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

IMPOSTE DIRETTE

di CRISTIAN VALSIGLIO

Finalmente ultimata la tassazione delle auto a uso promiscuo

Dopo mesi di incertezza, la L. 60/2025 ha chiarito che la nuova tassazione per le auto aziendali in uso promiscuo si applica solo ai veicoli assegnati dal 1.07.2025, salvaguardando quelli concessi od ordinati prima.

Ci sono voluti circa 5 mesi per sistemare il pasticcio della tassazione delle auto concesse ai dipendenti a uso promiscuo. Come si ricorderà, l'art. 1, c. 48 L. 207/2024 (legge di Bilancio 2025) ha previsto, **dal 2025, una nuova tassazione delle auto concesse a uso promiscuo ai lavoratori.** Tale nuovo regime è volto a raggiungere gli obiettivi di transizione ecologica ed energetica, mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici previsti nell'ambito dei documenti programmatici.

Come noto, le auto concesse al dipendente possono essere **tassate secondo il *"valore normale"* per le auto concesse solo a utilizzo privato o secondo un *"valore convenzionale"* per le auto concesse a utilizzo promiscuo.** Sulle auto concesse a solo uso lavorativo non sono dovute imposte e contributi.
Relativamente alla tassazione delle auto a uso promiscuo, l'art. 51, c. 4, lett. a) del Tuir determina forfettariamente l'imponibile fiscale sulla base di 2 componenti: da un lato, il costo chilometrico definito annualmente dall'Aci per il modello specifico di veicolo, su una percorrenza convenzionale annua di 15.000 km; dall'altro, un coefficiente fiscale determinato dal Legislatore. Il risultato dell'applicazione del coefficiente al costo chilometrico determina l'imponibile fiscale.

La legge di Bilancio 2025 ha modificato il coefficiente fiscale prendendo a riferimento non più il consumo di CO2, ma il tipo di alimentazione utilizzato. Infatti, se la norma in vigore fino al 31.12.2024 prevedeva un coefficiente fiscale, determinato in base alle emissioni di CO2 del veicolo secondo le seguenti percentuali: 25% per veicoli con emissioni fino a 60 g/km, 30% per quelli tra 61 e 160 g/km, 50% per la fascia 161-190 g/km e 60% per oltre 190 g/km; per i veicoli di nuova immatricolazione, concessi in uso promiscuo con contratti stipulati a decorrere dal 1.01.2025, i coefficienti fiscali utilizzabili saranno i seguenti: 10% in caso di attribuzione di veicoli elettrici a batteria; 20% in caso di assegnazione di veicoli elettrici plug-in ibridi; 50% in tutti gli altri casi (veicoli a metano, gpl, idrogeno, benzina, gasolio e gli ibridi Hev).

Il dettato normativo, tuttavia, non chiariva in alcun modo la residua applicabilità del vecchio regime di tassazione non prevedendo di fatto alcun regime transitorio: ciò induceva a ritenere che per le auto concesse a uso promiscuo non rientranti nella disciplina in essere al 2025 si dovesse applicare il peggiore regime del valore normale.
Fortunatamente il c.d. decreto Bollette mette *"una pezza"* alla maldestra svista (forse voluta) del legislatore. La L. 60/2025, pubblicata in G.U. il 29.04.2025, nel convertire il D.L. 28.02.2025, n. 19 (c.d. decreto Bollette), tramite l'art. 6, c. 2-bis, ha introdotto l'art. 1, c. 48-bis della legge di Bilancio 2025. Con tale disposizione è stabilito che **i nuovi criteri di tassazione dei veicoli aziendali assegnati ai dipendenti come fringe benefit non troveranno applicazione ai veicoli concessi in uso promiscuo dal 1.07.2020 al 31.12.2024 e per i veicoli ordinati dai datori di lavoro entro il 31.12.2024 e concessi in uso promiscuo dal 1.01.2025 al 30.06.2025.** A tali auto continuerà, invece, ad applicarsi la normativa previgente: ossia quella che si basava su coefficienti fiscali che prendevano a riferimento i valori di emissione di anidride carbonica.

Ora la palla viene girata sul campo del datore di lavoro, il quale dovrà provvedere a operare conguagli fiscali e contributivi per sistemare eventuali disallineamenti procurati dal *"vuoto"* normativo.

Riproduzione vietata - sabato 31 maggio 2025