



Il benefit auto

di **Roberto Lucarini**

Nel variegato mondo dei *benefits*, riservati ai lavoratori da parte dei datori di lavoro, di notevole rilevanza, specie per chi lo riceve, è quello della concessione di un'auto aziendale. Si tratta, infatti, di un bene nella disponibilità del datore di lavoro, posto che è sufficiente che il datore stesso possa liberamente disporre in quanto proprietario ovvero poiché locatario, sia tramite contratto di noleggio che di leasing.

Sul piano amministrativo tale concessione avviene a mezzo di un contratto, ex art. 1321 c.c., non dunque con atto unilaterale posto in essere dal datore di lavoro; risulta quindi di notevole importanza, sia pur teoricamente non oggetto di obbligo giuridico, porre in essere un contratto tra le parti, nel quale andare inoltre ad individuare eventuali specifici obblighi anche di tipo economico.

È in questa sede, infatti, che andrà formalizzato lo specifico utilizzo che il lavoratore dovrà fare del mezzo assegnatogli, avendo ciò una ricaduta assai rilevante anche sul piano tributario. Questo è l'aspetto, infatti, che interessa questo intervento.

È noto come il *benefit*, garantendo un "*arricchimento*" del lavoratore, vada anzitutto valorizzato, per poi confrontare questo dato con la soglia di non imponibilità, secondo il disposto ex art. 51 co. 3 Tuir. Ricordo che, per l'anno corrente, tale soglia annuale è stata elevata ad € 1.000, per la generalità dei lavoratori, e ad € 2.000, per quelli con figli a carico.

Ed è proprio in sede di corretta valorizzazione che viene in rilievo il tipo di utilizzo che il beneficiario farà dell'automezzo. Si distinguono, in breve:

- l'uso meramente aziendale, dunque lavorativo;
- l'uso privato, quindi soltanto al di fuori dell'ambito lavorativo;
- l'uso promiscuo, dunque in parte privato ed in parte lavorativo.

È di tutta evidenza come un utilizzo solo aziendale, per lavoro, non generi alcuna materia imponibile; storia differente, invece, per le altre due casistiche.

Nel caso di solo uso privato, occorre riferirsi al già citato co. 3 dell'art. 51 Tuir, il quale, nella sua definizione generale, circa la valorizzazione del benefit, rimanda alle disposizioni riguardanti il valore normale dei beni e dei servizi contenute nell'art. 9 co. 3 Tuir. In massima sintesi, al "*prezzo o corrispettivo mediamente praticato per i beni e i servizi della stessa specie o similari, in condizioni di libera concorrenza e al medesimo stadio di commercializzazione, nel*



tempo e nel luogo in cui i beni o servizi sono stati acquisiti o prestati, e, in mancanza, nel tempo e nel luogo più prossimi". Ciò significa, nel caso specifico, andare a valutare il costo che il datore di lavoro ha per procurarsi l'automezzo. Ove, ad esempio, il mezzo sia stato acquisito dall'azienda a mezzo contratto di leasing, la rata mensile della locazione finanziaria sarà quindi il valore del benefit ottenuto dal dipendente.

Più articolata, invece, la valorizzazione nel caso di uso promiscuo; il carattere misto dell'utilizzo, infatti, ha costretto il legislatore ad operare una sorta di forfetizzazione del valore stesso. Eccoci dunque giungere al disposto ex art. 51. co. 4 lettera A Tuir, che richiama l'oramai nota valorizzazione pari al 30% dell'importo calcolato, per una percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri, tenendo conto del costo chilometrico di esercizio desumibile dalle tabelle nazionali dell'ACI, pubblicate annualmente, al netto degli eventuali importi eventualmente trattenuti al dipendente. Se fino al 2019 questa era la regola standard, con l'anno successivo, ispirato da una politica fiscale più "green", il legislatore ha operato un rilevante cambiamento, finendo, come spesso purtroppo accade, per complicare la vita a tutti.

Per sintetizzare al massimo, possiamo dire che la regola legata alle tabelle ACI ed ai 15.000 km. annui di percorrenza è rimasta identica, andandosi a stabilire però un'aliquota base di calcolo pari al 25%, ma soltanto per i veicoli con valori di emissione di anidride carbonica inferiori a 60 g/km. Ecco la novità: più inquina il mezzo, in termini di emissioni di Co₂, più elevato sarà il valore del benefit. Sono infatti stabilite maggiori percentuali per i seguenti casi:

- 30% per i veicoli con valori di emissione di anidride carbonica superiori a 60 g/km ma non a 160 g/km;
- 50% per i veicoli con valori di emissione di anidride carbonica superiori a 160 g/km ma non a 190 g/km;
- 60% per i veicoli con valori di emissione di anidride carbonica superiori a 190 g/km.

Ciò, in termini pratici, comporta che gli operatori sono adesso costretti, per effettuare la valorizzazione del benefit, ad operare un'attenta lettura del libretto di circolazione del mezzo concesso; una lettura non certo appassionata e neppure molto intuitiva. Il sottoscritto ad esempio, non essendo esperto in libretti di circolazione, si trova spesso a rivenire sul web le istruzioni per una corretta "decifrazione" dei molteplici valori ivi esposti. Ma forse questa è una mia mancanza e voi sarete senz'altro più bravi!

Con un esempio, valutando i numeri, credo sia tutto più chiaro.

Dato modello di automezzo, tramite la mitica tabella ACI viene individuato il costo chilometrico corrispondente ai 15.000 km.; viene poi indicato, con calcolo già sviluppato, il valore del benefit per le diverse classi, distinte in base alle emissioni di Co₂. Vediamo, già che ci siamo, una bella autovettura:



Master di specializzazione

Welfare aziendale e politiche retributive

Scopri di più