

IMPOSTE SUL REDDITO

Scarsi effetti concreti dalla rivoluzione ecologica dell'uso promiscuo – I° parte

di Fabio Garrini

Master di specializzazione

ACCERTAMENTO TRIBUTARIO: SELEZIONE, ACCERTAMENTO E DIFESA DEL CONTRIBUENTE

[Scopri le sedi in programmazione >](#)

La **Legge di bilancio 2020** è intervenuta a rimodulare la misura di tassazione del **benefit** imputabile al dipendente che utilizza una vettura in **uso promiscuo**; si tratta di un intervento ridimensionato rispetto all'ipotesi iniziale, che nella versione finale del provvedimento viene ancorato alla **portata inquinante del veicolo** stesso.

Accantonando ogni giudizio di merito circa tale modifica normativa, si deve notare che l'ultima versione approvata a seguito delle pressanti contestazioni che hanno interessato la prima versione, di fatto ha **in molte situazioni sterilizzato l'impatto** della novella normativa.

Occorre osservare, infatti, come la nuova disciplina riguardi solo le concessioni effettuate **a partire dal prossimo 1° luglio 2020**; considerando che tali concessioni usualmente riguardano i **veicoli nuovi** (o comunque recenti), si deve constatare come la **classe di emissioni collegata al misura del 30% del benefit** (ossia quella precedentemente prevista per tutti i veicoli) risulti comprendere la maggior parte dei veicoli di medio - medio/alta cilindrata attualmente prodotti.

Quindi, nei fatti, **molto rumore per nulla**.

Nel presente contributo facciamo il **punto della disciplina**, nel prossimo, invece, andremo a valutare gli (impalpabili) effetti concreti.

L'uso promiscuo e il *benefit* forfettario

La **concessione in uso promiscuo al dipendente** è notoriamente una delle soluzioni fiscalmente

più vantaggiose (o, per meglio dire, meno tartassate) previste per la **gestione dei veicoli aziendali**.

Sotto il profilo reddituale, l'[articolo 164, comma 1, lett. b-bis](#), **Tuir** prevede una **deducibilità pari al 70%**, tanto dei costi di acquisizione (peraltro senza soffrire il limite del costo del veicolo, che invece interessa le altre autovetture aziendali), così come dei **costi di impiego del veicolo** (manutenzioni, pedaggi, assicurazioni, bollo, ecc.).

Peraltro, va ricordato che, assolvendo l'imposta in relazione all'addebito fatto in capo al dipendente per la **quota di utilizzo personale**, per un importo in misura almeno pari al **benefit convenzionale**, l'azienda concedente otterrebbe il beneficio della **piena detrazione dell'Iva** assolta sulle spese di acquisto e di esercizio di tale veicolo.

A fronte di tale concessione, in capo al dipendente si genera un **fringe benefit** per l'utilizzo personale dell'autovettura, che viene determinato in maniera forfettaria; tale misura, **sino al 31 dicembre 2019** era fissata in modo indistinto per tutti veicoli nella misura del **30%** della percorrenza convenzionale di km 15.000.

Dal 2020 (ma sul tema della **decorrenza** faremo un ragionamento a parte), l'[articolo 1, comma 632, L. 160/2019](#), modificando l'[articolo 51, comma 4, Tuir](#), ha **differenziato la misura del benefit imponibile in relazione alla quantità di emissioni di ciascun veicolo**.

In particolare, viene previsto che il *benefit* sia differenziato come segue:

- per gli **autoveicoli indicati nell'articolo 54, comma 1, lettere a), c) e m)**, **del codice della strada**, di cui al **Lgs. 285/1992**, i **motocicli** e i **ciclomotori** di nuova immatricolazione, con valori di emissione di anidride carbonica **non superiori a grammi 60** per chilometro (g/km di CO2), il benefit viene parametrato al **25%** dell'importo corrispondente ad una percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri, calcolato sulla base del **costo chilometrico di esercizio** desumibile dalle tabelle annualmente approvate dall'Aci;
- tale percentuale è elevata al **30%** per i veicoli con valori di emissione di anidride carbonica **superiori a 60 g/km ma non a 160 g/km**;
- nel caso di emissioni **superiori a 160 g/km ma non a 190 g/km**, la predetta percentuale è elevata al 40% per l'anno 2020 e al **50%** a decorrere dall'anno 2021;
- infine, per i veicoli con valori di emissione di anidride carbonica **superiori a 190 g/km**, la misura del *benefit* sarà pari al **50%** per l'anno 2020 e al **60%** a decorrere dall'anno 2021.

Da notare che l'ammontare delle emissioni che caratterizzano ciascun veicolo non viene espresso nelle tabelle pubblicate sul sito Aci, ma occorre verificare tale importo tramite l'esame del **libretto di circolazione della specifica vettura**.

Le tabelle Aci presentano infatti il dettaglio del *benefit* ipotizzando, per ciascun modello, i **diversi scaglioni** di emissioni, essendo lasciato al contribuente il **completo di scegliere lo**

scaglione nel quale ciascuna vettura si colloca.

31-12-2019

Supplemento ordinario n. 47 alla GAZZETTA UFFICIALE
Serie generale - n. 305

FRINGE BENEFIT 2020 - IMPORTI VALIDI DAL 1° LUGLIO
AUTOVEICOLI A BENZINA FUORI PRODUZIONE

MARCA	MODELLO	SERIE	COSTO KM 15.000 KM	FRINGE BENEFIT ANNUALE (25% CK)	FRINGE BENEFIT ANNUALE (30% CK)	FRINGE BENEFIT ANNUALE (40% CK)	FRINGE BENEFIT ANNUALE (50% CK)
BMW	X5 XDRIVE 35i 3,0 V6	306CV	1.0123	3.796,05	4.555,26	6.073,68	7.592,10
BMW	X5 XDRIVE 50i 4,4	450CV	1.2267	4.600,05	5.520,06	7.360,08	9.200,10
BMW	X5 XDRIVE 50i 4,4 V8	407CV	1.2920	4.845,08	5.814,09	7.752,12	9.690,15