattamento fiscale vessatorio, derivante da una normativa farraginoso e paralizzante, che rende più onerosa e più complesso l'utilizzo dell'auto per lavoro, ha comportato un'insufficiente dotazione di veicoli da parte delle flotte aziendali. Tale situazione incide direttamente sulla competitività delle nostre imprese. Per poter rinnovare il parco mezzi è **necessario dunque adeguare la fiscalità dell'auto a quella degli altri paesi europei tramite un intervento strutturale, che dovrà logicamente essere alternativo a qualsiasi altra forma di incentivazione.**

FRINGE BENEFITS

Per le aziende italiane è pratica comune assegnare ai propri dipendenti **auto aziendali ad uso promiscuo**, cioè con la possibilità di utilizzarle anche al di fuori dell'orario di lavoro per scopi personali. La concessione di un'auto ad uso promiscuo configura una vera e propria retribuzione del lavoro tramite "prestazioni in natura", dette anche *fringe benefits*.

I **fringe benefits** sono dei compensi in natura derivanti dalla concessione in uso al dipendente di un bene di proprietà aziendale che vanno ad aggiungersi alla retribuzione ordinaria e che possono essere concessi singolarmente (come è il caso dell'auto aziendale, per esempio) o a un numero ristretto di persone, con la conseguenza che, entro certi limiti normativamente definiti, l'uso di tale bene deve essere assoggettato ad imposizione fiscale e contributiva.

AUTO AZIENDALI AD USO PROMISCUO – La disciplina vigente prevede che l'utilizzo di un'auto, anche per finalità personali, messa a disposizione dall'azienda ai dipendenti o ai collaboratori in regime di reddito di lavoro assimilato, generi un compenso in natura che deve essere quantificato.

In Italia, **le auto aziendali a uso promiscuo hanno una deducibilità fissata al 70% con un'IVA detraibile al 40%**. Nel caso di auto in *pool*, cioè non assegnate, invece, la percentuale di deducibilità scende al **20%**. Solo per agenti e rappresentanti di commercio, questa soglia si alza **all'80%**. Ciò significa che, nella maggior parte dei casi, **l'azienda del nostro Paese non deduce almeno il 30% dei costi**. Su questo aspetto è evidente il divario tra Italia e gli altri major markets europei poiché in paesi come la Spagna, Germania, Regno Unito e Francia la deducibilità è al 100%.

QUADRO NORMATIVO ATTUALE

Gli interventi normativi che hanno apportato modifiche alla disciplina del Testo Unico sulle Imposte dei Redditi (TUIR) sono essenzialmente tre.

La prima modifica in ordine di tempo è quella disposta dalla Legge di bilancio 2020 (art. 1, comma 632 della Legge n. 160/2019) con cui sono stati modificati i criteri di quantificazione del *fringe benefit* collegati a percentuali forfettarie crescenti in base alle emissioni di CO2 delle automobili, da applicare al costo chilometrico desumibile dalle tabelle ACI moltiplicato per la distanza convenzionale di 15.000 km. La normativa è entrata in vigore dal 1° luglio 2020.

Gli ultimi due interventi, definiti nel DL Aiuti-bis (art. 12, comma 1, DL n. 115/2022) e DL Aiuti-quater (art. 10, comma 3, DL n. 176/2022), avevano progressivamente innalzato la soglia di esenzione fiscale del valore dei beni e dei servizi ceduti dal datore di lavoro che non concorrono alla formazione del reddito di lavoro dipendente a 516,46 euro. Tuttavia, per il periodo di imposta 2023, il valore è tornato a 258,23 euro, già definito nel TUIR.

Se la cifra supera questa soglia, la tassazione in base percentuale da prendere in considerazione, in base ai valori inquinanti del veicolo, è quantificata come indicato nella seguente tabella.

VALORI DI EMISSIONI DI CO2	%
Fino a 60g/km	25%
Superiori a 60g/km ma non a 160g/km	30%
Superiori a 160g/km ma non a 190g/km	50%
Superiori a 190g/km	60%

Resta fermo che per i dipendenti a cui sono stati assegnati i veicoli prima del mese di luglio 2020, continuano ad applicarsi le vecchie regole che determinano il valore del compenso in natura in misura pari al costo chilometrico per 15.000 Km moltiplicato per la percentuale fissa del 30% su base annua, al netto di eventuali addebiti o trattenute specifiche.

PROPOSTE NORMATIVE E POTENZIALI VANTAGGI

La situazione odierna appare quindi problematica e svantaggiosa per le aziende e il mercato italiano. Le disposizioni normative in merito alla tassazione delle auto aziendali a uso promiscuo rischiano di causare pesanti aggravii fiscali per dipendenti e collaboratori delle imprese: tutti i lavoratori che beneficiano di *fringe benefits* si trovano, infatti, in conclusione, a dover pagare di più se la macchina non è un modello ecologico. Una misura, dunque, volta alla riduzione di emissioni inquinanti, ma dannosa per i dipendenti, sui quali ricade il pagamento delle tasse.

Alla luce di ciò, potrebbe essere utile intervenire sulla regolamentazione, al fine di addivenire ad una modifica delle percentuali di *fringe benefit*, che potrebbero essere rimodulate come riportato nella tabella che segue.

VALORI DI EMISSIONI DI CO2	%
Fino a 20g/km	2%
Superiori a 20g/km ma non a 60g/km	25%
Superiori a 60g/km ma non a 190g/km	50%
Superiori a 190g/km	70%

Una modifica in tal senso non susciterebbe alterazioni a livello di gettito fiscale, in quanto il minor gettito per le vetture con emissioni da 0 a 20g/km verrebbe compensato da quelle con emissioni superiori a 60 g/km. Per di più, la revisione del quadro nel senso prospettato rappresenterebbe un forte segnale di cambiamento, comportando una serie di importanti vantaggi positivi, tra i quali:

- **Riduzione del cuneo fiscale per le aziende che offrono le vetture elettriche ai propri dipendenti;**
- **L'accelerazione all'immatricolazione di auto elettriche che a sua volta accelererebbe il passaggio alla mobilità green.** In questo senso, è fondamentale il supporto dello Stato per velocizzare la trasformazione delle flotte aziendali sostenibili costituite da veicoli ecologici di imprese. Per sostenere la mobilità green, sarà fondamentale aggiornare la fiscalità delle macchine aziendali ai livelli europei.
- **Incentivo alle aziende ad offrire ai propri dipendenti fringe benefit (auto elettriche);**
- **Permettere di mettere sul mercato dell'usato dopo 36 mesi autovetture elettriche ad un prezzo più accessibile per i privati** (notoriamente le società ed i possessori di partita IVA sostituiscono le vetture dopo 30/36 mesi).

Le proposte qui formulate si inseriscono nel percorso di ripresa e resilienza che l'Italia e l'Europa stanno affrontando insieme verso una transizione ecologica e digitale, con particolare riguardo al settore produttivo.

Con una quota di mercato di oltre un terzo del totale, più facili da rinnovare in ottica sostenibile rispetto alle flotte private e capaci di generare un mercato di seconda mano in tempi brevi, le auto delle flotte aziendali rappresentano un volano strategico per l'accelerazione delle mobilità sostenibile.

Si tratta di una linea politica di sviluppo che emerge anche dai lavori sul disegno di legge di delega in materia fiscale, sulla quale il Parlamento sarà chiamato ad esprimersi nei prossimi mesi. Nel disegno della riforma è evidenziata, infatti, la volontà del Governo di rimettere mano alla materia dei *fringe benefits*, rivedendo le soglie di esenzione fiscale nell'ottica di una sempre maggior adesione anche alle tematiche della mobilità sostenibile.

Il quadro politico e legislativo offre quindi gli spazi per cominciare un ragionamento che porti ad una correzione dell'attuale assetto normativo della fiscalità dell'auto, nell'ottica di sostegno alle imprese tutte e in particolare alla filiera automobilistica, che da sempre rappresenta un settore trainante per l'economia del nostro Paese.