

IMPOSTE DIRETTEdi **MARCO NESSI****Auto aziendali in uso promiscuo: le osservazioni di Assonime**

Assonime, con la circolare n. 7/2025, analizza il nuovo regime fiscale dei fringe benefit per le auto aziendali in uso promiscuo (art. 1, c. 15 L. 207/2024), evidenziando criticità ambientali, applicative e l'assenza di un regime transitorio.

Con la circolare 3.04.2025 n. 7, Assonime è intervenuta sul nuovo regime di determinazione del reddito da lavoro dipendente relativo alle auto aziendali concesse in uso promiscuo, introdotto dall'art. 1, c. 15 L. 207/2024 (legge di Bilancio 2025) a modifica dell'art. 51, c. 4, lett. a) del Tuir.

Com'è noto, la nuova disciplina prevede una **tassazione forfettaria del fringe benefit correlata all'alimentazione del veicolo**, secondo le seguenti percentuali:

- **50%** per veicoli a combustione interna e per gli ibridi non *plug-in (mild hybrid e full hybrid)*;
- **20%** per i veicoli ibridi *plug-in*;
- **10%** per i veicoli elettrici puri a batteria.

Assonime ha evidenziato che questa formulazione presenta criticità sistematiche e applicative, già dalla **scarsa coerenza ambientale**: a conferma è stato osservato che i veicoli *mild e full hybrid* (spesso caratterizzati da basse emissioni) sono equiparati fiscalmente ai tradizionali veicoli termici. Infatti, la normativa non considera il reale utilizzo della modalità elettrica nei *plug-in hybrid*, né fornisce indicazioni circa la tassazione dei veicoli elettrici a celle a combustibile (FCEV), potenzialmente assimilabili ai veicoli a batteria.

Un ulteriore punto critico riguarda la **mancata previsione di un regime transitorio**, in quanto la nuova formulazione dell'art. 51, c. 4, lett. a) del Tuir è applicabile formalmente ai soli veicoli immatricolati a partire dal 1.01.2025, ma non viene disciplinato il trattamento fiscale da applicare alle auto immatricolate precedentemente. Alla luce di ciò, Assonime richiama la risoluzione n. 46/E/2020, con cui l'Agenzia delle Entrate aveva riconosciuto l'applicabilità del nuovo criterio di determinazione del fringe benefit (basato sulle emissioni) a condizione che l'immatricolazione e la stipula del contratto di assegnazione fossero entrambe successive alla data di entrata in vigore delle novità. Da quanto sopra deriva che:

- **il nuovo regime dovrebbe essere applicabile alle sole assegnazioni di veicoli immatricolati a partire dal 2025 con contratti stipulati da tale data;**

- (viceversa) **nei casi in cui dovesse mancare almeno uno dei due requisiti (immatricolazione o contratto post-2024), dovrebbe continuare a trovare applicazione il regime previgente incentrato sulle emissioni di CO2.**

Pertanto, **dovrebbero continuare a essere assoggettati al regime previgente:**

- i veicoli assegnati con contratti stipulati tra il 1.07.2020 e il 31.12.2024 (purché immatricolati nello stesso periodo);
- i veicoli immatricolati prima del 2025 ma assegnati successivamente;
- i veicoli immatricolati dopo il 31.12.2024, ma assegnati con contratti stipulati anteriormente.

Assonime sottolinea che, vista l'assenza di un regime transitorio, l'eventuale applicazione indiscriminata del criterio del "*valore normale*" nei casi esclusi dalla nuova disciplina sarebbe irragionevole e in contrasto con la *ratio* della riforma, in quanto **verrebbero ingiustamente penalizzati i veicoli a basso impatto ambientale immatricolati prima del 2025** (in ciò incidendo in modo svantaggioso su situazioni già definite o in corso). Alla luce delle incertezze attuali, viene quindi auspicato un intervento chiarificatore da parte dell'Agenzia delle Entrate, anche al fine di evitare contenziosi e favorire un'applicazione uniforme della norma.

Infine, viene proposta una **dilazione dell'entrata in vigore del nuovo regime** (ad esempio al 1.07 o al 1.09.2025) in modo tale da concedere tempo utile ai datori di lavoro per rivedere *policy* aziendali e contratti di benefit.