



ACCERTAMENTO

Le novità per le auto assegnate ai dipendenti in uso promiscuo (circolare n. 10/E/2025)

di Sandro Cerato - Direttore Scientifico del Centro Studi Tributari

Convegno di aggiornamento

Novità del periodo estivo per imprese e persone fisiche

Scopri di più

Con la [**circolare n. 10/E/2025**](#) del 3 luglio 2025, l'Agenzia delle Entrate fornisce i **chiarimenti in merito alla disciplina fiscale** applicabile ai redditi di lavoro dipendente derivanti dalla **concessione in uso promiscuo di autoveicoli, motocicli e ciclomotori**, a seguito delle modifiche introdotte dalla Legge di bilancio 2025 e dal D.L. 19/2025. Si ricorda che l'[**art. 51, comma 4, lett. a\), TUIR**](#), che disciplina la **tassazione dei fringe benefit** derivanti dall'uso promiscuo di **veicoli aziendali**, è stato modificato dai citati provvedimenti, allo scopo di incentivare la diffusione di veicoli a basse emissioni e a disincentivare l'utilizzo di mezzi più inquinanti, in linea con **gli impegni assunti a livello europeo e internazionale**.

Per effetto delle novità, **dal 1° gennaio 2025, per i veicoli di nuova immatricolazione** concessi in uso promiscuo con contratti stipulati e veicoli consegnati a partire da tale data, il fringe benefit da assoggettare a tassazione viene determinato forfettariamente **nel 50% dell'importo corrispondente a una percorrenza convenzionale di 15.000 km**, calcolato sulla base del costo chilometrico di esercizio desumibile dalle tabelle ACI. Tale percentuale è significativamente **ridotta al 10% per i veicoli a trazione esclusivamente elettrica e al 20% per gli ibridi plug-in**. La circolare sottolinea che la nuova disciplina si applica solo se ricorrono congiuntamente i **tre requisiti: immatricolazione, stipula del contratto e consegna a partire dal 1° gennaio 2025**. Viene inoltre ribadito che la concessione in uso promiscuo non è atto unilaterale, ma richiede **l'accettazione del lavoratore**, formalizzata tramite sottoscrizione dell'atto di assegnazione e **consegna effettiva del veicolo**.

Un aspetto di particolare rilevanza pratica è rappresentato dalla disciplina transitoria introdotta dall'[**art. 6, comma 2-bis, D.L. n. 19/2025**](#). Per i **veicoli concessi in uso promiscuo dal 1° luglio 2020 al 31 dicembre 2024**, nonché per quelli ordinati **entro il 31 dicembre 2024 e concessi in uso promiscuo dal 1° gennaio al 30 giugno 2025**, continua ad applicarsi la **disciplina** previgente, ossia quella **vigente al 31 dicembre 2024**. L'Agenzia delle Entrate chiarisce che, in tali casi, **rileva la data di consegna del veicolo al dipendente e non solo la stipula del contratto**. La *ratio* di questa disciplina è duplice: da un lato, **evitare effetti retroattivi e penalizzanti per contribuenti** e imprese che abbiano già assunto impegni sulla



base della normativa previgente; dall'altro, **garantire una transizione graduale verso il nuovo regime**, in coerenza con i principi di progressività e proporzionalità.

Riprendendo gli esempi dell'Agenzia delle Entrate, nel caso in cui **un veicolo sia ordinato il 10 luglio 2024, concesso in uso con un contratto stipulato il 20 dicembre 2024, immatricolato e consegnato al dipendente a febbraio 2025, il regime di tassazione da applicare al fringe benefit è quello vigente al 31 dicembre 2024**. Allo stesso modo, il regime previgente è applicabile anche al caso in cui **un veicolo sia ordinato il 10 luglio 2024, concesso in uso con un contratto stipulato il 5 febbraio 2025, immatricolato e consegnato al dipendente a maggio 2025**. In entrambi i casi, si applicano le **percentuali differenziate in base alle emissioni di CO2 secondo la disciplina in vigore fino al 31 dicembre 2024** (ad es. 25%, 30%, 50%, 60% a seconda della fascia di emissione).

Per tutte le fattispecie non rientranti nei casi sopra descritti, la circolare ribadisce l'applicazione del criterio generale previsto dall'[art. 51, comma 3, TUIR](#): il valore del fringe benefit deve essere determinato **in base al "valore normale" del bene o servizio**, limitatamente alla quota riferibile all'uso privato, **scorporando cioè la parte di utilizzo aziendale**. Tale criterio, già chiarito nella [risoluzione n. 46/E/2020](#), impone una **valorizzazione analitica e documentata**, con particolare attenzione all'**individuazione oggettiva dei costi sostenuti nell'interesse esclusivo del datore di lavoro**.

Questo aspetto assume rilievo in tutti i casi in cui **non sia applicabile il regime forfettario**, ad esempio **per veicoli ordinati entro il 2024, ma consegnati dopo il 30 giugno 2025**, oppure per **veicoli immatricolati prima del 1° luglio 2020**. La circolare evidenzia come, in questi casi, **la quantificazione del benefit richieda una puntuale ricostruzione delle modalità di utilizzo del veicolo**, al fine di evitare che l'intero valore normale concorra alla formazione del reddito di lavoro dipendente.

La circolare affronta, infine, le **ipotesi di proroga del contratto e di riassegnazione del veicolo a un diverso dipendente**. Nel primo caso, trattandosi di **mera estensione temporale senza novazione**, resta **applicabile la disciplina vigente al momento della stipula originaria**, fino alla naturale scadenza della proroga. Nel secondo caso, invece, la **riassegnazione comporta la stipula di un nuovo contratto** e, pertanto, la **disciplina fiscale applicabile è quella vigente al momento della riassegnazione**.