

APPROFONDIMENTI

Il Decreto Bollette corregge la disciplina fiscale per le auto ad uso promiscuo

di **Luca Vannoni**

La [legge 60 del 24 aprile 2025](#), di conversione del D.L. 19/2025 (c.d. Decreto Bollette), apporta un'importante revisione alla disciplina fiscale delle auto ad uso promiscuo, oggetto di una recente, ma problematica, riforma.

Pochi mesi fa, la Legge di Bilancio 2025 (articolo 1, comma 48, L. 207/202), aveva infatti modificato l'articolo 51, comma 4, lettera a), Tuir, stabilendo, per i veicoli di nuova immatricolazione concessi in uso promiscuo *"con contratti stipulati a decorrere dal 1° gennaio 2025"*, un valore imponibile forfettario pari al 50% dell'importo, corrispondente a una percorrenza convenzionale di 15.000 Km, calcolato sulla base del costo chilometrico di esercizio desumibile dalle tabelle ACI, al netto delle somme eventualmente trattenute al dipendente.

La percentuale è ridotta al 10% per i veicoli a batteria a trazione esclusivamente elettrica e al 20% per i veicoli elettrici ibridi *plug-in*.

Come si evince chiaramente dal dato letterale della norma nella sua versione originaria, le nuove percentuali si sarebbero applicate alle nuove immatricolazioni con contratti sottoscritti dal 1° gennaio 2025.

Tuttavia, proprio l'ambito temporale di applicazione ha generato più di una perplessità. Innanzitutto, la Legge di Bilancio 2025 ha sostituito completamente il contenuto della lettera a) dell'articolo 51, comma 4, creando così un vuoto normativo relativo ai veicoli concessi con contratti stipulati entro il 31 dicembre 2024. Inoltre, non vi era alcuna disciplina transitoria che tenesse conto delle tempistiche di consegna: poco importava che l'auto fosse stata ordinata nel corso del 2024, ciò che contava era che, se l'auto fosse stata consegnata dal 1° gennaio 2025, si sarebbe applicata la nuova disciplina, manifestamente punitiva nei confronti delle auto a combustione.

Nella precedente revisione, frutto della Legge di Bilancio per il 2020 (articolo 1, commi 632 e 633, L. 160/2019), oltre ad essere stata prevista un'entrata in vigore posticipata (1° luglio 2020) rispetto al 1° gennaio, si prevedeva espressamente, al comma 633, che *"resta ferma l'applicazione della disciplina dettata dall'articolo 51, comma 4, lettera a), del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, nel testo vigente al 31 dicembre 2019, per i veicoli concessi in uso promiscuo con contratti stipulati entro il 30 giugno*



2020.”.

E veniamo, dunque, al correttivo della legge di conversione del Decreto Bollette. Mediante l'introduzione del nuovo comma 48-*bis* all'articolo 1, L. 207/2024, si stabilisce l'applicazione della disciplina dettata dall'articolo 51, comma 4, lettera a), Tuir, nel testo vigente al 31 dicembre 2024, per i veicoli concessi in uso promiscuo dal 1° luglio 2020 al 31 dicembre 2024, nonché per i veicoli ordinati dai datori di lavoro entro il 31 dicembre 2024 e concessi in uso promiscuo dal 1° gennaio 2025 al 30 giugno 2025.

Le novità agiscono su 2 distinti profili: da una parte, si prevede la sopravvivenza della vecchia disciplina per le auto concesse prima del 1° gennaio 2025; il medesimo destino viene riconosciuto, inoltre, anche alle auto ordinate nel 2024 e concesse fino al 30 giugno 2025.

Con il correttivo del Decreto Bollette si dà sì una risposta alle 2 principali perplessità che la recente riforma aveva generato, ma rimangono alcune zone d'ombra che meritano attenzione.

Innanzitutto, che disciplina dev'essere applicata alle auto immatricolate nel 2024 e concesse nel 2025 (fino al 30 giugno 2025)?

Sul punto, si ritiene che si possa rientrare nell'ipotesi prevista dal correttivo solo se l'Agenzia delle entrate modifica i propri orientamenti: con la risoluzione n. 46/E/2020 aveva, infatti, specificato, su un passaggio della precedente riforma coincidente con quella attuale, che per nuova immatricolazione si dovesse intendere l'immatricolazione effettuata successivamente all'entrata in vigore della disposizione (al tempo, 1° luglio 2020). Se, viceversa, dovesse essere confermata la precedente lettura, essendo l'immatricolazione antecedente, l'Agenzia delle entrate ritiene che si dovrebbe applicare il valore di mercato, al netto della quota relativa all'utilizzo per fini lavorativi: logica cristallina, ma applicazione assolutamente incerta.

Nella stessa logica, bisognerà capire come gestire le auto non di nuova immatricolazione concesse nel corso del 2025: su questo punto, non sembrano esserci margini di manovra interpretativi e, non essendovi un'espressa regolamentazione di tale fattispecie, sembra scontata l'applicazione delle regole di mercato.

Il reddito di lavoro dipendente è, infatti, costituito *“da tutte le somme e i valori in genere, a qualunque titolo percepiti nel periodo d'imposta, anche sotto forma di erogazioni liberali, in relazione al rapporto di lavoro”*.

La regola è che tutto ciò che viene corrisposto al lavoratore, a prescindere dal titolo, costituisce reddito (articolo 51, comma 1, Tuir), dove, quindi, l'esenzione rappresenta l'eccezione e richiede una specifica previsione, il cui ambito di applicazione non potrà essere esteso con interpretazioni sistematiche e analogiche.

Nel caso in cui il corrispettivo sia in natura soccorre l'articolo 51, comma 3, primo periodo, Tuir: *“ai fini della determinazione in denaro dei valori di cui al comma 1, compresi quelli dei beni*



ceduti e dei servizi prestati al coniuge del dipendente o a familiari indicati nell'articolo 12, o il diritto di ottenerli da terzi, si applicano le disposizioni relative alla determinazione del valore normale dei beni e dei servizi contenute nell'articolo 9". Quest'ultima disposizione prevede che "per valore normale, salvo quanto stabilito nel comma 4 per i beni ivi considerati, si intende il prezzo o corrispettivo mediamente praticato per i beni e i servizi della stessa specie o similari, in condizioni di libera concorrenza e al medesimo stadio di commercializzazione, nel tempo e nel luogo in cui i beni o servizi sono stati acquisiti o prestati, e, in mancanza, nel tempo e nel luogo più prossimi".

In assenza di norma specifica, la valorizzazione fiscale del *fringe benefit* passa dalle regole generali.

Seminario di specializzazione

Costo del lavoro e budget del personale

Scopri di più