



## IMPOSTE SUL REDDITO

### **Autoveicoli a uso promiscuo: l'estate "fa il pieno" di chiarimenti**

di Mauro Muraca

Convegno di aggiornamento

#### **Novità del periodo estivo per imprese e persone fisiche**

[Scopri di più](#)

La Legge n. 207/2024 (Legge di bilancio 2025) ha disposto che, per i **veicoli di nuova immatricolazione** concessi in **uso promiscuo a dipendenti** (e collaboratori), con **contratti stipulati e veicoli consegnati dal 1° gennaio 2025**, il **valore del fringe benefit** da assoggettare a tassazione è determinato **in maniera forfetaria**, ovvero sulla base della **tipologia di alimentazione del veicolo**, privilegiando le auto con minor impatto ambientale, ovvero elettriche o Plug in.

Nello specifico, ai fini della determinazione del fringe benefit, si assume il **50% dell'importo corrispondente a una percorrenza convenzionale di 15.000 Km**, calcolato sulla base del costo chilometrico di esercizio, al **netto delle somme eventualmente trattenute al dipendente**. Tale percentuale è ridotta al 10% per i **veicoli a trazione esclusivamente elettrica**, ovvero al 20% per i **veicoli elettrici ibridi plug-in**. Il nuovo regime di determinazione del fringe benefit si applica soltanto se sono contemporaneamente soddisfatte le **seguenti 3 condizioni**, ovverosia che la **stipula del contratto**, l'**immatricolazione del veicolo** e la sua **materiale consegna al dipendente**, si verifichino **a partire dal 1° gennaio 2025**. La mera stipula di contratto di assegnazione non è, pertanto, sufficiente, per applicare la nuova disciplina: è, infatti, la **consegna effettiva del veicolo**, accompagnata dall'accettazione formale del lavoratore, a costituire **l'atto che perfeziona il diritto al benefit** ([circolare n. 10/E/2025](#)).

Per evitare **effetti retroattivi penalizzanti** e garantire una transizione graduale, il D.L. n. 19/2025 ha previsto una **disciplina transitoria**, secondo la quale **restano soggetti alla precedente normativa** – che presuppone una tassazione variabile (ad esempio, 25%, 30%, 50%, 60%) inversamente proporzionale a seconda della fascia di emissione di CO<sub>2</sub> - i **veicoli concessi in uso promiscuo tra il 1° luglio 2020 e il 31 dicembre 2024**, nonché quelli **ordinati entro il 31 dicembre 2024 e consegnati entro il 30 giugno 2025**. Anche in questo caso, la **data di consegna è l'elemento decisivo**, indipendentemente dalla data di ordine o di stipula del contratto.

Se tali requisiti sono tutti soddisfatti nel 2025, è possibile comunque applicare la nuova disciplina **se più favorevole**. Al di fuori dei 2 regimi forfetari di determinazione del fringe



benefit – previgente e nuova disciplina – trova applicazione la **regola generale** prevista dall'[\*\*art. 51, comma 3, TUIR\*\*](#), secondo cui il **valore del fringe benefit deve essere determinato in base al “valore normale”**, limitatamente alla quota di utilizzo privato. Questo richiede una **quantificazione analitica dei costi effettivi sostenuti**, documentando le spese aziendali e distinguendo le stesse da quelle a beneficio esclusivo e personale del lavoratore. Tale criterio si applica, ad esempio, ai **veicoli ordinati entro il 31 dicembre 2024**, concessi in uso **promiscuo ai lavoratori dipendenti con contratti stipulati nel 2024**, immatricolati nel 2025 e **consegnati al lavoratore a luglio 2025** ([\*\*risposta a interpello n. 192/E/2025\*\*](#)).

Un discorso a parte riguarda la **proroga dei contratti di assegnazione in essere**, per i quali si applica la **disciplina fiscale relativa al momento della sottoscrizione del contratto** originario di assegnazione, **fino alla scadenza della proroga** medesima, purché alla data della sua stipula **risultino soddisfatti i requisiti normativamente previsti**; diversamente, in caso di **assegnazione del veicolo a un diverso dipendente**, attraverso la stipula di un nuovo contratto, la disciplina fiscale applicabile è **quella vigente al momento della riassegnazione del mezzo** ([\*\*circolare n. 10/E/2025\*\*](#))

Un ulteriore tema affrontato in estate dall’Agenzia delle Entrate riguarda la **gestione degli optional a carico del dipendente**: è stato chiarito che le **somme trattenute ai lavoratori per optional aggiuntivi** – non inclusi nella determinazione ACI – **non possono ridurre l’importo imponibile del fringe benefit**. Tali somme, infatti, sono considerate **trattenute sul netto e non incidono sulla base imponibile**, la quale rimane determinata in modo forfetario e standardizzato ([\*\*risposta a interpello n. 233/E/2025\*\*](#)).

Da ultimo, la prassi amministrativa ha confermato che **l’energia elettrica fornita ai dipendenti presso colonnine pubbliche attraverso card aziendali non genera reddito tassabile in capo al dipendente**, poiché il relativo costo è già compreso nella determinazione forfetaria ACI del fringe benefit per i veicoli elettrici e ibridi plug-in. Tuttavia, qualora i dipendenti **superino i limiti annuali di utilizzo privato fissati dalla policy aziendale**, le somme da loro rimborsate **non possono essere dedotte dal valore imponibile**, in quanto la determinazione del fringe benefit resta comunque forfetaria e **non legata alla spesa effettiva** ([\*\*risposta a interpello n. 237/E/2025\*\*](#)).

Tutte queste **modifiche e chiarimenti di prassi** sugli autoveicoli aziendali concessi in uso promiscuo a dipendenti (e collaboratori) saranno **oggetto di discussione nel corso della seconda giornata di Master breve** dedicata alle novità fiscali per imprese e persone fisiche.