

Partner di



A tutti i sigg.ri Clienti
Loro sedi

Dott. Sandro Guarnieri
Dott. Marco Guarnieri
Dott. Corrado Baldini
Dott. Paolo Fantuzzi

Reggio Emilia, li 19/11/2020

Dott.ssa Clementina Mercati
Dott.ssa Sara Redeghieri
Dott.ssa Elisa Cattani
Dott.ssa Patrizia Carra
Dott. Paolo Caprari
Dott.ssa Beatrice Cocconcelli

CIRCOLARE N. 69-2020

Approfondimento

Oggetto: Auto aziendali concesse in uso promiscuo ai dipendenti – Nuova disciplina in base alla classe di inquinamento

Avv. Simone Baldini
Avv. Francesca Palladi

1. Premessa

L'art. 1 co. 632 della L. 160/2019 (legge di bilancio 2020) ha modificato l'art. 51 co. 4 lett. a) del TUIR, recante la disciplina di determinazione del *fringe benefit* dei veicoli concessi in uso promiscuo ai dipendenti.

Le nuove disposizioni si applicano alle auto immatricolate dal 1° Luglio 2020 e concesse in uso ai dipendenti a partire da tale data.

2. Veicoli concessi in uso fino al 30.6.2020

Com'è noto fino al 30.6.2020 per gli autoveicoli, i motocicli e i ciclomotori concessi in uso promiscuo ai dipendenti, costituiva *fringe benefit* il 30% dell'importo corrispondente a una percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri calcolato sulla base del costo chilometrico di esercizio desumibile dalle Tabelle nazionali dell'ACI. Il compenso in natura, in capo al dipendente, doveva essere considerato al netto dell'importo eventualmente fatturato e trattenuto dal datore di lavoro (al lordo dell'IVA).

A tali contratti continua ad applicarsi la vecchia disciplina fino ad esaurimento degli stessi.

3. Veicoli immatricolati dall'1.7.2020 e concessi in uso a partire da tale data

Per i veicoli immatricolati a partire dall'1.7.2020 e concessi in uso promiscuo ai dipendenti a partire da tale data, la percentuale applicabile all'importo corrispondente alla percorrenza convenzionale di 15.000 km varia in relazione alla classe di inquinamento del veicolo secondo la seguente tabella:

Sede legale
Via Emilia all'Angelo n. 44/B
42124 Reggio Emilia
CF 01180810358
Piva 01180810358

Tel. +39 0522 941069
Fax +39 0522 941885
Mail info@sgbstudio.it
Web www.sgbstudio.it

Emissione di CO2 del veicolo	% applicabile
Fino a 60 g/km	25%
Superiore a 60 g/km fino a 160 g/km	30%
Superiore a 160 g/km fino a 190 g/km	40% (50% dal 2021)
Superiore a 190 g/km	50% (60% dal 2021)

In altre parole, il Legislatore, pur confermando la tassazione forfetaria dell'uso del veicolo per finalità non aziendali, ha parametrato tale tassazione sulla base delle emissioni di CO2 del veicolo stesso.

Come anticipato, la nuova disciplina si applica:

- ai veicoli immatricolati a partire dall'1.7.2020;
- concessi in uso promiscuo ai dipendenti sulla base di un contratto stipulato a partire dall'1.7.2020.

Con riferimento a tale ultimo requisito l'Agenzia delle Entrate nella Risoluzione 14.8.2020 n. 46 ha precisato che l'utilizzo da parte del Legislatore del termine "contratto" determina la necessità di accettazione da parte del lavoratore dipendente del benefit offerto. Di conseguenza, il momento rilevante per determinare se un contratto è stato stipulato a decorrere dall'1.7.2020 è la **sottoscrizione dell'atto di assegnazione del veicolo da parte del datore di lavoro e del dipendente.**

4. Veicoli immatricolati fino al 30.6.2020 e assegnati dall'1.7.2020

Nel caso in cui il contratto di concessione ad uso promiscuo del veicolo da parte del datore di lavoro al dipendente sia stato stipulato dopo l'1.7.2020, ma il veicolo sia stato immatricolato entro il 30.6.2020:

- non si può applicare la nuova disciplina perché il veicolo è stato immatricolato prima dell'1.7.2020;
- non si può applicare la vecchia disciplina perché l'assegnazione del veicolo è avvenuta dopo il 30.6.2020.

In questo caso non è possibile applicare al benefit la disciplina convenzionale, ma si dovranno quantificare i costi dell'auto in base al valore normale, determinare documentalmente, sulla base di elementi oggettivi, quanta parte di essi è imputabile all'uso aziendale e, per differenza, quantificare la parte imputabile all'uso personale del dipendente. In tale ipotesi, non sembrerebbe sufficiente fare riferimento alle tariffe ACI in quanto queste sono rappresentative dei soli costi sostenuti dall'impresa e non sono espressione di un prezzo di mercato (valore normale). Appare più plausibile fare riferimento ai listini delle società di autonoleggio, tenuto conto che possono variare in relazione alle diverse società ed al luogo di esercizio dell'attività.

Tale metodologia appare condivisibile, ma non priva di complessità. Dovrebbe per questo essere possibile applicare il criterio, utilizzato in passato, dei cinque settimi, sulla base della considerazione che l'auto viene utilizzata ai fini aziendali solo nei giorni lavorativi.



Lo Studio rimane a disposizione per eventuali chiarimenti.

Cordiali saluti.

SGB & Partners - Commercialisti