

AUTO AZIENDALE, UN FRINGE BENEFIT AMICO DELL'AMBIENTE?

È NECESSARIO TROVARE MODULAZIONI DIVERSE DEI BENEFIT AZIENDALI RISPETTO AL PASSATO. L'AUTO AZIENDALE, COME FORMA DI REMUNERAZIONE, SE DAL PUNTO DI VISTA FISCALE PUÒ ESSERE VANTAGGIOSA, DALL'ALTRO HA EFFETTI SULL'AMBIENTE CHE DEVONO ESSERE VALUTATI, PER ORIENTARSI VERSO MEZZI MENO INQUINANTI.

Con il termine *fringe benefit* si indica quel beneficio di cui godono quei dipendenti che utilizzano un'automobile aziendale sia per fini di lavoro che per uso personale (cosiddetto uso promiscuo dell'auto). La facoltà del doppio utilizzo può determinare possibili effetti distorsivi se la quota di utilizzo personale è diversa da quella reale. Il valore dell'uso personale è infatti determinato in modo forfettario: il 30% della percorrenza convenzionale di 15.000 km annui (cioè 4.500 km) moltiplicato per il costo chilometrico fornito dall'Acì¹. La distanza annua effettivamente percorsa dal dipendente a titolo personale in eccedenza alla soglia dei 4.500 km viene di fatto considerata come uso aziendale ed è esentata dalla tassazione, ovvero non concorre alla formazione di reddito da lavoro dipendente. Di conseguenza, qualsiasi utilizzo del mezzo per fini personali che superi quella soglia viene di fatto agevolato dalla tassazione corrente e può costituire una forma di sussidio² per il dipendente.

L'attenzione a questo fenomeno nasce dal fatto che la presenza di una tale agevolazione fiscale può determinare distorsioni nelle entrate dello Stato portando così il sistema fiscale a dover puntare o a una diminuzione della spesa pubblica o a recuperare il gettito attraverso altre fonti. Contemporaneamente, non si può sottovalutare come l'esistenza di agevolazioni incida sulle scelte comportamentali rendendo il sistema di tassazione dei redditi non-neutrale. La possibilità, infatti, di poter optare su forme di remunerazione meno tassate – come può essere l'uso dell'auto aziendale – a scapito delle altre forme di remunerazione (ad esempio un aumento salariale), determina una distorsione del comportamento aziendale che vede prediligere il primo intervento. La distorsione che così ne deriva produce effetti potenzialmente indesiderati sul piano dell'equità fiscale sia in senso



FIG. 1 SPESA FISCALE
Schema della quantificazione della spesa fiscale.

Fonte: Harding (2014)

orizzontale, poiché chi riceve una remunerazione totale con un valore simile è tassato in modo diverso a seconda della forma in cui il reddito è percepito, sia in senso verticale, perché chi ha redditi più alti può avere maggiori probabilità di ricevere i benefici del trattamento fiscale. Inoltre, la distorsione può estendersi alla concorrenza di mercato favorendo le imprese più grandi e/o mature che hanno maggiori possibilità di offrire un pacchetto retributivo diversificato consentendo loro di attirare lavoratori più qualificati a scapito delle imprese più giovani e/o più piccole.

Accanto agli effetti distorsivi prettamente fiscali, secondo la letteratura sul tema, esistono anche effetti distorsivi ambientali, in quanto il trattamento favorevole concesso alle auto aziendali può determinare un aumento delle emissioni di gas a effetto serra e inquinanti atmosferici locali, congestione del traffico, usura delle infrastrutture stradali. L'agevolazione può, infatti, indurre a possedere un numero maggiore di auto per famiglia,

determinare un maggiore utilizzo dell'auto con un aumento delle distanze percorse (soprattutto quando il costo sostenuto dal dipendente non coincide con il costo reale di ogni chilometro aggiuntivo percorso). Può infine modificare la composizione della flotta di veicoli favorendo veicoli di maggiori dimensioni e potenzialmente più inquinanti specie se utilizzati in aree urbane. È pur vero che le flotte aziendali hanno un *turnover* molto rapido, in quanto le auto aziendali sono generalmente utilizzate per un periodo di tempo che normalmente si aggira da 6 mesi ai 2 anni prima di essere sostituite, garantendo l'immissione nel mercato di auto a più elevata efficienza energetica e a miglior prestazione ambientale. L'entità dell'effetto ambientale dipende, quindi, dalle caratteristiche tecniche e dalle diverse *performance* ambientali dei mezzi aziendali utilizzati rispetto alle modalità alternative. Particolarmente difficile resta la quantificazione di una spesa fiscale di questo tipo, sebbene diversi studi a livello internazionale abbiano cercato di farlo.

Tra essi, uno dei metodi utilizzati parte dalla stima del valore reale del beneficio, ovvero l'ammontare di reddito che il dipendente spenderebbe sul mercato per l'acquisto e l'utilizzo dell'auto (figura 1). Questa situazione può essere considerata di "benchmark" perché il dipendente è indifferente tra la prestazione in natura (auto aziendale) e una forma di retribuzione equivalente (aumento di salario). La differenza tra il benchmark e il beneficio calcolato secondo le regole vigenti moltiplicato per l'aliquota fornisce una stima della spesa fiscale. Per eliminare o almeno ridurre gli effetti distorsivi economico-ambientali occorre modificare le modalità con cui viene calcolato il valore dell'uso personale. Da una parte, il costo chilometrico con cui si trasformano in valore economico i km percorsi dovrebbe considerare anche i danni alla salute derivanti dalle emissioni inquinanti. Essere quindi più alto per le auto più inquinanti e più basso per quelle ibride o elettriche. Dall'altra occorrerebbe una stima più puntuale dei chilometri percorsi per uso personale e non utilizzare il dato medio di 15.000 km. Quest'ultima informazione è sicuramente più difficile da reperire, mentre prevedere un sistema di calcolo del costo chilometrico differenziato a seconda di quanto inquina ogni autovettura è più semplice da attuare. Una rimodulazione di questo tipo potrebbe incentivare l'acquisto di auto meno inquinanti e ridurre quindi le emissioni complessive. Con la legge di bilancio 2020 si è assistito a una rimodulazione dei *fringe benefit* sui veicoli aziendali concessi ai dipendenti in

	Costi acquisto*		Costi manutenzione, assicurazione, bollo, carburanti, pedaggio	
	Deduzione costi	Detrazione Iva	Deduzione costi	Detrazione Iva
Utilizzo esclusivo bene strumentale, o oggetto attività d'impresa, o adibiti a uso pubblico**	100%	100%	100%	100%
Agenti o rappresentanti di commercio	80%***	100%	80%	100%
Inerenti attività d'impresa, arte o professione	20%****	40%	20%	40%
Uso promiscuo ai dipendenti per la maggior parte del periodo d'imposta*****	70%	40%	70%	40%
Uso promiscuo ai dipendenti per un periodo inferiore alla maggior parte del periodo d'imposta	70% per il periodo promiscuo e 20% oltre	40%	70% per il periodo promiscuo e 20% oltre	40%
Uso promiscuo amministratore	Benefit deducibile quota eccedente dedotta al 20%	40%	Benefit deducibile quota eccedente dedotta al 20%	40%
Trattamento del benefit in capo al dipendente o amministratore	Il valore dell'uso personale è determinato nella misura forfettaria del 30% del costo desumibile dalle tabelle Aci sulla percorrenza convenzionale di 15.000 km, cioè al costo km dell'Acì per 4.500 km. Il valore Acì per km varia a seconda della tipologia del mezzo			

* Il costo d'acquisto del veicolo non viene dedotto integralmente nel periodo d'acquisto, ma ripartito in quattro/cinque esercizi secondo la logica dell'ammortamento (costo di acquisto comprensivo dell'Iva indebitabile)

** Rientrano in questa categoria mezzi senza i quali l'attività non può essere esercitata come taxi, autonoleggio, autoscuole, pompe funebri ecc.

*** Con limiti al costo max fiscalmente riconosciuto pari a 25.822,84 euro per le autovetture, 4.131,66 euro per i motocicli e 2.065,83 euro per i ciclomotori

**** Con limiti al costo max fiscalmente riconosciuto pari a 18.075,99 euro per le autovetture, 4.131,66 euro per i motocicli e 2.065,83 euro per i ciclomotori

***** Se il dipendente paga un corrispettivo per l'utilizzo promiscuo allora l'auto è considerata strumentale e i costi sono deducibili al 100%

TAB. 1 AUTO AZIENDALI

Fiscalità delle auto aziendali in Italia.
Fonte: Zatti (2017)

base ai livelli di emissioni CO₂ dell'auto. Dal 1° luglio 2020, la tassazione delle auto aziendali a uso promiscuo per i dipendenti è cambiata, con aumenti per i veicoli più inquinanti e sgravi per quelli ecologici (elettrici e ibridi), mentre è rimasta invariata la deducibilità per le aziende. Il calcolo del valore economico

dell'uso personale tiene conto anche delle emissioni inquinanti, penalizzando le auto più inquinanti a favore di mezzi ibridi ed elettrici. La percentuale di uso personale è ridotta dal 30% al 25% per i veicoli *green* per percorrenze medie sempre di 15.000 km l'anno. Per i veicoli che inquinano di più, aumenterà gradualmente e nel 2021 arriverà anche al 50-60% per quelli che presentano emissioni superiori a 190 g/km.

Carlo Orecchia

Economista, Dipartimento finanze, Ministero dell'Economia e delle Finanze

Le opinioni e le dichiarazioni espresse nell'articolo sono quelle dell'autore e non degli enti o delle istituzioni di appartenenza

NOTE

¹ Il costo chilometrico fornisce una stima dei costi di utilizzo dell'autovettura per km; tiene conto sia dei consumi di carburante sia dei costi di manutenzione del mezzo <http://www.aci.it/i-servizi/servizi-online/costi-chilometrici.html>

² Harding M., 2014, "Personal tax treatment of company cars and commuting expenses: estimating the fiscal and environmental costs", *Oecd Taxation Working Papers*, No. 20, Oecd Publishing, Paris.

