

IMPOSTE SUL REDDITO

Fringe benefit autovetture: perché complicare le cose?

di Fabio Landuzzi

DIGITAL Master di specializzazione
LA FISCALITÀ IMMOBILIARE
Scopri di più >

Si ricorderà che il [comma 632](#) dell'articolo 1 L. 160/2019 (la **Legge di Bilancio 2020**) aveva modificato la lett. a) del comma 4 dell'[articolo 51 Tuir](#), mettendo mano alla **determinazione del compenso in natura (*fringe benefit*) del lavoratore dipendente** in caso di **assegnazione di un veicolo in uso promiscuo**.

La norma, come noto, è stata novellata secondo una **graduazione del *fringe benefit*** volta, da una parte, ad incentivare l'assegnazione ai lavoratori di auto caratterizzate da un **minore impatto ambientale** (misurato secondo le emissioni di CO2) e, dall'altra, a **penalizzare l'assegnazione** in uso promiscuo **di auto** ritenute invece **più impattanti**, sempre in termini di emissioni di CO2.

La norma ha tuttavia lasciato sul campo **non poche incertezze** che, pure a distanza del tempo trascorso, permangono tuttora e non agevolano di certo le **esigenze di certezza** nel rapporto fra **dipendente** (che nel caso specifico è il soggetto d'imposta), **datore di lavoro** (che agisce, fra l'altro, come sostituto d'imposta) ed **Erario**.

Che la **semplificazione** fosse alla base della ricerca di un **criterio convenzionale**, di **facile misurazione** ed **oggettivo**, non è affatto una fantasia, visto che questa necessità risale addirittura ai tempi del **D.Lgs. 314/1997** emanato in attuazione della **L. 662/1996**, recante la **delega al Governo** ad emanare uno o più Decreti Legislativi volti appunto a "**armonizzare, razionalizzare e semplificare le disposizioni fiscali e previdenziali concernenti i redditi di lavoro dipendente e i relativi adempimenti da parte dei datori di lavoro e a semplificare gli adempimenti dei contribuenti riguardanti la dichiarazione dei redditi**"; il tutto, come espresso dal Parere della Commissione Parlamentare Consultiva in materia di riforma fiscale, proprio "**in considerazione della difficoltà di determinare il valore normale di beni e servizi**".

Ebbene, **uno dei temi aperti** della novella legislativa riguarda il destino, in termini di **quantificazione del *fringe benefit***, dei **veicoli già immatricolati prima della data del 1° luglio**

2020, ma assegnati in uso promiscuo al dipendente dal 1° luglio 2020.

Nell'apparente silenzio del Legislatore, l'Amministrazione, in occasione della [risoluzione 46/E/2020](#) si è limitata a riportare una considerazione di carattere generale secondo cui, in queste circostanze, ***“il benefit dovrà essere fiscalmente valorizzato per la sola parte riferibile all'uso privato dell'autoveicolo (...), scorpendo quindi dal suo valore normale, l'utilizzo nell'interesse del datore di lavoro”***.

La questione è stata poi ripresa nel recente **Telefisco 2021**, dove in risposta ad un quesito l'Amministrazione ha affermato che nel caso di veicolo immatricolato entro il 30 giugno 2020 ed assegnato dal 1° luglio 2020, ***“dal valore del canone di leasing o del noleggio (ndr. e se il veicolo fosse di proprietà, perché non l'ammortamento?) 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”***.

Calandoci **nel concreto**, quindi, secondo questa indicazione, per ogni mese di liquidazione del cedolino del lavoratore dovrebbe essere **misurata la percorrenza in termini di chilometri** per uso lavorativo, la quale risulterà dalla **relativa nota spese** del dipendente, soggetta ad approvazione secondo le procedure aziendali; a parte il **carico di lavoro amministrativo** che ciò implica per l'impresa per liquidare di volta in volta un *benefit* variabile, il siffatto metodo introduce un evidente **elemento di incertezza** e di **imprevedibilità della valorizzazione del benefit**, circostanza questa che tutti sanno essere **confligente con l'opposta necessità di avere certezza del carico fiscale a cui è soggetto il lavoratore**, e dello speculare **costo aziendale** che deve sostenere in ultima analisi l'impresa.

È allora **legittimo domandarsi** se questa impostazione sia davvero **coerente con i principi della Legge delega** succitata, e se questa sia davvero **compatibile** con lo spirito di **semplificazione** introdotto sin da lontano 1997; inoltre, vi è anche da chiedersi se non si rischi, in questo modo, di condurre a **situazioni spiacevoli**, se non anche discriminatorie, riguardo alla posizione di quei **lavoratori dipendenti** che potrebbero subire **un carico fiscale maggiore** rispetto a quello di loro colleghi, e per avere avuto in assegnazione in uso promiscuo la stessa tipologia di **vettura**, per **farne il medesimo uso**, ma semplicemente per via della sua **data di immatricolazione** (antecedente al 1° luglio 2020).

Nella norma in commento, in verità, non sembra esservi una **assoluta preclusione** ad applicare anche alla fattispecie qui trattata la **valorizzazione convenzionale** prevista dalla disposizione previgente e da quella transitoria. Perciò, **nell'interesse di tutte le parti**, *in primis* dell'Erario stesso (per la **certezza del carico fiscale**), del lavoratore (per la **certezza della sua retribuzione netta**) e dell'impresa datore di lavoro (per la **certezza del costo aziendale** e del **corretto adempimento agli obblighi di sostituto d'imposta**), anche al caso in oggetto parrebbe potersi offrire una **risposta assai più semplice**, senza andare alla ricerca di logaritmi complicati che, nel futuro, rischiano di non fare altro che alimentare un **(per tutti) inutile contenzioso**.

E la risposta più semplice è quella che si ispira alla legge delega del 1996: valorizzare il *fringe benefit* nella **misura convenzionale** già prevista dalla previgente formulazione della lett. a), del comma 4, dell'articolo 51, del Tuir (ovvero il 30% della percorrenza di 15 mila Km calcolato secondo le tabelle Aci).

Si parla molto di “**semplificazione**”, e allora perché non realizzarla?