STUDIO PIZZANO
COMMERCIALISTA E REVISORE LEGALE

www.studiopizzano.it

FRINGE BENEFIT AUTO AZIENDALI: REGIME TRANSITORIO PER GLI ORDINI 2024

Pubblicato il15 Aprile 2025 di Sabatino Pizzano

L'emendamento fiscale al decreto Bollette introduce un regime transitorio per le auto aziendali concesse in uso promiscuo ai dipendenti. La norma stabilisce una distinzione netta tra veicoli ordinati entro il 2024 e quelli assegnati dal 2025, con impatti significativi sul trattamento fiscale e sul calcolo del fringe benefit per i lavoratori.

Veicoli concessi entro giugno 2025: come funziona il regime transitorio

Per i veicoli assegnati ai dipendenti entro giugno 2025, l'emendamento mantiene il sistema attuale disciplinato dall'articolo 51, comma 4, lettera a) del Tuir. Questo regime prevede che per i veicoli concessi dal 1° luglio 2020 al 31 dicembre 2024, il calcolo del benefit resti ancorato al costo chilometrico desumibile dalle tabelle ACI, con una percorrenza convenzionale di 15.000 km annui.

La valorizzazione del benefit varia in base alle emissioni di CO_2 del veicolo, con percentuali che oscillano tra il 25% e il 60%. Nello specifico, il coefficiente fiscale è del 25% per veicoli con emissioni fino a 60 g/km, del 30% per emissioni tra 61 e 160 g/km, del 50% per valori tra 161 e 190 g/km, e del 60% quando le emissioni superano i 190 g/km.

Il legislatore ha voluto così evitare una penalizzazione retroattiva, garantendo continuità al trattamento fiscale per questi veicoli già ordinati o in fase di consegna.

Veicoli ordinati nel 2024 ma assegnati nel 2025: il caso particolare

L'emendamento introduce una tutela specifica per i veicoli ordinati dai datori di lavoro entro il 31 dicembre 2024 ma consegnati e assegnati ai dipendenti dal 1° gennaio al 30 giugno 2025. Senza questa previsione, tali veicoli sarebbero stati soggetti alle nuove regole introdotte dalla legge di Bilancio 2025, con un potenziale aumento degli imponibili del 66,67% rispetto al regime precedente.

La ratio della norma è chiara: tutelare i datori di lavoro che hanno già effettuato ordini di automezzi, evitando l'applicazione retroattiva di un regime fiscale più gravoso. Questa misura risolve una potenziale disparità di trattamento e salvaguarda la continuità operativa nelle aziende.

La forma giuridica della concessione in uso promiscuo

La normativa conferma che l'assegnazione dell'auto aziendale deve avvenire mediante contratto tra datore di lavoro e dipendente. Questo punto merita attenzione: il benefit è riconducibile a un accordo bilaterale e non a un atto unilaterale.

Nella prassi aziendale, tale accordo assume spesso la forma di una lettera di assegnazione che specifica i termini di utilizzo del veicolo e gli oneri a carico del dipendente, come ad esempio quelli relativi a eventuali sinistri, multe o riparazioni. Il lavoratore deve sottoscrivere esplicitamente questo documento, accettando le condizioni d'uso.

Il nuovo regime fiscale per i veicoli assegnati dal 2025

Dal 1° gennaio 2025, per autoveicoli, motocicli e ciclomotori di nuova immatricolazione concessi in uso promiscuo ai dipendenti, si applica il nuovo regime fiscale previsto dalla legge di Bilancio 2025. Pur mantenendo fermo il criterio forfettario basato sui 15.000 km annui, la norma introduce coefficienti differenziati in base all'alimentazione:

- 10% per i veicoli full electric (BEV)
- 20% per gli ibridi plug-in con emissione di CO_2 inferiore a 60 g/km (PHEV)
- 50% per tutte le altre alimentazioni

Un aspetto cruciale riguarda la definizione di "nuova immatricolazione", che si riferisce ai mezzi immatricolati dal 1° gennaio 2025, in coerenza con quanto chiarito dall'Agenzia delle Entrate nella risoluzione 46/E del 2020.

Il caso dei veicoli riassegnati: dubbi applicativi

Rimane in una zona grigia il caso dei veicoli immatricolati prima del 2025 ma riassegnati a un dipendente diverso dopo tale data, ad esempio per pensionamento o dimissioni del precedente utilizzatore. L'Agenzia delle Entrate aveva già affrontato una criticità analoga nella risoluzione 46/E del 2020, chiarendo che in tali circostanze il benefit va determinato secondo il criterio del valore normale (articolo 51, comma 3 del Tuir).

Ci si potrebbe chiedere se in questi casi sia possibile applicare la medesima previsione contenuta nell'emendamento per i veicoli ordinati entro il 2024. La questione rimane aperta, ma in ogni caso il limite temporale per la stipula del contratto di nuova assegnazione non potrebbe superare il 30 giugno 2025.

www.studiopizzano.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA