RATIO QUOTIDIANO
Il commento e la critica delle più importanti notizie del momento
11.09.2025

Il 2025 potremmo dire che non è l'anno delle auto e soprattutto l'anno migliore per avere un orientamento unico nella gestione di questo fringe benefit molto usato dalle aziende con conseguenti importanti riflessi di natura organizzativa e gestionale con budget aziendali da rivedere e riformulare. La prassi in questi ultimi mesi sta delineando meglio i profili di questo fringe benefit e, in particolare, l'Agenzia delle Entrate, prima con la circolare n. 10/2025 e successivamente con interpelli di cui si dira successivamente, ha progressivamente chiarito il quadro interpretativo.
Con la legge di Bilancio 2025 (L. 207/2024) il legislatore ha inteso riorientare la disciplina verso obiettivi di transizione ecologica, introducendo un nuovo sistema di calcolo del fringe benefit, più favorevole per i veicoli a basse emissioni, apparentemente dimenticando di verificare quanti milioni di veicoli fossero nella pancia dei parchi auto delle aziende. Alla svista del legislatore ha successivamente posto rimedio il D.L. 19/2025, conv. in L. 60/2025, che ha dettato una disciplina transitoria per consentire un'applicazione graduale delle novità.
L'Agenzia delle Entrate, con la circolare 3.07.2025, n. 10/E, ha fornito le prime istruzioni applicative, mentre la risposta all'interpello n. 192/2025 ha chiarito il ruolo della data di consegna del veicolo.

Nuova disciplina dal 1.01.2025 - Con le novità introdotte dalla legge di Bilancio 2025, la tassazione dei veicoli concessi in uso promiscuo non è più legata alle emissioni di CO_2, bensì alla tipologia di alimentazione: 50% del valore convenzionale per veicoli tradizionali; 20% per veicoli ibridi plug-in; 10% per veicoli elettrici.
Il valore convenzionale resta ancorato al metodo forfetario: 15.000 km × costo chilometrico ACI, con pubblicazione annuale delle tabelle entro il 31.12. Elemento cruciale, per l'applicazione della nuova disciplina, è la necessità che contratto, immatricolazione e consegna si collochino interamente dal 1.01.2025. In mancanza di uno di questi requisiti, il nuovo regime non può trovare applicazione. Per i veicoli di nuova immatricolazione, con contratti stipulati e consegnati dal 1.01.2025: regola generale: 50% × (15.000 km × costo ACI); riduzioni (10% per auto elettriche - 20% per ibride plug-in). Esempio: auto elettrica immatricolata e concessa a febbraio 2025 → tassazione pari al 10% del valore convenzionale ACI.

Disciplina transitoria - Il legislatore, al fine di evitare effetti distorsivi, ha previsto una fase transitoria, che ha consentito di applicare il regime previgente (percentuali 25%-60% in base alle emissioni) in 2 casi: veicoli concessi in uso promiscuo tra il 1.07.2020 e il 31.12.2024; veicoli ordinati entro il 31.12.2024 e consegnati al dipendente entro il 30.06.02025. Quindi con la consegna del veicolo avvenuta successivamente al 30.06.2025, si esce dall'ambito transitorio e occorre verificare se sussistono i requisiti per il nuovo regime; in difetto, si applica il criterio del valore normale (art. 51, c. 3, Tuir).

Interpello n. 192/2025: L'importanza centrale della consegna - La società istante aveva stipulato contratti di assegnazione nel dicembre 2024, ma con consegna dei veicoli programmata per il luglio 2025. L'istante si chiedeva se la stipula entro il 2024 fosse sufficiente a mantenere il vecchio regime.
L'Agenzia ha risposto negativamente: la data di consegna è elemento dirimente. Se essa è successiva al 30.06.2025, non opera la disciplina transitoria. In questi casi, non trovando applicazione né il vecchio né il nuovo regime, non è applicabile il criterio della determinazione forfettaria di cui all'art. 51, c. 4 del Tuir e la tassazione avviene sulla base del valore normale, imputando al reddito solo la quota riferibile all'uso privato.
La data di effettiva consegna aggiunge un adempimento agli Studi che assistono le aziende, poiché la verifica non potrà limitarsi alla documentazione contrattuale essendo necessario considerare la data effettiva di consegna del veicolo, elemento che in molti casi dipende da fattori produttivi o logistici.

