

IMPOSTE DIRETTE

di 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.