



Auto in uso promiscuo al dipendente 2025: nuove regole e gestione del periodo transitorio

di **Fabio Garrini**

Lo scorso 1° gennaio è divenuta operativa la stretta fiscale sulle auto in uso promiscuo al dipendente.

Il comma 48 della Legge di Bilancio 2025 (L. 207/2024) è intervenuto per ridefinire le modalità di determinazione del *benefit* tassato in capo al dipendente che utilizza l'auto aziendale, seguendo una logica di favore per le vetture ad alimentazione esclusivamente o prevalentemente elettrica, in luogo delle precedenti regole che, invece, subordinavano il *benefit* alla verifica dell'impatto ecologico del veicolo stesso (in termini di CO₂ prodotta).

Le modifiche riguardano i veicoli immatricolati dal 2025 e, in ogni caso, i contratti di assegnazione stipulati dal 1° gennaio: pertanto, non tutte le vetture saranno interessate dalle nuove previsioni, ma occorrerà, invece, verificare i 2 richiamati parametri temporali per verificare quale sia il *benefit* tassabile in relazione alla specifica vettura concessa in uso. Su questo aspetto, per la gestione delle situazioni transitorie (ossia veicoli immatricolati precedentemente al 2025 e concessi al dipendente dal 2025 in poi) è possibile sfruttare quanto affermato dall'Agenzia delle entrate in occasione della precedente analoga modifica introdotta con riferimento al 1° luglio 2020.

L'uso promiscuo della vettura prevede che il dipendente, a cui il mezzo viene consegnato, ne possa fare un utilizzo sia personale sia lavorativo: in altre parole, egli la utilizzerà (ad esempio) sia per recarsi a visitare i clienti, quanto per le proprie necessità personali o familiari (uscire la sera, vacanze, per svago nei *weekend*, etc.), senza limitazioni di sorta.

I costi relativi a tale veicolo (tanto quelli relativi all'acquisizione, quanto quelli di gestione) sono sostenuti dal datore di lavoro, ma è possibile pattuire che il dipendente corrisponda un canone a titolo di contributo delle spese sostenute dal datore stesso (normalmente questa è la soluzione che viene praticata dalle imprese, in quanto offre il massimo vantaggio fiscale).

Il trattamento fiscale in capo al datore di lavoro

Prima di concentrarci sul tema del *benefit*, vale la pena di ricordare brevemente quali siano le regole fiscali, in capo al datore di lavoro, concernenti il trattamento dei costi sostenuti in



relazione alla vettura concessa in uso promiscuo al dipendente: sono previsioni di significativo interesse, a conferma della diffusione che questa fattispecie di utilizzo del veicolo ha avuto nel corso degli ultimi anni.

I costi dei veicoli dati in uso promiscuo ai dipendenti sono deducibili nel limite del 70% dell'importo sostenuto; come precisato dalla circolare n. 47/E/2008, il calcolo della quota indeducibile avviene al lordo del *benefit* determinato in capo al dipendente. Quindi, ipotizzando 5.000 euro di costi, la ripresa in aumento sarà di 1.500 euro, indipendentemente da quanto venga tassato in capo al dipendente.

Da notare come nell'uso promiscuo, rispetto alla "ordinaria" vettura aziendale, sotto il profilo delle imposte dirette il vantaggio è duplice:

- prima di tutto, come detto, la misura di deduzione è ben superiore (ossia il 70% in luogo del 20%); inoltre
- il costo del veicolo è interamente rilevante e quindi gli ammortamenti deducibili (ovvero i canoni di *leasing* o noleggio) saranno calcolati sull'intero costo sostenuto (mentre, per le "ordinarie" vetture aziendali il limite fiscale è di 18.076 euro).

Se il trattamento ai fini delle imposte sul reddito è piuttosto chiaro e lineare, meno note sono le puntuali conseguenze che caratterizzano tale fattispecie sotto il profilo Iva. Prima di tutto occorre richiamare le norme di riferimento che risultano centrali per l'analisi delle corrette regole riguardanti l'applicazione dell'Iva.

La gestione della detrazione dell'imposta assolta sull'acquisto della vettura (acquisto diretto, *leasing* o noleggio), quanto quella relativa alle spese di gestione, deve essere esaminata tenendo in considerazione la posizione evidenziata dal Mef con la risoluzione n. 6/DPF/2008.

Attraverso tale documento il Dipartimento delle politiche fiscali ha precisato che i veicoli a motore concessi in uso promiscuo ai dipendenti a titolo oneroso conferiscono al concedente il diritto alla detrazione integrale al 100% dell'imposta assolta sugli acquisti (il veicolo si considera come utilizzato a fini esclusivamente professionali). A tal fine è necessario assolvere l'Iva su una base imponibile almeno pari a quella fissata dalle tabelle ACI in corrispondenza di una percorrenza convenzionale, almeno fino all'emanazione del Decreto previsto dal novellato comma 3, articolo 14, D.P.R. 633/1972.

L'imposta afferente l'acquisto dei veicoli aziendali è detraibile nel limite del 40%, mentre quella afferente i veicoli utilizzati esclusivamente nell'esercizio dell'impresa o dell'arte o professione è integralmente detraibile. Nei casi di assegnazione dei predetti veicoli aziendali a determinati soggetti che operano per conto dell'impresa, tale "esclusività" nell'utilizzo del veicolo può essere raggiunta addebitando all'utilizzatore un corrispettivo (assoggettato a Iva) corrispondente all'uso privato del veicolo.

La DRE del Lazio, nell'interpello n. 954-716/2017, ha affermato che il diritto alla detrazione



integrale dell'Iva spetta non solo per le spese di acquisizione del veicolo, ma anche per le spese di gestione.

Il *benefit* per l'auto aziendale

A fronte della concessione in utilizzo della vettura (concessione che deve essere comprovata da idonea documentazione, quale una clausola contrattuale specifica), in capo al dipendente si genera un *benefit* (ossia una retribuzione in natura da tassare) relativo all'utilizzo personale, che viene determinato in maniera forfettaria ai sensi dell'articolo 51, Tuir.

È necessario che l'utilizzo da parte del dipendente avvenga per la maggior parte del periodo d'imposta; a tal fine il periodo d'imposta da prendere in considerazione non necessariamente deve coincidere con l'anno solare, ma al contrario esso deve essere individuato nel periodo di imposta del datore di lavoro. Inoltre, se la vettura viene acquistata o venduta dal datore di lavoro in corso d'anno, per la verifica della prevalenza occorre fare riferimento al periodo di possesso. Si ricorda inoltre che l'utilizzo può anche non essere continuativo, ma è sufficiente che nel corso del periodo d'imposta la condizione richiesta si sia realizzata almeno per il numero di giorni richiesto; inoltre, la concessione può riguardare anche più soggetti nello stesso anno e, detti periodi di utilizzo, vanno verificati cumulativamente per il raggiungimento del limite richiesto.

Il *benefit* determinato in capo al dipendente è pari a una determinata percentuale (misura che varia per le assegnazioni dal 1° gennaio sui veicoli di nuova immatricolazione) dell'importo corrispondente a una percorrenza convenzionale di 15.000 km calcolato sulla base del costo chilometrico di esercizio desumibile dalle tabelle pubblicate annualmente dall'ACI, al netto delle eventuali somme trattenute (e dunque addebitate) al dipendente e da questo corrisposte in cambio della possibilità di utilizzare, anche per fini personali, l'automezzo aziendale.

Da notare che tale addebito non è affatto necessario (il datore di lavoro potrebbe nulla pretendere per l'impiego privato che il dipendente intende farne) ma è funzionale (anche) a ottenere la piena detrazione dell'imposta.

Il datore di lavoro, infatti, può stabilire che il dipendente corrisponda un importo che indennizzi l'impresa per l'utilizzo privato che il lavoratore ha diritto a fare dell'auto; tale importo addebitato va a ridurre il *benefit* teorico determinato secondo le regole appena richiamate.

Il compenso in natura derivante dall'utilizzo di tali veicoli è determinato in modo forfettario ed è stabilito su base annuale: poiché la percorrenza di 15.000 km deve essere considerata con riferimento all'intero esercizio, occorre che sia ragguagliata all'eventuale minor periodo dell'anno solare durante il quale il dipendente ha la disponibilità dell'automezzo aziendale, considerando a tale proposito il numero dei giorni per i quali il veicolo è stato assegnato.



In merito alla “tempistica” di tale addebito occorre ricordare che, come evidenziato dalla circolare n. 326/E/1997, il reddito in capo all’amministratore si determina sulla base dei compensi percepiti nel periodo d’imposta compresi i compensi in natura e “*al netto di quanto trattenuto al dipendente o da questo corrisposto nello stesso periodo d’imposta in cambio della possibilità di utilizzare anche a fini personali il mezzo*”.

Pratica diffusa è quella di addebitare al dipendente un corrispettivo pari al *benefit* teorico che si verrebbe a generale, al fine di azzerare ogni conseguenza reddituale in capo al dipendente stesso. Per ottenere tale effetto, per quanto appena affermato, occorre che l’addebito per l’uso promiscuo al dipendente avvenga (quantomeno) nello stesso periodo d’imposta, quindi, la fattura dovrà essere emessa e pagata (il reddito di lavoro dipendente si basa sul principio di cassa) entro il 31 dicembre di tale anno.

Peraltro, qualora l’importo dovuto dal dipendente fosse trattenuto nelle buste paga mensili, si tratterebbe di un corrispettivo pagato per tale importo (attribuendo quindi effettuazione all’operazione ai sensi dell’articolo 6, D.P.R. 633/1972), il che obbligatoriamente impone l’emissione della fattura, almeno per tale frazione; la soluzione più comoda è quella di emettere fattura a inizio anno, pagata in maniera frazionata tramite la trattenuta mensile nelle buste paga.

L’incremento delle misure del *benefit*

Veniamo quindi alla novità introdotta con la recente Legge di Bilancio 2025. L’articolo 1, comma 48, L. 207/2024 sostituisce integralmente la lettera a), comma 4, articolo 51, Tuir, come segue: “*per gli autoveicoli indicati nell’articolo 54, comma 1, lettere a), c) e m), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, i motocicli e i ciclomotori di nuova immatricolazione, concessi in uso promiscuo con contratti stipulati a decorrere dal 1° gennaio 2025, si assume il 50 per cento dell’importo corrispondente ad una percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri calcolato sulla base del costo chilometrico di esercizio desumibile dalle tabelle nazionali che l’Automobile club d’Italia elabora entro il 30 novembre di ciascun anno e comunica al Ministero dell’economia e delle finanze, il quale provvede alla pubblicazione entro il 31 dicembre, con effetto dal periodo d’imposta successivo, al netto delle somme eventualmente trattenute al dipendente. La predetta percentuale è ridotta al 10 per cento per i veicoli a batteria a trazione esclusivamente elettrica e al 20 per cento per i veicoli elettrici ibridi plug-in*”.

Schematicamente, potremmo così rappresentare nella tabella che segue l’evoluzione che la misura del *benefit* tassato in capo al dipendente ha avuto nel corso del tempo.

LE MISURE DEL BENEFIT A CONFRONTO

**Fino al 30 giugno
2020**
30%

**Dal 1° luglio 2020 al 31 dicembre
2024**

Dal 1° gennaio 2025



EDIZIONE 2024/2025

Percorso Paghe e Contributi 2.0

Scopri il **percorso** pratico di **aggiornamento** continuativo per
la gestione degli **adempimenti** relativi alle **paghe** >>

