

AUTO IN USO PROMISCUO AL DIPENDENTE: NUOVE MISURE DEI *BENEFIT* SOLO PER LE IMMATRICOLAZIONI AVVENUTE DAL 1° LUGLIO 2020

Con la **risoluzione n. 46/E/2020** l'Agenzia delle entrate ha precisato che le nuove misure dei *benefit* applicabili in relazione alle auto concesse in uso promiscuo al dipendente per le assegnazioni avvenute a decorrere dallo scorso 1° luglio, riguardano esclusivamente le vetture che parimenti siano state immatricolate a decorrere da tale data.

Il *benefit* per l'uso promiscuo della vettura

Tra le diverse forme di utilizzo delle auto aziendali, una delle più fiscalmente interessanti è certamente l'uso promiscuo al dipendente: con tale soluzione l'auto viene assegnata al dipendente per la maggior parte del periodo d'imposta perché questi ne faccia un utilizzo tanto aziendale quanto personale.

L'impresa concedente beneficia del diritto alla deduzione dei costi (di acquisto e di esercizio) nella misura del 70%, ottenendo altresì la piena detrazione dell'Iva qualora sia addebitato il corrispettivo per l'utilizzo privato.

L'auto concessa dall'azienda al dipendente in uso promiscuo rappresenta una forma di retribuzione "in natura" che si affianca a quella principale "in denaro", soggetta a tassazione quale *fringe benefit*.

Per la quota di utilizzo personale il dipendente subirà quindi una tassazione; tale importo tassabile risulta decurtato dell'eventuale corrispettivo che il dipendente paga al datore di lavoro per detto utilizzo personale.

Qualora l'addebito fosse pari al *benefit*, non vi sarebbe alcuna tassazione in capo al dipendente.

Per la gestione del veicolo risulta quindi centrale determinare la quota di *benefit* fiscalmente rilevante. Tale disciplina è stata come noto modificata dalla scorsa Legge di Bilancio per il 2020 (articolo 1, comma 632, L. 160/2019), che ha previsto quanto segue:

- mentre per le assegnazioni avvenute entro il 30 giugno scorso il *benefit* in capo al dipendente viene determinato nella misura forfettaria del 30% con riferimento ad una percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri;
- per i veicoli concessi in uso promiscuo con contratti stipulati a partire dal 1° luglio 2020 ai fini del calcolo del *fringe benefit*, occorre considerare il grado di inquinamento del veicolo, espresso in termini di emissioni di CO₂.

In particolare, la citata disposizione contenuta nella Legge di Bilancio 2020, prevede che l'attuale modalità di calcolo (ferma restando la percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri calcolata sulla base del costo chilometrico Aci, al netto delle somme eventualmente trattenute al dipendente), risulta applicabile sulla base delle seguenti misure:

- 25% per i veicoli con valori di emissione di CO₂ fino a 60g/km;
- 30% per i veicoli con valori di emissione di CO₂ superiori a 60g/km ma non a 160g/km;
- 40% per i veicoli con valori di emissione di CO₂ superiori a 160g/km ma non a 190g/km;
- 50% per i veicoli con valori di emissione di CO₂ superiore a 190g/km.

La norma lasciava un dubbio relativo alla corretta individuazione delle vetture interessate dalla nuova disciplina: nel definire l'ambito oggettivo di applicazione della nuova disposizione, parla di autovetture di "nuova immatricolazione" non chiarendo se si intendesse come tale la vettura

immatricolata dal 1° gennaio scorso (data di entrata in vigore della norma) ovvero dal 1° luglio scorso (data di efficacia).

Sul punto l'Agenzia delle entrate, nella richiamata risoluzione n. 46/E/2020, ha chiarito che l'ultima sopra evidenziata è la soluzione corretta affermando che *“in relazione alla portata della locuzione “di nuova immatricolazione”, si è dell'avviso che essa vada ricondotta agli autoveicoli, motocicli e ciclomotori immatricolati dal 1° luglio 2020, a nulla rilevando la data di entrata in vigore della legge di bilancio 2020 (1° gennaio 2020).”*

Diversamente, quando dopo il 1° luglio 2020 fossero assegnati veicoli immatricolati precedentemente a tale data, la determinazione del *benefit*, afferma l'Agenzia delle entrate, deve essere ricercata nei principi generali che regolano la determinazione del reddito di lavoro dipendente. In tale caso non sarà possibile utilizzare il valore del *benefit* convenzionale (né sulla base delle nuove regole, né sulla base delle previgenti regole), ma occorre invece far riferimento al valore normale di tale utilizzo, ricordando che il *benefit* dovrà essere fiscalmente valorizzato per la sola parte riferibile all'uso privato dell'autoveicolo, motociclo o ciclomotore, scorporando quindi dal suo valore normale, l'utilizzo nell'interesse del datore di lavoro.

L'Agenzia delle entrate non fornisce indicazioni operative sulla quantificazione di tale *benefit*, limitandosi ad affermare che tali costi *“devono essere individuati sulla base di elementi oggettivi, documentalmente accertabili”*.

Quindi, in definitiva, le situazioni che si possono presentare sono le seguenti:

1. per le concessioni avvenute entro il 30 giugno 2020 continuano ad operare le previgenti disposizioni di determinazione del *benefit* (30% della percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri);
2. Per le concessioni avvenute dal 1° luglio 2020 di vetture immatricolate dal 1° luglio 2020 operano le nuove misure convenzionali del *benefit*, modulate sulla base delle emissioni del veicolo;
3. Per le concessioni avvenute dal 1° luglio 2020 per vetture immatricolate prima di tale data, occorre determinare il *benefit* sulla base del valore normale.

L'ulteriore “stretta” in vigore dal 1° gennaio 2021

Si ricorda infine che, a decorrere dal 1° gennaio 2021, ferme restando le percentuali sopra indicate per i veicoli con emissioni di CO2 sino a 160g/km, per le ultime categorie di veicoli in precedenza elencate, ci sarà un ulteriore incremento pari a:

- 50% per i veicoli con valori di emissione di CO2 superiori a 160g/km ma non a 190g/km;
- 60% per i veicoli con valori di emissione di CO2 superiore a 190g/km.