

IMPOSTE SUL REDDITO

Fringe benefit auto: valore normale con tariffe Aci

di **Fabio Garrini**



L'Agenzia delle entrate ha fornito un chiarimento circa le modalità da seguire per il **calcolo del benefit tassabile** in capo al dipendente, nel frequente caso di vetture **acquistate prima del 1° luglio 2020** e concesse in utilizzo successivamente a tale data: nei recenti **forum con la stampa specializzata** si è affermato che l'individuazione della quota di utilizzo privato deve avvenire **facendo riferimento rimborso chilometrico** teorico relativo all'utilizzo aziendale.

L'uso promiscuo e la disciplina transitoria

Nell'ambito dell'**uso promiscuo al dipendente**, le imprese sono chiamate alla gestione del *benefit* che viene a crearsi in capo al dipendente stesso per la **quota di utilizzo privato** della vettura; la quantificazione di detto *benefit*, come noto, è stato oggetto di una recente evoluzione, ad opera della **Legge di bilancio 2020** ([articolo 1, commi 632 e 633, L. 160/2019](#)):

- il *benefit* determinato in capo al **dipendente** per le vetture concesse un uso **sino 30 giugno** scorso era **pari al 30%**, rapportato alla **percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri**, calcolato sulla base del **costo chilometrico di esercizio desumibile dalle tabelle nazionali dell'Aci**;
- per i veicoli di **nuova immatricolazione (dal 1° luglio 2020)**, concessi in uso al dipendente, tale *benefit* forfettario **varia in ragione alle caratteristiche ecologiche del veicolo**, parametrize alle emissioni di CO₂.

Emissione di CO ₂ del veicolo	% di percorrenza privata	
	anno 2020	dal 2021
Fino a 60 g/Km	25%	25%
Da 61 a 160 g/Km	30%	30%
Da 161 a 190 g/Km	40%	50%
Oltre 190 g/Km	50%	60%

Tali *benefit*, come noto, sono **oggetto di tassazione al netto delle somme eventualmente addebitate al dipendente** per l'utilizzo privato.

La norma nulla specificava in relazione alla **corretta interpretazione della locuzione “veicoli di nuova immatricolazione”**, e in particolare rimaneva il dubbio circa la **modalità di gestione della situazione transitoria**, riguardante le **concessioni avvenute dal 1° luglio 2020, relative a veicoli già in possesso dell'azienda**.

Sul punto è intervenuta l'Agenzia delle Entrate con la [risoluzione 46/E/2020](#), affermando **l'impossibilità di utilizzare la modalità forfettaria di quantificazione del *benefit*** prevista dall'[articolo 51 Tuir](#).

Secondo la posizione espressa dall'Amministrazione finanziaria, se, dopo il 1° luglio 2020, sono assegnati veicoli immatricolati precedentemente a tale data, la quantificazione del *benefit* deve essere ricercata nei **principi generali** che regolano la determinazione del reddito di lavoro dipendente.

In tale caso **non è 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* deve 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 **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*”.

La determinazione del valore normale

Nell'ambito delle **recenti risposte fornite dall'Agenzia**, ve ne è una che riguarda esattamente il tema della quantificazione del *benefit* relativo alla richiamata situazione transitoria.

Secondo l'Agenzia si deve ritenere che “*dal valore del canone di leasing o del noleggio pagato dal datore di lavoro debba essere **scorporata l'indennità chilometrica** determinata in base alle tariffe Aci, moltiplicata per il numero di chilometri percorsi nell'interesse del datore di lavoro sia che lo spostamento sia all'interno del comune della sede di lavoro che all'esterno.*”

Quindi, volendo tentare uno sviluppo pratico, si potrebbe richiamare il seguente **esempio**:

- canone di noleggio mensile pagato dal datore di lavoro: 800 euro
- chilometri mensili percorsi: 2.000, di cui 1.500 ai fini lavorativi
- indennità chilometrica Aci: 0,5 euro a chilometro

Valore del benefit tassato in capo al lavoratore: $800 - (0,5 \cdot 1.500) = 50$ euro

La posizione espressa dall'Agenzia delle entrate ha certamente il pregio di fornire **un'indicazione univoca** circa il calcolo del *benefit*, anche se il fatto di far riferimento al **solo costo del noleggio/leasing** potrebbe essere **fuorviante**, posto che **la società sostiene tutti i costi di esercizio del veicolo** (carburante, manutenzioni, assicurazione, tassa di circolazione, ecc.), anche questi **in parte imputabili all'utilizzo privato**.

Inoltre, il fatto di sottrarre dal canone pagato **l'indennità chilometrica desunta dalle tabelle Aci** non convince del tutto, posto che i costi chilometrici annualmente approvati comprendono **anche i costi di esercizio**.

Per cui, delle due l'una:

- **oltre al canone di noleggio dovrebbero essere considerate anche le altre spese di gestione** e da questo importo complessivo andrebbe sottratto il costo chilometrico;
- **ovvero dal canone andrebbe sottratto solo il costo chilometrico riferibile al costo di acquisto della vettura**, ma poi andrebbero considerate anche le altre spese di esercizio per la quota imputabile all'utilizzo privato.

Si tratta quindi di una interpretazione che in via generale **pare essere piuttosto favorevole al contribuente, ma non risulta troppo ragionevole sotto il profilo sistematico**, posto che quello individuato risulta essere normalmente inferiore al reale costo complessivo della vettura imputabile all'utilizzo privato.

In conclusione a questa analisi, una domanda sorge spontanea: ma era così improponibile l'ipotesi di applicare la **forfettizzazione propria del benefit convenzionale prevista all'[articolo 51 Tuir](#)** anche a questa fase transitoria, **senza inventarsi inutili bizantinismi?**