

IMPOSTE SUL REDDITO

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

di **Fabio Garrini**



Le nuove disposizioni in materia di **benefit** per l'utilizzo delle vetture assegnate **in uso promiscuo ai lavoratori dipendenti** differenziano la misura dell'impatto fiscale che si viene a creare in capo al dipendente in base al **livello delle emissioni** (in termini di CO2) che caratterizzano tale vettura. Tale dato deve essere riscontrato sulla **documentazione di omologazione della singola vettura**.

Nel [precedente intervento](#) abbiamo analizzato la disciplina, ricordando quali sono le nuove regole, le quali comportano un **aggravio** sulle **vetture che presentano emissioni maggiori**. Nel presente approfondimento ricorderemo la **decorrenza** della disposizione, osservando come questa, in definitiva, finisca per **disinnescare in buona parte dei casi** ogni effetto della novella normativa.

La decorrenza

In tema di **decorrenza** deve essere osservato come il nuovo [articolo 51, comma 4, Tuir](#), nell'elencare la graduazione del **benefit** in relazione agli scaglioni di emissioni, stabilisca che essi trovino applicazione *"per gli autoveicoli indicati nell'articolo 54, comma 1, lettere a), c) e m), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, 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), concessi in uso promiscuo con contratti stipulati a decorrere dal 1° luglio 2020..."*.

A completamento della questione riguardante la **decorrenza** della disposizione va rammentato il contenuto del [comma 633 dell'articolo 1 L. 160/2019](#), il quale testualmente recita: *"Resta ferma l'applicazione della disciplina dettata dall'articolo 51, comma 4, lettera a), del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, nel testo vigente*

*al 31 dicembre 2019, per i **veicoli concessi in uso promiscuo con contratti stipulati entro il 30 giugno 2020.***

Risulta quindi evidente che **le nuove misure riguarderanno solo le concessioni in utilizzo effettuate nella seconda parte del 2020.** Quindi:

- **nessun effetto si produrrà per i veicoli già concessi in utilizzo alla data di entrata in vigore della disposizione** (sarebbe infatti risultato oltremodo penalizzante un'applicazione anche a tali soggetti, posto che le vetture concesse non possono essere facilmente sostituite nel breve termine con vetture con minori emissioni),
- **ma addirittura sarà possibile procedere a nuove concessioni nei primi 6 mesi del 2020** utilizzando le precedenti misure. Questa seconda previsione è stata inserita probabilmente per tenere conto di vetture già oggetto di ordine ma non ancora consegnate; ciò posto, non pare vi sia alcun motivo per non applicarla anche a vetture che siano ordinate nei primi 6 mesi del 2020 (purché ovviamente, come detto, entro il 30 giugno, avvenga anche la **concessione in utilizzo**).

La norma non regola il caso della vettura oggi concessa in uso al dipendente che dovesse **tornare della disponibilità dell'azienda** (ad esempio perché il rapporto con il dipendente dovesse interrompersi); la concessione ad altro dipendente effettuato successivamente al 30 giugno 2020 non è chiaro se dovrà essere assoggettato alle **nuove misure ovvero alle previgenti.**

A questo punto pare utile riflettere circa gli effetti che si avranno dal 2020, considerando che **nulla cambia** (nel senso che la misura del *benefit* tassabile è uguale a quella precedentemente in vigore, pari al 30%) in relazione alle **vetture comprese nel range di emissione di anidride carbonica superiori a 60 g/km ma non a 160 g/km.**

Osservando le caratteristiche delle autovetture attualmente in circolazione (al riguardo si può far riferimento alla documentazione pubblicata sul sito del ministero dello sviluppo economico) si deve notare **come i veicoli prodotti negli anni scorsi presentino emissioni spesso superiori al limite di 160 g/km di CO₂, soprattutto se suv.** Al contrario, verificando le emissioni delle **vetture oggi in produzione**, ci si accorge che **vetture anche di significativa cilindrata rimangono nel range esaminato.**

Il fatto che la nuova disciplina interessi **veicoli di nuova immatricolazione**, quindi, **ne limita di molto la portata.**

Ora, è evidente come non sia affatto possibile trarne una regola generale, in quanto ogni veicolo deve essere oggetto di una specifica verifica, ma è evidente, tra i veicoli attualmente in commercio, **molti di questi, anche di non ridotta cilindrata, rientreranno nel range 60-160 g/km di CO₂.** Tali veicoli, se saranno concessi in utilizzo promiscuo, scontreranno un **benefit pari alla precedente misura del 30%.**

Allo stesso tempo va detto che **pochissimi veicoli** (solo alcuni di quelli ibridi, oltre ovviamente a quelli a trazione interamente elettrica) **presentano emissioni sotto i 60 g/km di CO₂**, e quindi potranno beneficiare della **riduzione al 25% del *benefit***.

In definitiva è possibile affermare per la quasi totalità di vetture di **media cilindrata** la riforma non ha comportato **alcun effetto**.