

Normativa e prassi

Fringe benefit veicoli: una sola data per l'avvio della nuova disciplina

14 Agosto 2020

La concessione dell'auto in uso promiscuo non è un atto unilaterale, da parte del datore di lavoro, poiché il lavoratore deve accettare il "vantaggio", sottoscrivendo le condizioni



Il nuovo regime di addebito del *fringe benefit*, che prevede gradi di imponibilità inversamente proporzionali al livello di inquinamento dell'autovettura concessa in uso promiscuo al lavoratore, parte dal 1° luglio 2020: il requisito temporale è unico, sia per quanto riguarda l'immatricolazione dei veicoli sia la stipula dell'accordo tra datore di lavoro e dipendente. È quanto, in sintesi, chiarisce l'Agenzia delle entrate con la

risoluzione n. 46/E del 14 agosto 2020.

L'*input* parte da una società, con un organico medio di circa 80 dipendenti, molti dei quali assegnatari di autovettura in uso promiscuo, con addebito del *fringe benefit*, quale reddito da lavoro dipendente in natura, in busta paga, secondo le percentuali previste dall'articolo 51, comma 4, lettera a), del Tuir. I dubbi dell'istante derivano dalla nuova formulazione di tale norma e, in particolare, dalla corretta data di applicabilità.

La legge di bilancio 2020 (articolo 1, comma 632, legge n. 160/2019) ha cambiato le regole sulla tassazione dei *fringe benefit* per autoveicoli prevedendo che debbano concorrere a formare il reddito imponibile in misura pari a percentuali forfetarie basate sulle emissioni di CO2 del veicolo, da applicare al costo chilometrico, secondo le tabelle Aci, moltiplicato convenzionalmente per

15mila chilometri: in pratica il *fringe benefit* diventa “fiscalmente più conveniente” al diminuire dell’impatto ambientale del veicolo prescelto.

La nuova disposizione va applicata per le nuove immatricolazioni, riguardanti mezzi assegnati in uso promiscuo ai dipendenti con contratti stipulati a partire dal 1° luglio 2020. Per i contratti precedenti rimane, invece, valida la vecchia normativa che prevede una tassazione fissa al 30% del corrispondente reddito.

L’istante, in vista di un *restyling* del parco auto, alla luce del regime riformato, chiede:

- se la data del 1° luglio 2020 debba riferirsi al giorno dell’accordo tra datore di lavoro e dipendente con scelta del veicolo da assegnare oppure alla data in cui il fornitore riceve l’ordine di acquisto o di noleggio da parte della azienda richiedente
- se l’immatricolazione del veicolo debba essere effettuata necessariamente dopo la data di stipula del contratto oppure anche antecedentemente, purché dopo il 1° gennaio 2020.

La società ritiene il 1° luglio sia da riferirsi alla data in cui è stato stipulato l’accordo con il lavoratore, anche se l’ordine di acquisto del veicolo e/o l’immatricolazione sono avvenuti in un momento precedente l’esercizio corrente.

L’Agenzia, in prima battuta, ricorda che l’**articolo 51**, comma 4, lettera a), del Tuir a proposito del regime fiscale degli autoveicoli, motocicli e ciclomotori concessi in uso promiscuo ai dipendenti, prevede per tali beni, in deroga al generale criterio di tassazione dei *fringe benefit* basato sul loro “valore normale”, un criterio di determinazione forfetaria del *quantum* da assoggettare a tassazione (cfr. circolare n. 326/1997, paragrafi 2.3.2 e 2.3.2.1).

La modifica apportata dal Bilancio 2020, che, come già detto, ha inteso incentivare l’utilizzo di veicoli meno inquinanti, conferma la tassazione forfetaria dei veicoli concessi in uso promiscuo ai dipendenti, ma la percentuale imponibile aumenta gradatamente in base al livello di inquinamento provocato, stimato sui valori di emissione di anidride carbonica (g/km di CO₂), desumibili dalle tabelle nazionali che l’Automobile club d’Italia deve elaborare entro il 30 novembre di ciascun anno e comunicare al Mef, che provvede alla loro pubblicazione entro il 31 dicembre.

Riguardo ai quesiti dell’istante, l’amministrazione chiarisce che è la disposizione stessa a dare risposta, precisando che il nuovo regime deve essere applicato “ai veicoli di nuova immatricolazione (...) concessi in uso promiscuo con contratti stipulati a partire dal 1° luglio 2020”. Per l’Agenzia, quindi, non c’è alcun dubbio sul fatto che non sia possibile considerare due diversi momenti ai fini dell’operatività del nuovo regime, ovvero il 1° gennaio 2020 per l’immatricolazione del veicolo (data di entrata in vigore della legge di bilancio) e 1° luglio 2020 per la stipula del

contratto per l'uso promiscuo del *benefit* da parte del dipendente.

La data del 1° luglio fa da spartiacque sia per l'immatricolazione delle auto che per gli accordi tra le parti: solo dopo tale data si può considerare soddisfatto il requisito temporale relativo all'immatricolazione.

Il documento di prassi evidenzia, inoltre, che la concessione dell'uso promiscuo del veicolo non deriva da un atto unilaterale, da parte del datore di lavoro, perché il dipendente deve accettare l'addebito del *benefit*, sottoscrivendo le condizioni previste per l'utilizzo del mezzo, ma può anche chiedere che il corrispondente importo gli venga trattenuto dallo stipendio e non farlo concorrere alla base imponibile. Si tratta di un vero e proprio contratto, secondo la definizione dell'articolo 1321 del codice civile che recita «*Il contratto è l'accordo di due o più parti per costituire, regolare o estinguere tra loro un rapporto giuridico patrimoniale*» e, quindi, suscettibile di valutazione economica (articolo 1174 cc).

Al termine delle suddette valutazioni, l'Agenzia conclude affermando che la data di sottoscrizione dell'atto di assegnazione da parte del datore di lavoro e del dipendente per l'assegnazione del *benefit* costituisce il momento rilevante al fine di individuare i “*contratti stipulati a decorrere dal 1° luglio 2020*”.

E ciò anche in considerazione, prosegue la risoluzione, della rilevanza ai fini dell'applicazione del criterio di cassa, perché come chiarito con la circolare n. 326/1997, il momento di percezione del bene in natura coincide con quello in cui il *fringe benefit* esce dalla sfera patrimoniale del datore di lavoro per entrare in quella del dipendente.

Per quanto riguarda, poi, i contratti precedenti al 1° luglio 2020 (e quindi fino al 30 giugno 2020) è lo stesso legislatore, anche in questo caso, a rispondere avendo disposto esplicitamente per essi, l'applicazione del vecchio regime (articolo 1, comma 633, legge n. 160/2019).

Infine, nell'ipotesi in cui il contratto di concessione in uso promiscuo del veicolo sia stipulato dopo il 1° luglio 2020 ma per un veicolo immatricolato prima di tale data, il corretto trattamento fiscale va individuato nei principi generali che regolano la determinazione del reddito di lavoro dipendente.

In tal caso, la valorizzazione del *benefit* non è possibile in ragione del criterio del “valore normale” (articolo 51, comma 3, del Tuir), precisa l'amministrazione, perché tale principio è da utilizzare per stimare gli autoveicoli, i motocicli e i ciclomotori concessi per uso privato.

L'Agenzia, quindi, richiama il chiarimento fornito con la [risoluzione n. 74/2017](#) in relazione al trattamento fiscale delle spese rimborsate dal datore di lavoro per l'utilizzo del telefono cellulare per finalità anche aziendali. In quella occasione il documento di prassi chiariva che qualora non fosse definito dal legislatore un criterio forfetario di valorizzazione del *benefit*, i costi sostenuti dal dipendente per l'azienda dovevano essere individuati sulla base di elementi oggettivi,

documentalmente accertabili, per evitare che l'intero "valore normale" del bene concorresse alla determinazione del reddito di lavoro dipendente.

Da ciò, l'Agenzia conclude che in tal caso *"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"*.

di

r.fo.

URL: <https://www.fiscooggi.it/rubrica/normativa-e-prassi/articolo/fringe-benefit-veicoli-sola-data-lavvio-della-nuova-disciplina>