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

IMPOSTE DIRETTE

di MARCO NESSI

Veicoli in uso promiscuo ai dipendenti: cosa cambia dal 1.01.2025

Il disegno di legge di Bilancio 2025 prevede la modifica del regime di tassazione relativo ai veicoli concessi in uso promiscuo ai lavoratori dipendenti/assimilati, con una generale riduzione dell'imponibile fiscale in caso di utilizzo delle autovetture meno inquinanti.

Attuale disciplina - In linea generale, l'assegnazione dell'auto in uso promiscuo a favore dei dipendenti determina in capo a quest'ultimi un **compenso in natura** da assoggettare a tassazione Irpef e contribuzione previdenziale. In particolare, questo benefit viene calcolato in una **misura percentuale corrispondente a una percorrenza convenzionale di 15.000 km** calcolata sulla base dei costi chilometrici desumibili dalle tabelle ACI, al netto dell'eventuale corrispettivo posto a carico del dipendente (art. 51, c. 4, lett. a) del Tuir).
Per quanto riguarda le percentuali, il Tuir prevede quanto segue:
- **25%** per i veicoli con valori di emissione di CO2 fino a 60g/km;
- **30%** per i veicoli con valori di emissione di CO2 superiori a 60g/km ma non a 160g/km;
- **50%** per i veicoli con valori di emissione di CO2 superiori a 160g/km ma non a 190g/km;
- **60%** per i veicoli con valori di emissione di CO2 superiore a 190g/km.

In genere l'assegnazione del *fringe benefit* viene **effettuata in forma scritta,** utilizzando quelle che sono le formule contrattuali collegate alla modalità di concessione (concessione, uso, comodato, ecc.). Nel caso dell'autovettura, l'accordo deve necessariamente contenere alcune **clausole particolari** quali, tipicamente, il riaddebito parziale o totale del costo al lavoratore per utilizzo personale e la gestione degli eventuali optional richiesti dal lavoratore o delle contravvenzioni.
Si ricorda che il sopra citato *fringe benefit* deve essere calcolato (in tal senso: circ. Ag. Entrate nn. 326/1997 e 1/E/2007) **in modo forfettario** (ovvero si prescinde dalla reale percorrenza chilometrica) e **su base annua** (pertanto, in caso di assegnazione per un periodo inferiore all'anno, è necessario effettuare il ragguaglio). Inoltre:
- le eventuali somme corrisposte dal dipendente a fronte dell'utilizzo del veicolo devono essere **considerate a riduzione del reddito di lavoro dipendente;**
- l'utilizzo in uso promiscuo del veicolo deve essere **soddisfatto per la maggior parte del periodo d'imposta;**
- il costo delle auto concesse in uso promiscuo ai dipendenti è **deducibile dal reddito d'impresa** in misura non superiore al 70% del relativo ammontare senza limitazioni d'importo (ex art. 164 del Tuir);
- il valore dell'autovettura attribuita in uso promiscuo al dipendente **concorre a formare il limite di esenzione generale** di 1.000 euro (ovvero 2.000 euro per i dipendenti con figli a carico) previsto per i periodi d'imposta 2025-2027 in deroga a quanto stabilito dall'art. 51, c, 3 del Tuir relativamente ai beni e servizi offerti ai dipendenti (compresi i rimborsi per le utenze domestiche e i canoni di affitto/mutuo sull'abitazione principale).

Modifiche previste - In questo contesto l'art. 7 del disegno di legge di Bilancio 2025 prevede la modifica del *fringe benefit* tassato in capo ai lavoratori dipendenti/assimilati con una **generale riduzione dell'imponibile fiscale per quanto attiene le autovetture meno inquinanti.** In tal senso, infatti, con la modifica all'art. 51, c. 4, lett. a) del Tuir, è previsto che, relativamente agli autoveicoli indicati nell'art. 54, c. 1, lett. a), c) e m) del Codice della strada, le motociclette e i ciclomotori di nuova immatricolazione che saranno concessi in uso promiscuo con contratti stipulati dal 1.01.2025, il *fringe benefit* dovrà essere calcolato sull'importo corrispondente a una percorrenza convenzionale di 15.000 km (sempre sulla base del costo chilometrico di esercizio derivante dalle tabelle nazionali dell'ACI) nelle seguenti (diverse) misure:
- **10%** per i veicoli a trazione esclusivamente elettrica;
- **20%** per i veicoli elettrici ibridi plug-in;
- **50%** per i veicoli con altre alimentazioni.

Le sopra citate novità (ove confermate) comporterebbero quindi il passaggio da un sistema basato sulle emissioni di CO2 ad un sistema basato sulla tipologia di alimentazione, con vantaggi significativi in caso di concessione in uso promiscuo di veicoli elettrici o ibridi plug-in.

Riproduzione vietata - venerdì 29 novembre 2024