STUDIO PIZZANO

COMMERCIALISTA E REVISORE LEGALE

www.studiopizzano.it

FRINGE BENEFIT AUTO AZIENDALI 2025: L'AGENZIA DELLE ENTRATE DEFINISCE I CRITERI DEL REGIME TRANSITORIO

Pubblicato il10 Luglio 2025 di Sabatino Pizzano

L'attesa **circolare n. 10/E del 3 luglio 2025** dell'Agenzia delle Entrate segna una svolta decisiva nell'interpretazione della complessa normativa sui fringe benefit delle auto aziendali. Dopo mesi di incertezza applicativa, l'amministrazione finanziaria fornisce finalmente un quadro operativo chiaro per la gestione del periodo transitorio, delineando criteri interpretativi che, nella sostanza, favoriscono il contribuente. La portata delle indicazioni va ben oltre il mero chiarimento tecnico: si tratta di orientamenti che ridefiniscono l'approccio strategico delle aziende nella gestione dei benefit auto per i propri dipendenti.

Stanco di leggere? Ascolta l'articolo nell'innovativo formato podcast.

https://www.studiopizzano.it/wp-content/uploads/2025/07/236205.ogg

Il nuovo impianto fiscale della legge di bilancio 2025

La **Legge n. 207/2024** ha stravolto radicalmente l'architettura della tassazione sui veicoli aziendali, introducendo un sistema che privilegia nettamente la sostenibilità ambientale. L'**articolo 51, comma 4, lettera a) del TUIR**, nella sua nuova formulazione, stabilisce che per autoveicoli, motocicli e ciclomotori di nuova immatricolazione concessi in uso promiscuo con contratti stipulati dal 1° gennaio 2025, il fringe benefit si determina applicando il **50% dell'importo** corrispondente a una percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri, calcolato secondo le tabelle elaborate dall'ACI.

Tuttavia, la vera innovazione risiede nel **sistema di incentivazione ambientale**: la percentuale scende drasticamente al **10% per i veicoli a batteria a trazione esclusivamente elettrica** e al **20% per i veicoli elettrici ibridi plug-in**. Un meccanismo che, nell'analisi economica complessiva, può comportare differenze di tassazione dell'ordine di diverse migliaia di euro annui per veicolo, modificando sostanzialmente l'equilibrio costi-benefici nella scelta delle politiche aziendali sui benefit.

L'Agenzia delle Entrate ha chiarito che la nuova disciplina richiede la **contemporanea sussistenza** di tre elementi: l'immatricolazione del veicolo, la stipulazione del contratto di concessione in uso promiscuo e la consegna effettiva al dipendente, tutti verificatisi a partire dal 1° gennaio 2025. Un approccio che riflette una valutazione sistematica della fattispecie, coerente con i principi consolidati della giurisprudenza tributaria in materia di norme transitorie.

Disciplina transitoria: interpretazione sistematica del comma 48-bis

La questione più delicata affrontata dalla circolare riguarda l'applicazione dell'**articolo 1, comma 48-bis della Legge 207/2024**, introdotto dall'**articolo 6, comma 2-bis del DL 19/2025** (decreto "Bollette"). La norma stabilisce che "resta ferma" la disciplina vigente sino al 31 dicembre 2024 per due categorie di veicoli: quelli concessi in uso promiscuo dal 1° luglio 2020 al 31 dicembre 2024 e quelli ordinati dai datori di lavoro entro il 31 dicembre 2024 e concessi in uso promiscuo dal 1° gennaio al 30 giugno 2025.

L'interpretazione fornita dall'Agenzia merita particolare attenzione: il comma 48-bis fa **esclusivo riferimento alla "concessione in uso promiscuo"** del veicolo, non anche alla stipulazione del relativo contratto. Di conseguenza, ai fini dell'applicazione della norma transitoria, rileva la **data di consegna del veicolo al dipendente**. Questa lettura, apparentemente tecnica, ha implicazioni operative di notevole rilievo, poiché consente di applicare il regime previgente anche in situazioni dove la stipulazione contrattuale sia avvenuta nel 2025.

La disposizione transitoria va applicata, secondo l'Agenzia, **in combinato disposto** con quanto stabilito dall'articolo 51, comma 4, lettera a) del TUIR nella versione vigente fino al 31 dicembre 2024. In altri termini, ai veicoli immatricolati, oggetto di contratti di concessione in uso promiscuo e consegnati al dipendente dal 1° luglio 2020 al 31 dicembre 2024, si applica – fino alla **naturale scadenza dei contratti** – il regime di tassazione vigente al 31 dicembre 2024.

Casistica operativa: esempi di applicazione

L'Agenzia fornisce una serie di esempi che illuminano la complessità applicativa della normativa. **Primo scenario**: veicolo ordinato il 10 luglio 2024, contratto stipulato il 20 dicembre 2024, immatricolazione e consegna al dipendente a febbraio 2025. In questo caso, il regime di tassazione applicabile è quello vigente al 31 dicembre 2024, in quanto tutti i requisiti del comma 48-bis risultano soddisfatti.

Secondo scenario: veicolo ordinato il 10 luglio 2024, contratto stipulato il 5 febbraio 2025, immatricolazione e consegna a maggio 2025. Anche in questa fattispecie, nonostante la stipulazione contrattuale nel 2025, si applica il regime previgente, confermando l'approccio sostanzialista dell'Agenzia nella valutazione dei requisiti temporali.

Terzo scenario, particolarmente significativo: veicolo ordinato entro il 31 dicembre 2024, con requisiti di immatricolazione, stipulazione del contratto e consegna verificatisi dal 1° gennaio al 30 giugno 2025, che rientri nella tipologia dei veicoli a basse emissioni. In questo caso, l'Agenzia ritiene applicabile la **disciplina più favorevole** introdotta dal comma 48, considerando che i requisiti previsti per la nuova disciplina si sono comunque tutti verificati nel 2025.

Aspetti interpretativi: il favor rei nella normativa transitoria

L'approccio dell'Agenzia delle Entrate rivela una **sensibilità interpretativa** non sempre riscontrabile nella prassi amministrativa. L'applicazione del principio del favor rei nelle situazioni di incertezza normativa rappresenta un elemento di particolare interesse, soprattutto nella gestione dei veicoli ecologici che beneficiano delle nuove percentuali agevolate.

Questa interpretazione assume rilievo sistematico: l'amministrazione finanziaria dimostra di privilegiare la **sostanza economica dell'operazione** rispetto alla mera sequenza temporale degli adempimenti formali. Un approccio che, nella giurisprudenza consolidata della Cassazione, trova spesso applicazione nelle situazioni di incertezza interpretativa delle norme tributarie.

Criteri alternativi: il "valore normale" e le sue applicazioni

Un aspetto spesso trascurato nella prassi applicativa riguarda l'utilizzo del criterio di tassazione basato sul **"valore normale"** al netto dell'utilizzo aziendale. La circolare conferma che questo criterio, delineato nella **Risoluzione n. 46/2020**, trova applicazione per veicoli ordinati entro il 31 dicembre 2024, concessi in uso promiscuo con contratti stipulati nel 2024, immatricolati nel 2025 ma consegnati al lavoratore dal luglio 2025.

Questa specificazione riveste particolare importanza per le aziende che gestiscono flotte significative, poiché il "valore normale" può comportare una tassazione sensibilmente diversa rispetto al criterio percentuale standard. Nella valutazione economica complessiva, la scelta tra i diversi criteri di tassazione può influenzare in misura significativa il costo effettivo del benefit per l'azienda e l'impatto fiscale per il dipendente.

Proroghe e riassegnazioni: continuità contrattuale versus nuova assegnazione

La circolare affronta due situazioni specifiche che, nella pratica aziendale, generano frequenti quesiti interpretativi. Per le **proroghe dei contratti** di concessione in uso promiscuo, l'Agenzia applica il principio di continuità normativa: rimane applicabile la disciplina fiscale relativa al momento della sottoscrizione dell'originario contratto, fino alla naturale scadenza, purché alla data della stipula risultino soddisfatti i requisiti normativamente previsti.

Diversa è la situazione per le **riassegnazioni del veicolo** a un altro dipendente. In questo caso, la disciplina fiscale applicabile va individuata sulla base delle disposizioni vigenti al momento della riassegnazione. È una distinzione che può avere conseguenze economiche rilevanti: mentre la proroga mantiene il regime originario, la riassegnazione comporta l'applicazione della normativa vigente al momento della nuova assegnazione.

Implicazioni strategiche per le politiche aziendali

Le indicazioni della circolare 10/2025 comportano una **revisione strategica** delle politiche aziendali sui benefit auto. In primo luogo, emerge chiaramente l'incentivazione verso i veicoli ecologici: la differenza tra il 50% per i veicoli tradizionali e il 10% per gli elettrici rappresenta un vantaggio fiscale che può raggiungere diverse migliaia di euro annui per veicolo.

Le aziende devono ora valutare l'opportunità di **accelerare la transizione verso flotte ecologiche**, non solo per motivi di sostenibilità ambientale, ma anche per evidenti ragioni di ottimizzazione fiscale. Il risparmio sul fringe benefit può contribuire significativamente a compensare i maggiori costi di acquisto o noleggio dei veicoli elettrici o ibridi.

Inoltre, la gestione del **periodo transitorio** richiede una mappatura precisa dei contratti esistenti, con particolare attenzione alle date di ordine, immatricolazione, stipulazione e consegna. Questa analisi è essenziale per determinare il regime fiscale applicabile a ciascun veicolo e per pianificare eventuali strategie di ottimizzazione.

Aspetti procedurali e adempimenti documentali

La circolare ribadisce l'importanza fondamentale della **documentazione contrattuale**. L'assegnazione del veicolo in uso promiscuo non costituisce atto unilaterale del datore di lavoro, ma richiede l'accettazione formale del dipendente attraverso la sottoscrizione del contratto di assegnazione. Questo principio, basato sull'**articolo 1321 del Codice Civile** che definisce il contratto come "accordo di due o più parti", assume rilevanza cruciale nella determinazione temporale dell'applicazione delle diverse discipline fiscali.

Le aziende devono pertanto prestare particolare attenzione alla **tempistica delle formalità contrattuali**, assicurandosi che la documentazione rifletta correttamente la volontà delle parti e i tempi effettivi di consegna dei veicoli. La precisione documentale non rappresenta solo un adempimento formale, ma costituisce l'elemento determinante per l'applicazione del regime fiscale più favorevole.

Profili di criticità e questioni aperte

Nonostante la completezza della circolare, permangono alcuni **profili di criticità** nell'applicazione pratica della normativa. La determinazione del momento di "consegna" del veicolo può presentare aspetti problematici, soprattutto in caso di consegne dilazionate nel tempo o di periodi di prova. Analogamente, la definizione di "ordine" del veicolo da parte del datore di lavoro può risultare ambigua in presenza di accordi quadro o contratti di noleggio a lungo termine.

Un altro aspetto che merita attenzione riguarda la **gestione dei contratti collettivi** e delle policy aziendali che prevedono l'assegnazione automatica di veicoli a determinate categorie di dipendenti. In questi casi, la determinazione del momento di "stipulazione del contratto" può presentare profili di complessità che richiedono un'analisi caso per caso.

www.studiopizzano.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA