



La tassazione di elementi accessori all'utilizzo dell'auto ad uso promiscuo

di **Roberto Lucarini**

Quello del *benefit* auto, concesso a taluni lavoratori normalmente di alta qualifica, è un argomento assai conosciuto nell'operatività; soprattutto nella forma della concessione ad uso promiscuo, ovvero per lavoro ed utilizzo privato. Sappiamo anche circa la novità che ci è stata "regalata" con il 2020, in uno slancio ambientalista del nostro amato legislatore. Mentre in precedenza la valorizzazione di tale *benefit* era forfettizzata sulla base del costo chilometrico ACI, per lo specifico mezzo, relativo ad una percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri, il tutto poi ridotto al 30%, con la novità citata la percentuale anzidetta è stata modificata con l'introduzione di scaglioni, tra il 25 ed il 60%, in funzione delle emissioni di Co2 per km del mezzo utilizzato; una goduria per chi deve calcolare, in pratica, il valore del *benefit* ai fini della tassazione.

Oltre a tale *benefit*, che possiamo definire principale, vi sono però una serie di servizi secondari che possono essere oggetto di cessione gratuita al dipendente; utilità che hanno quindi un proprio valore, pur se dipendenti dal bene principale.

L'attenzione del fisco, però, non viene a mancare per questi ulteriori *benefit*, tanto che per ciascuno è necessario operare una propria valorizzazione. Attenzione, però, che per tali casi non si riscontra alcuna disposizione derogatoria al criterio base di valorizzazione, ossia quello del "*valore normale*" ex articolo 9, Tuir.

Ricordo, per inciso ma non troppo, che tutti i *benefit* vanno soggetti alla c.d. soglia di non imponibilità, di base stabilita nell'oggi irrisoria cifra di € 258,23 annui (ex articolo 51, comma 3, Tuir), al superamento della quale i *benefit* diventano integralmente imponibili. Sappiano che per il 2024, e forse anche per il 2025 stante la bozza di Legge di bilancio 2025 in circolazione, si è aumentato tale limite anacronistico ad € 1.000,00 annui, in linea generale, e fino ad € 2.000 per lavoratori con figli fiscalmente a carico.

Torniamo adesso ad occuparci dei beni e servizi accessori all'uso dell'auto, valutando qualche esempio: la carta carburante, il telepass o similari, il servizio di parcheggio e garage, il lavaggio auto, ed altri. Per tutti vale la considerazione già anticipata; creano "ricchezza" al lavoratore, se ne usufruisce gratuitamente, quindi l'Erario intende valutare se poter riscuotere qualcosa. Già nel 1986, con la circolare n. 326, veniva infatti indicato che "*il datore di lavoro, oltre a concedere la possibilità di utilizzare il veicolo in modo promiscuo, può fornire, gratuitamente o meno, altri beni o servizi, ad esempio, l'immobile per custodire il veicolo, etc., beni e servizi che*



andranno separatamente valutati al fine di stabilire l'importo da assoggettare a tassazione in capo al dipendente".

Veniamo, quindi, alla regina di tali elementi accessori, la carta carburante; essendo la più amata è anche quella che, in pratica, pone maggiori problemi interpretativi. Si riscontrano infatti un paio di tesi, circa il suo atteggiarsi ad elemento soggetto a tassazione. Prima di presentarvele, perché possiate farvi un'opinione personale, vi indico ciò che contiene il costo chilometrico ACI, che come detto sta alla base della valorizzazione del *benefit* auto concessa ad uso promiscuo. Questi i costi ivi conteggiati: ammortamento del valore del bene; interessi sul conseguente capitale investito; assicurazione Rca; tassa automobilistica; costo carburante; usura pneumatici; costo di manutenzioni e riparazioni.

All'interno troviamo infatti il "*costo carburante*", punto che fa propendere qualcuno per una non imponibilità della carta in funzione di un suo conteggio nel costo chilometrico dell'auto. Altra tesi invece, che pare in qualche modo sostenuta dalla risposta n. 421/2023 dell'AdE circa il caso di colonnina e ricarica di auto elettrica, si esprime a favore della tassazione della parte di carburante, addebitato sulla carta, che riguarda l'uso privato del mezzo concesso. Non commento quanto sia facile, nella pratica, un simile calcolo.

Venendo ad un altro consueto servizio concesso, ossia l'uso del telepass, riscontro come debba utilizzarsi un criterio simile a quello appena evidenziato, ossia l'emersione di base imponibile per quei percorsi autostradali effettuati dal lavoratore per uso proprio e non di lavoro. In tale situazione, stante la fattura emessa dal gestore autostradale che illustra i tratti di autostrada percorsi, con i relativi costi, risulta più intuitivo, per quanto macchinoso, andare a scindere i vari percorsi effettuati.

Per altri casi di servizi concessi, penso al pagamento del garage per parcheggio, ovvero al costo per lavaggio auto, non avrei dubbi nel classificarli come beni accessori e dunque soggetti ad imponibilità per il soggetto fruitore. La valorizzazione del *benefit* andrà quindi operata sulla base del loro valore normale, ex articolo 9, Tuir.

Seminario di specializzazione

Controllo dei lavoratori e nuove tecnologie

Scopri di più