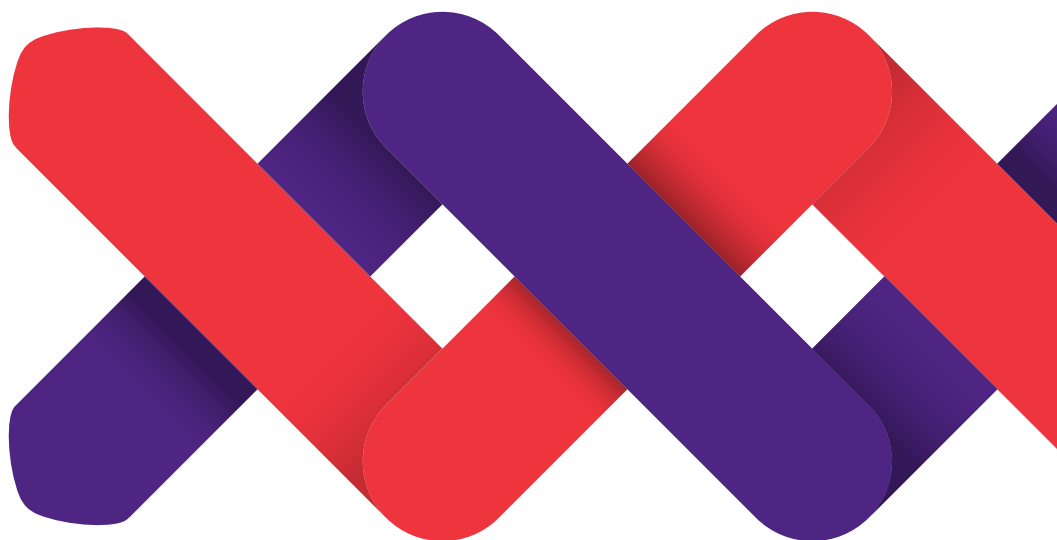


# Leoni & Partners

Lavoro & Notizie

**Calcolo dei fringe benefit auto – primi chiarimenti dell’Agenzia Entrate**

*Aggiornato al 26 agosto 2020*



# In evidenza

La normativa in oggetto ha subito alcune modifiche a partire dal 1° Luglio 2020, per effetto dell'entrata in vigore della Legge n. 160 del 27 dicembre 2019, meglio nota come Legge di Bilancio 2020.

## Disposizione normativa

La nuova lettera a) dell'art. 51 comma 4, TUIR, recante la disciplina sul calcolo dei fringe benefit auto, prevede che per i veicoli di nuova immatricolazione concessi in uso promiscuo con contratti stipulati dal 1° Luglio 2020 il metodo di calcolo del fringe benefit avvenga in base alle emissioni di anidride carbonica.

Nello specifico, il *fringe benefit* auto sarà pari al:

- 25% per i veicoli con valori di emissione di CO2 non superiori a 60 g/km;
- 30% per i veicoli con emissioni di CO2 superiori a 60 g/km e fino a 160 g/km;
- 40% per i veicoli con emissioni di CO2 superiori a 160 g/km e fino a 190 g/km per l'anno 2020 (quest'ultima percentuale viene elevata al 50% per l'anno 2021);
- 50% per i veicoli di nuova immatricolazione con emissione di CO2 superiori a 190 g/km per l'anno 2020 (pari al 60% a decorrere dall'anno 2021).

Resta, invece, invariato il calcolo dei fringe benefit auto per i veicoli concessi in uso promiscuo con contratti stipulati entro il 30 giugno 2020, che resterà pari al 30% dell'ammontare corrispondente ad una percorrenza convenzionale annua di 15.000 km calcolato sulla base del costo chilometrico ACI.

## Primi chiarimenti interpretativi

La nuova disciplina ha destato alcuni dubbi di carattere interpretativo con particolare riferimento al concetto di "contratti stipulati", alla definizione di veicolo di "nuova immatricolazione", nonché alla disciplina applicabile per i veicoli di vecchia immatricolazione concesse successivamente alla data del 1° Luglio 2020.

Sul tema è intervenuta l'Agenzia delle Entrate mediante la risoluzione n. 46 del 14 Agosto 2020.

In primo luogo, l'AE ha chiarito che in relazione al termine di "nuova immatricolazione", debba intendersi gli autoveicoli, motocicli e ciclomotori immatricolati dal 1° Luglio 2020, non rilevando la data di entrata in vigore della Legge di Bilancio 2020 (1° Gennaio 2020).

In secondo luogo, l'AE ha precisato che il momento della sottoscrizione dell'atto di assegnazione del benefit da parte del datore di lavoro e del dipendente costituisca il momento rilevante al fine di individuare i "contratti stipulati a decorrere dal 1° Luglio 2020".

Pertanto, ai fini dell'applicazione delle nuove modalità di calcolo del fringe benefit auto, i requisiti essenziali che dovranno sussistere congiuntamente sono:

- l'immatricolazione del veicolo dal 1° Luglio 2020;
- l'assegnazione del veicolo da parte del datore di lavoro dal 1° Luglio 2020.

Da ultimo, l'AE affronta la casistica in cui il contratto di concessione in uso promiscuo del veicolo sia stipulato dopo il 1° Luglio 2020 ma il veicolo è stato immatricolato prima di detta data.

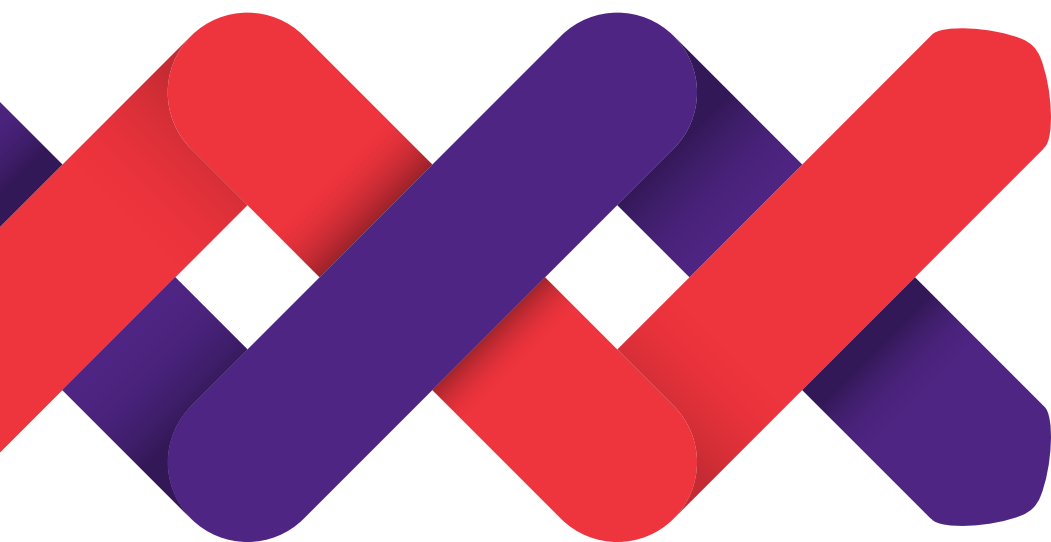
Sul punto, l'Agenzia chiarisce che la disciplina fiscale applicabile vada ricercata nei principi generali che regolano la determinazione del reddito di lavoro dipendente. Nello specifico, il benefit dovrà essere fiscalmente valorizzato per la sola parte riferibile all'uso privato dell'autoveicolo, motociclo o ciclomotore, scorporando quindi dal suo valore normale, l'utilizzo nell'interesse del datore di lavoro.

## **Conclusioni**

Alla luce dei primi chiarimenti da parte dell'Agenzia delle Entrate, nessun dubbio circa la portata della nuova disciplina fiscale per il calcolo del fringe benefit. La platea resta infatti i veicoli immatricolati e concessi ai dipendenti a partire dal 1° Luglio 2020. Per quelli concessi in data anteriore, si applicherà la previgente disciplina.

Rimangono, invece, ancora poco chiare le modalità di calcolo per quei veicoli immatricolati prima del 1° Luglio 2020 ma assegnati al personale a partire da tale data. Secondo l'Agenzia delle Entrate, il calcolo dovrebbe seguire il principio generale della determinazione del valore normale dei beni e dei servizi definito all'art. 9 del TUIR, scorporando la parte di uso per fini lavorativi. Forse la ratio consiste nell'incentivare l'acquisto di nuove auto meno inquinanti.

Si attendono, ad ogni modo, ulteriori chiarimenti esplicativi da parte dell'Istituto.



Per qualsiasi informazione o quesito, potete scrivere a:

[studioleonipartners@bgt.it.gt.com](mailto:studioleonipartners@bgt.it.gt.com)

## Uffici

### Milano

Via Statuto, 4

20121, Milano

T +39 02 36 57 35 00



---

[bgt-grantthornton.it](http://bgt-grantthornton.it)

© 2020 Leoni & Partners. All rights reserved.

'Grant Thornton' refers to the brand under which the Grant Thornton member firms provide assurance, tax and advisory services to their clients and/or refers to one or more member firms, as the context requires.

Leoni & Partners is a subsidiary of Bernoni & Partners which is a member firm of Grant Thornton International Ltd (GTIL). GTIL and the member firms are not a worldwide partnership. GTIL and each member firm is a separate legal entity. Services are delivered by the member firms. GTIL does not provide services to clients. GTIL and its member firms are not agents of, and do not obligate, one another and are not liable for one another's acts or omissions.