

Auto aziendali 2025

(alla luce del correttivo di cui alla Legge n. 60
del 24/04/2025)

2 MAGGIO 2025

Dott. Giulio Davide Maretta



COMPANY CAR BENEFIT



Sommario

Quadro normativo	3
La data di sottoscrizione dell'atto di assegnazione	4
La neutralità del mezzo giuridico nell'ordine del veicolo	4
Tassazione auto aziendali ad uso promiscuo: evoluzione normativa	5
Clausola di salvaguardia 2025 (art. 48-bis L. 207/2024)	5
Il caso dell'auto già in possesso dell'azienda al 31/12/2024 e riassegnata nel 2025..	5
L'auto di riferimento per i nostri casi pratici.....	7
CASO n.1: auto ordinata nel 2024 ed assegnata nel 1° semestre 2025.....	7
CASO n.2: auto ordinata nel 2024 ed assegnata nel 2° semestre 2025.....	8
CASO n.3: auto ordinata nel 2025 ed assegnata nello stesso anno	8
CASO n.4: auto già a disposizione del datore di lavoro al 31/12/2024 ed assegnata nel 2025	9

Quadro normativo

Con la legge di bilancio per il 2025 (legge n. 207/2024), il legislatore ha riscritto in modo incisivo la lettera a) del comma 4 dell'articolo 51 del TUIR, ridefinendo il perimetro di tassazione dei veicoli aziendali concessi in uso promiscuo ai dipendenti. L'intervento normativo si inserisce nel più ampio contesto degli obiettivi di transizione ecologica ed energetica, mirando a disincentivare l'uso di autovetture a combustione interna e a favorire, tramite meccanismi fiscali, una mobilità aziendale a minore impatto ambientale.

Tuttavia, la rigidità della nuova formulazione — applicabile ai contratti stipulati a decorrere dal 1° gennaio 2025 — ha destato forte preoccupazione tra imprese e consulenti, in particolare per quei casi in cui le aziende avevano ordinato nuovi veicoli nel corso del 2024, confidando in una consegna già calendarizzata nei primi mesi del 2025. La nuova regola, infatti, avrebbe comportato un aggravio fiscale non preventivato, rompendo il principio di legittimo affidamento.

A fronte delle numerose segnalazioni giunte da operatori e associazioni di categoria, il legislatore è intervenuto in sede di conversione del cosiddetto Decreto Bollette (DL 19/2025, convertito con legge 24 aprile 2025, n. 60), introducendo una provvidenziale clausola di salvaguardia. Quest'ultima consente l'applicazione della normativa previgente alle auto ordinate entro il 31 dicembre 2024, a condizione che la consegna e l'uso promiscuo da parte del dipendente avvengano entro il 30 giugno 2025. Si tratta di una deroga fondamentale, che mitiga gli effetti distorsivi della riforma, almeno per i veicoli oggetto di contratti stipulati nel periodo transitorio.

Si ricorda che:

Per **auto concessa in uso promiscuo al dipendente** si intende un veicolo aziendale messo a disposizione del lavoratore **per finalità sia lavorative che personali**, con possibilità di utilizzo anche al di fuori dell'orario di lavoro, inclusi i giorni festivi e le ferie. Tale assegnazione configura un **fringe benefit** imponibile, poiché rappresenta un'utilità economicamente valutabile connessa al rapporto di lavoro.

La data di sottoscrizione dell'atto di assegnazione

La versione dell'art. 51, comma 4, lett. a) del TUIR, in vigore dal 1° gennaio 2025, condiziona l'applicazione del nuovo regime forfetario di tassazione del fringe benefit alla stipula di contratti di concessione in uso promiscuo a decorrere da tale data. Il riferimento normativo ai "contratti stipulati" rappresenta il punto giuridico cruciale per individuare il momento di attivazione del nuovo trattamento fiscale.

Secondo quanto chiarito dall'Agenzia delle Entrate nella Risoluzione n. 46/E del 14 agosto 2020, il contratto di assegnazione del veicolo costituisce un vero e proprio accordo bilaterale tra datore di lavoro e dipendente, disciplinato dall'art. 1321 c.c., con cui si regolano diritti e obblighi connessi all'uso dell'automezzo. La sottoscrizione di tale accordo è quindi l'evento determinante per individuare il momento in cui si perfeziona la concessione del fringe benefit, rendendo applicabile la normativa in vigore in quel preciso momento.

Tale interpretazione assume una valenza ancora più rilevante nell'ambito del regime transitorio introdotto dall'art. 48-bis della legge n. 207/2024 (come modificata dal DL 19/2025), che **deroga temporaneamente al nuovo art. 51, comma 4, lett. a)**, mantenendo in vita la previgente disciplina per i veicoli:

1. ordinati dal datore di lavoro **entro il 31 dicembre 2024**;
2. **concessi in uso promiscuo al dipendente** con contratto stipulato **dal 1° gennaio al 30 giugno 2025**.

È proprio qui che si coglie appieno la funzione sistematica del concetto di "**momento della sottoscrizione dell'atto di assegnazione**": esso coincide, sul piano normativo e operativo, con la nozione di "contratto stipulato" richiamata tanto nella nuova formulazione dell'art. 51, quanto nella clausola di salvaguardia del regime transitorio. Qualora tale contratto venga perfezionato nel primo semestre del 2025 e l'ordine del veicolo sia stato effettuato entro la fine del 2024, il datore di lavoro potrà legittimamente continuare ad applicare il regime fiscale previgente, evitando l'aggravio imposto dalla nuova disciplina.

La neutralità del mezzo giuridico nell'ordine del veicolo

Ai fini dell'applicazione della clausola di salvaguardia prevista dall'art. 48-bis della legge n. 207/2024, rileva **unicamente il momento in cui è stato effettuato l'ordine del veicolo**, indipendentemente dalla **forma giuridica** utilizzata per acquisirlo. È pertanto irrilevante che il datore di lavoro abbia proceduto tramite **acquisto diretto, contratto di leasing, noleggio a lungo termine o altra tipologia contrattuale**: ciò che assume valore ai fini

fiscali è la data certa in cui l'azienda ha formalizzato l'impegno all'approvvigionamento del veicolo. Tale impostazione evita discriminazioni tra differenti modelli operativi aziendali e concentra l'analisi sul momento oggettivo della decisione di acquisizione, in coerenza con i principi del legittimo affidamento.

Tassazione auto aziendali ad uso promiscuo: evoluzione normativa

Periodo di riferimento	Contratti stipulati dal	Aliquota fringe benefit	Criterio di calcolo	Note principali
Fino al 30/06/2020	Qualsiasi data fino al 30/06/2020	30% fisso	$(\text{Costo}/\text{km ACI}) \times 15.000 \times 30\%$	Nessuna distinzione tra veicoli; criterio uniforme
Dal 01/07/2020 al 31/12/2020	Dal 01/07/2020	<ul style="list-style-type: none"> • ≤60 g/km → 25% • 61–160 g/km → 30% • 161–190 g/km → 40% • >190 g/km → 50% 	$(\text{Costo}/\text{km ACI}) \times 15.000 \times \% (\text{di CO}_2)$	Prima applicazione del sistema CO ₂ . Aliquote intermedie solo per 2020
Dal 01/01/2021 al 31/12/2024	Dal 01/01/2021	<ul style="list-style-type: none"> • ≤60 g/km → 25% • 61–160 g/km → 30% • 161–190 g/km → 50% • >190 g/km → 60% 	$(\text{Costo}/\text{km ACI}) \times 15.000 \times \% (\text{di CO}_2)$	Regime stabilizzato a partire dal 2021
Dal 01/01/2025	Dal 01/01/2025	<ul style="list-style-type: none"> • Elettrico puro → 10% • Ibrido plug-in → 20% • Tutti gli altri → 50% 	$(\text{Costo}/\text{km ACI}) \times 15.000 \times \% \text{ per alimentazione}$	Nuova versione art. 51, c.4, lett. a) TUIR. Non più legato a CO ₂ (ma alla tipologia di alimentazione)

Clausola di salvaguardia 2025 (art. 48-bis L. 207/2024)

Condizione	Effetto fiscale
Ordine del veicolo entro il 31/12/2024	Prima condizione necessaria
Contratto di assegnazione dal 01/01/2025 al 30/06/2025	Seconda condizione necessaria
Entrambe rispettate	Applicazione del regime emissioni CO₂ (come fino al 2024)
Una sola condizione o nessuna	Applicazione del nuovo regime 2025 (percentuali per tipo alimentazione)

Il caso dell'auto già in possesso dell'azienda al 31/12/2024 e riassegnata nel 2025

Una delle casistiche rimaste escluse dalla clausola di salvaguardia introdotta dall'art. 48-bis della legge n. 207/2024 è quella, tutt'altro che marginale, dell'**autoveicolo aziendale già presente nella disponibilità del datore di lavoro al 31 dicembre 2024, ma non ancora**

assegnato in uso promiscuo al lavoratore. Si pensi, ad esempio, a un'auto già immatricolata e utilizzata in precedenza da un altro dipendente cessato dal servizio, che l'azienda decide di riassegnare a un nuovo dipendente nel corso del 2025.

In questo scenario, **non ricorrendo il presupposto dell'“ordine” effettuato entro il 31 dicembre 2024**, non può attivarsi la clausola di salvaguardia prevista per i veicoli ordinati nel 2024 ma concessi nel primo semestre 2025. La conseguenza è che la nuova assegnazione deve ritenersi **soggetta alla disciplina introdotta a decorrere dal 1° gennaio 2025**, come da nuova formulazione dell'art. 51, comma 4, lett. a) del TUIR.

Tuttavia, questa conclusione si scontra con un ulteriore limite normativo: il nuovo regime forfetario post-2025 si applica, testualmente, ai veicoli di **nuova immatricolazione**, mentre nel caso in esame si tratta di un veicolo già immatricolato prima di tale data. In assenza di una norma transitoria specifica, né riconducibile al regime previgente (mancando l'elemento dell'ordine) né conforme ai criteri del regime riformato (non essendo “nuova immatricolazione”), il datore di lavoro si trova in presenza di un **vuoto regolamentare**.

Per questa situazione, occorre fare riferimento ai **principi generali in tema di fringe benefit**, e in particolare all'orientamento espresso dall'Agenzia delle Entrate nella Risoluzione n. 46/E del 14 agosto 2020. Secondo tale prassi, quando non è applicabile alcun criterio forfetario (né quello previgente né quello vigente), **il valore del benefit deve essere determinato secondo il “valore normale”**, ai sensi dell'art. 51, comma 3, TUIR. In pratica, il datore di lavoro è tenuto a:

- ricostruire mensilmente i chilometri percorsi dal dipendente per finalità personali;
- imputare a tassazione la sola quota di valore riferibile all'uso privato;
- escludere dal computo la parte d'uso documentatamente riferibile ad esigenze lavorative.

Dal punto di vista operativo, tale soluzione presenta non poche difficoltà. La determinazione del “valore normale” presuppone infatti **un sistema di rendicontazione puntuale dei chilometri percorsi**, eventualmente integrato da autodichiarazioni, strumenti telematici o tracciamento tramite sistemi GPS aziendali. Per le aziende con flotte numerose, si tratta di un onere organizzativo rilevante e, al momento, privo di indicazioni normative o semplificazioni ufficiali.

In assenza di una norma ad hoc o di un chiarimento amministrativo più favorevole, **questa impostazione resta, ad oggi, l'unica tecnicamente coerente con l'impianto del TUIR e con la prassi dell'amministrazione finanziaria**.

L'auto di riferimento per i nostri casi pratici

Prenderemo a riferimento un'Audi A3 TFSI 1.0 da 110CV a benzina, per tale modello le tabelle ACI 2025 prevedono un costo a chilometro di 0,5532 centesimi di euro.

La produzione di CO₂ per tale modello è dichiarata in circa 108-116 g/km nel ciclo combinato (WLTP).

FRINGE BENEFIT 2025
AUTOVEICOLI A BENZINA IN PRODUZIONE

MARCA	MODELLO	COSTO KM 15.000 KM	FRINGE BENEFIT ANNUALE (25% CK)	FRINGE BENEFIT ANNUALE (30% CK)	FRINGE BENEFIT ANNUALE (50% CK)	FRINGE BENEFIT ANNUALE (60% CK)
AUDI	A3 2020 SPB 30 TFSI 1.0 110CV	0,5532	2.074,50	2.489,40	4.149,00	4.978,80

CASO n.1: auto ordinata nel 2024 ed assegnata nel 1° semestre 2025

Caratteristiche del caso:

- Alfa Srl sottoscrive il contratto di noleggio dell'automezzo il 09/12/2024 con la New Car Rent Spa
- L'auto viene immatricolata il 23/01/2025 e consegnata ad Alfa Srl lo stesso giorno
- Alfa Srl sottoscrive il contratto d'assegnazione col dipendente Mario Rossi il 01/02/2025 e da tale giorno l'automezzo entra in possesso del dipendente

In questo caso, operando la clausola di salvaguardia di cui all'art. 48-bis L. n. 207/2024 per via della presenza di entrambe le condizioni richieste, si potranno applicare le regole valide fino al 31/12/2024 che prevedono il seguente carico fiscale (Costo/km ACI) × 15.000 × % (di CO₂), quindi avremo: 0,5532 × 15.000 × 30% = 2.489,40

Mensilmente il fringe benefit (per l'utilizzo dell'auto) genererà un incremento dell'imponibile contributivo e fiscale pari ad euro 207,45.

Si ricorda che:

poiché l'automezzo è stato assegnato dal mese di 02/2025 il dipendente non potrà beneficiare dell'esenzione di cui all'art. 51 c. 3 D.P.R. 917/1986 (TUIR) prevista in 1.000 euro per la generalità dei dipendenti, ed in 2.000 per coloro che hanno figli a carico, poiché l'importo totale annuo del fringe benefit eccede entrambi i limiti (207,45 × 11 = 2.281,95).

CASO n.2: auto ordinata nel 2024 ed assegnata nel 2° semestre 2025

Caratteristiche del caso:

- Alfa Srl sottoscrive il contratto di noleggio dell'automezzo il 09/12/2024 con la New Car Rent Spa
- L'auto viene immatricolata il 23/01/2025 e consegnata ad Alfa Srl lo stesso giorno
- Alfa Srl sottoscrive il contratto d'assegnazione col dipendente Luigi Verdi il 01/07/2025 e da tale giorno l'automezzo entra in possesso del dipendente

In questo caso non opera la clausola di salvaguardia di cui all'art. 48-bis L. n. 207/2024, poiché il contratto d'assegnazione è stato stipulato dopo il 30/06/2025.

Si applicano pertanto le regole di cui alla legge finanziaria 2025 (L. 207/2024), le quali non fanno più riferimento alla produzione di CO₂ ma al tipo di motorizzazione. Essendo, l'auto assegnata, mossa esclusivamente da un motore a combustione, il fringe benefit sconterà una tassazione del 50%.

Il carico fiscale annuo sarà quindi pari a: (Costo/km ACI) × 15.000 × % per alimentazione
→ 0,5532 × 15.000 × 50% = 4.149,00

Mensilmente il fringe benefit (per l'utilizzo dell'auto) genererà un incremento dell'imponibile contributivo e fiscale pari ad euro 345,75.

CASO n.3: auto ordinata nel 2025 ed assegnata nello stesso anno

Caratteristiche del caso:

- Alfa Srl sottoscrive il contratto di noleggio dell'automezzo il 15/01/2025 con la New Car Rent Spa
- L'auto viene immatricolata il 25/02/2025 e consegnata ad Alfa Srl lo stesso giorno
- Alfa Srl sottoscrive il contratto d'assegnazione col dipendente Luigi Verdi il 01/03/2025 e da tale giorno l'automezzo entra in possesso del dipendente

In questo caso non ci sono incertezze ed il fringe benefit verrà sottoposto a tassazione così come previsto dalla legge finanziaria 2025.

Essendo, l'auto assegnata, mossa esclusivamente da un motore a combustione, il fringe benefit sconterà una tassazione del 50%.

Il carico fiscale annuo sarà quindi pari a: (Costo/km ACI) × 15.000 × % per alimentazione
→ 0,5532 × 15.000 × 50% = 4.149,00

Mensilmente il fringe benefit (per l'utilizzo dell'auto) genererà un incremento dell'imponibile contributivo e fiscale pari ad euro 345,75.

CASO n.4: auto già a disposizione del datore di lavoro al 31/12/2024 ed assegnata nel 2025

Caratteristiche del caso:

- Alfa Srl si trova in possesso di un'auto aziendale al 31/12/2024, poiché il precedente dipendente assegnatario si è dimesso il 30/11/2024
- Alfa Srl sottoscrive il contratto d'assegnazione col dipendente Luigi Verdi il 01/02/2025 e da tale giorno l'automezzo entra in possesso del dipendente

In questo caso non si potrà applicare il regime forfettario di tassazione, che prevede appunto una tassazione su una percorrenza forfettaria annua di 15.000 Km, poiché non si tratta di un automezzo di nuova immatricolazione.

In questa situazione bisognerà rifarsi a quanto indicato dall'Agenzia delle Entrate nella Risoluzione n. 46/E del 14 agosto 2020, e quantificare il valore del fringe benefit **secondo il "valore normale"** (per le specifiche di calcolo si rimanda all'apposito capitolo).

I dati necessari per quantificare il fringe benefit saranno pertanto questi:

- Chilometraggio dell'automezzo al 31/01/2025 = 34.700
- Chilometraggio dell'automezzo al 28/02/2025 = 36.500
- Chilometri percorsi per ragioni di lavoro (tale valore dev'essere dettagliato tramite report mensile prodotto dal dipendente e confermato dal datore di lavoro) = 1.200
- Chilometri percorsi per uso personale = $(36.500 - 34.700) - 1.200 = 600$

Per il mese di 02/2025 il fringe benefit (per l'utilizzo dell'auto) genererà un incremento dell'imponibile contributivo e fiscale pari ad euro 331,92 ($600 \times 0,5532$).