

L'assegnazione al dipendente dell'autovettura aziendale ad uso promiscuo: quale regime fiscale si applica se l'interpretazione dell'AdE eccede il dettato normativo?

Fabio Ghiselli

Tax & Corporate Welfare Advisor

www.taxpolighis.it

Idee, analisi e proposte di politica fiscale

Sommario: 1. L'evoluzione del dettato normativo. 2. L'interpretazione dell'Agenzia delle Entrate. 3. Una nuova ipotesi di "valore normale"

1. L'evoluzione del dettato normativo

Come è noto, la disciplina normativa che definisce le regole di valorizzazione e di tassazione dell'autovettura aziendale concessa in uso promiscuo al dipendente a titolo di flexible benefit, ai fini dell'imposta personale sul reddito IRPEF, è contenuta nell'art. 52, co. 4, lett. a), del D.P.R. 22 dicembre 1986, n. 917 (di seguito TUIR), rubricato "*Determinazione del reddito di lavoro dipendente*" che, in relazione al periodo d'imposta 2025 ha subito due modifiche ad opera di altrettanti provvedimenti legislativi che di seguito citeremo.

Ai fini che in questa sede ci interessa evidenziare, il dettato normativo in vigore fino al 31.12.2024 ¹ disponeva che "*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, con valori di emissione di anidride carbonica non superiori a grammi 60 per chilometro (g/km di CO₂), **concessi in uso promiscuo con contratti stipulati** (enfasi aggiunta) a decorrere dal 1° luglio 2020, si assume il 25 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 deve*

¹ Il testo originario della presente lettera è stato dapprima modificato dall'art. 7, D.L. 03.10.2006, n. 262, con decorrenza dal 03.10.2006 ed effetto a partire dal periodo d'imposta in corso al 03.10.2006, e poi sostituito dall'art. 1, comma 632, L. 27.12.2019, n. 160 con decorrenza dal 01.01.2020, tenendo conto che ai sensi dell'art. 1, comma 633, della medesima legge modificativa resta ferma l'applicazione della disciplina dettata dalla presente lettera nel testo vigente al 31 dicembre 2019, per i veicoli concessi in uso promiscuo con contratti stipulati entro il 30 giugno 2020).

*elaborare entro il 30 novembre di ciascun anno (...) al netto degli ammontari eventualmente trattenuti al dipendente”.*²

Con l'art. 1, comma 48, L. 30.12.2024, n. 207 (legge di bilancio 2025) e con decorrenza dal 01.01.2025, il legislatore ha modificato il dettato normativo prevedendo che *“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**, (enfasi aggiunta) *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 (...) al netto delle somme eventualmente trattenute al dipendente”.**

² I veicoli interessati all'applicazione dell'art. 51, co. 4 e elencati dal D.Lgs. n. 285/1992 sono, per memoria, i seguenti:

1. nell'art. 54, comma 1, lett. a), c) e m), rispettivamente di seguito descritti:
 - **autovetture**: veicoli destinati al trasporto di persone, aventi al massimo nove posti, compreso quello del conducente;
 - **autoveicoli per trasporto promiscuo**: veicoli aventi una massa complessiva a pieno carico non superiore a 3,5 t o 4,5 t se a trazione elettrica o a batteria, destinati al trasporto di persone e di cose e capaci di contenere al massimo nove posti compreso quello del conducente;
 - **autocaravan**: veicoli aventi una speciale carrozzeria ed attrezzati permanentemente per essere adibiti al trasporto e all'alloggio di sette persone al massimo, compreso il conducente.
2. nell'art. 53, comma 1, lett. a):
 - **motocicli**: veicoli a due ruote destinati al trasporto di persone, in numero non superiore a due compreso il conducente;
3. nell'art. 52, comma 1:
 - **i ciclomotori** sono veicoli a motore a due o tre ruote aventi le seguenti caratteristiche: a) motore di cilindrata non superiore a 50 cm, se termico; b) capacità di sviluppare su strada orizzontale una velocità fino a (45 km/h).

Senza entrare nel merito delle diverse modalità di determinazione del valore del benefit ai fini della tassazione personale sul reddito, vale la pena osservare che il legislatore ha modificato l'impostazione tradizionale, assumendo come driver ecologico non più la quantità di emissioni di Co2, bensì la tipologia di alimentazione del veicolo per il *“raggiungimento degli obiettivi di transizione ecologica ed energetica, mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici previsti nell'ambito dei documenti programmatici”*.. In un momento in cui il *Green New Deal* è giustamente sotto accusa in tutta Europa, anche se con molto ritardo da parte dell'industria dell'automobile, la scelta del Parlamento di penalizzare i motori endotermici sui quali si fonda l'industria europea – e quella italiana in particolare - appare decisamente fuori luogo. Peraltro, con un effetto non propriamente logico. Infatti:

- agevola le auto elettriche e ibride plug-in;
- ha effetti positivi anche per le vetture di cilindrata più elevata e più inquinanti (con emissioni di Co2 > 190g/km), dal momento che la percentuale del 50% sopra evidenziata è inferiore al 60% prevista a decorrere dal 2021. Se guardiamo alla sostenibilità, non ci sembra che l'effetto sia molto coerente. Così come non molto coerente appare il vantaggio che potrebbero ottenere i manager di fascia più alta che potrebbero essere assegnatari di questo tipo di vetture;
- penalizza le altre autovetture, quelle nella fascia intermedia del mercato e più diffuse come benefit, con emissioni di Co2 comprese tra 61 e 160g/km, che scontano un incremento del carico fiscale dal 30 al 50%. Se, per esempio, consideriamo una Alfa Romeo Giulia 2.2 TD 160cv, e la variazione del costo chilometrico ACI che passa da 0,6839 euro per il 2024 a 0,6796 euro per il 2025, il valore del benefit passa da 3.077,55 euro a 5.097, 00 euro, con un incremento ingiustificato di ben il 65%, che, inevitabilmente genera non solo un aggravio di imposizione per il dipendente ma anche

del costo per l'azienda, visto che si genererebbe anche un incremento della contribuzione INPS.

La scelta da parte dell'azienda di attribuire ai dipendenti auto elettriche, che oggi rappresentano solo il 10% del mercato, in luogo di quelle con motore endotermico, può avere un senso solo se gli spazi esterni a sua disposizione sono dotati di centraline di ricarica che permetterebbero un comodo ed efficiente impiego del tempo di inutilizzo della vettura, e che eviterebbero estenuanti quanto inutili attese per effettuarla in orario di lavoro durante gli spostamenti, ovvero in orario notturno dopo il rientro a casa. Se così non fosse, rappresenterebbe una scelta fallimentare, puramente ideologica, in linea con le follie del *Green New Deal* europeo e funzionale solo ad abbellire quel pressoché inutile e costoso strumento informativo che è la relazione di sostenibilità ambientale.

La norma così rivoluzionata era, quantomeno, chiara e di facile interpretazione perché richiedeva il concomitante realizzo di due condizioni congiunte:

- che i veicoli in parola fossero di nuova immatricolazione, ossia nuovi di fabbrica;
- che gli stessi fossero concessi in uso promiscuo (ai dipendenti) con contratti stipulati a decorrere dal 1° gennaio 2025.

Non ci sarebbe stato bisogno di nessuna norma interpretativa, tenuto conto anche dei precedenti interventi dell'Agenzia delle Entrate. Tradotto in termini operativi significa che tutti i contratti di attribuzione dell'autovettura stipulati tra il datore di lavoro e il proprio dipendente entro il 31.12.2024, indipendentemente dalla disponibilità della vettura, dalla sua consegna, dalla stipula dell'ordine di acquisto presso il concessionario o del contratto di noleggio e simili, dovevano essere assoggettati alle regole previgenti. Invece il legislatore, anche sulla spinta di parte del mondo professionale e produttivo, ha pensato bene di intervenire. Una prima volta con un emendamento al “decreto bollette”, bocciato in quanto dichiarato inammissibile, e una seconda volta con il D.L.

28.2.2025, n. 19, il cui art. 6, co. 2-bis) ha disposto che “*Al fine di assicurare la progressiva attuazione delle misure finalizzate al raggiungimento degli obiettivi di transizione energetica nel rispetto dei principi di progressività e proporzionalità per le famiglie e le imprese, all'articolo 1 della legge 30 dicembre 2024, n. 207, dopo il comma 48 è inserito il seguente:* “48-bis. *Resta ferma l'applicazione della disciplina dettata dall'articolo 51, comma 4, lettera a), del citato testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, 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** (enfasi aggiunte) dal 1° gennaio 2025 al 30 giugno 2025”.*”

2. *L'interpretazione dell'Agenzia delle Entrate*

Nella Circ. n. 10/E del 3.7.2025 (e nella Risp. n. 192 del 22.7.2025 a un interpello di un contribuente), l'Agenzia delle Entrate, a commento della disposizione di cui all'art. 1, co. 48 della legge di bilancio 2025, “chiariva” che la nuova disciplina si sarebbe dovuta applicare agli autoveicoli che avessero rispettato congiuntamente i seguenti requisiti:

- siano stati immatricolati a decorrere dal 1° gennaio 2025;
- siano stati concessi in uso promiscuo ai lavoratori dipendenti con contratti stipulati a decorrere dal 1° gennaio 2025;
- siano stati assegnati (*i.e. consegnati*) ai lavoratori dipendenti a decorrere dal 1° gennaio 2025.

Come si può ben vedere, l’Agenzia introduce una terza condizione, non prevista dalla norma, ovverosia che anche la consegna dell’autoveicolo intervenga a decorrere dal 1° gennaio 2025.

Questa arbitraria estensione delle condizioni presupposto per l’applicazione della nuova disposizione, viene giustificata dal richiamo alla precedente Risp. n. 46/E del 14.8.2020 a un interpello di un contribuente, nella quale, correttamente, l’Agenzia delle Entrate, richiamando l’art. 1321 c.c. a mente del quale *“Il contratto è l’accordo di due o più parti per costituire, regolare o estinguere tra loro un rapporto giuridico patrimoniale”* ovvero suscettibile di valutazione economica (ex art. 1174 c.c.), ha chiarito che *“ciò considerato, si rileva che la concessione dell’auto in uso promiscuo non è da considerare un atto unilaterale, da parte del datore di lavoro, dal momento che il lavoratore deve accettare il benefit, sottoscrivendo le condizioni previste per l’utilizzo dell’autoveicolo, del motociclo o del ciclomotore. Si pensi, ad esempio, alle condizioni relative all’ipotesi di incidente, alle riparazioni, al pagamento di multe al rifornimento alla pompa di benzina, alle spese di parcheggio, alle modalità di tassazione del benefit; il lavoratore, infatti, può chiedere che l’importo del benefit gli venga trattenuto dallo stipendio e non farlo concorrere alla base imponibile. Alla luce del dettato normativo di cui all’art. 1321 del Codice civile e delle riportate considerazioni, pertanto, si ritiene che il momento della sottoscrizione dell’atto di assegnazione da parte del datore di lavoro e del dipendente per l’assegnazione del benefit costituisca il momento rilevante al fine di individuare i contratti stipulati a decorrere dal 1° luglio 2020”*.

Se per individuare la natura dell’atto di assegnazione” del benefit autovettura si richiama, correttamente l’art. 1321 c.c., (del Capo I, Titolo II, *“Dei contratti in*

generale)”³, ne consegue che dovrebbe valere anche la disciplina sulla conclusione di contratto ex art. 1326 c.c., a mente del quale *“Il contratto è concluso nel momento in cui chi ha fatto la proposta ha conoscenza dell'accettazione dell'altra parte”*.⁴

A nulla rileva, quindi, il momento della consegna del bene che, come è noto, appartiene alla fase esecutiva del contratto e rappresenta una obbligazione del venditore che consente all'acquirente di ottenere la disponibilità materiale della cosa. Solo nei contratti reali – e nelle fattispecie di cui all'art. 1476, co. 1, n. 2, c.c., così come nella vendita di cosa futura 1472 c.c. – i due momenti coincidono, perché per definizione essi si perfezionano quando al consenso è accompagnata la dazione del bene. Nel caso delle autovetture, sia che si tratti di una cessione vera e propria sia di un noleggio a lungo termine o leasing, la consegna non rientra nemmeno nella disponibilità del venditore o del prestatore del servizio, essendo dipendente da un evento imputabile a un soggetto terzo come il produttore del veicolo.

Sarebbe stato sufficiente questo richiamo per interpretare correttamente il dettato normativo e definire la rilevanza delle sole prime due condizioni innanzi elencate per chiarire la portata della norma. Sennonché, la stessa Agenzia prosegue operando un salto logico che si esplicita nel richiamare la Circ. n. 326/E del 23.12.1997. Questo documento interviene per chiarire il momento in cui i benefit si considerano acquisiti

³Posto che varrebbe anche l'art. 2424 c.c., a mente del quale *“Salvo diverse disposizioni di legge, le norme che regolano i contratti si osservano, in quanto compatibili, per gli atti unilaterali tra vivi aventi contenuto patrimoniale”*.

⁴ Per memoria si richiamo anche le disposizioni successive dello stesso articolo, secondo le quali, *“L'accettazione deve giungere al proponente nel termine da lui stabilito o in quello ordinariamente necessario secondo la natura dell'affare o secondo gli usi.*

Il proponente può ritenere efficace l'accettazione tardiva, purché ne dia immediatamente avviso all'altra parte.

Qualora il proponente richieda per l'accettazione una forma determinata, l'accettazione non ha effetto se è data in forma diversa.

Un'accettazione non conforme alla proposta equivale a nuova proposta”.

nella disponibilità del lavoratore dipendente per rispettare il principio di cassa che presiede la determinazione del reddito di lavoro dipendente. Momento che si realizza allorquando il bene in natura esce dalla sfera patrimoniale dell'erogante – l'azienda o il soggetto terzo convenzionato – in virtù del disposto degli artt. 49, co. 1, e 51, co. 1, del TUIR, ed entra in quella del dipendente.

E' chiaro che questa definizione è strumentale all'individuazione del momento in cui deve essere eseguita la valorizzazione in busta paga del benefit ai fini della tassazione del reddito di lavoro dipendente, della contribuzione, dell'applicazione delle ritenute d'acconto e dell'eventuale trattenuta, sempre in busta paga, della quota del valore del benefit addebitata al dipendente a favore dell'azienda.

Nulla ha a che vedere questa circostanza – la materiale consegna, appunto, e il conseguente ingresso nella disponibilità del dipendente - con l'individuazione delle condizioni presupposto per l'applicazione delle modifiche normative, laddove le norme non la prevedono espressamente, come in quelle oggetto del presente lavoro.

3. *Una nuova ipotesi di “valore normale”*

La rilevanza condizionante della consegna materiale del veicolo è stata ulteriormente rafforzata in un altro passaggio della stessa Circ. n. 10/E del 3.7.2025, secondo il quale dal momento che “il comma 48-bis fa esclusivo riferimento alla *“concessione in uso promiscuo”* del veicolo e non anche alla stipulazione del relativo contratto, si ritiene che ai fini in esame rilevi la data di consegna del veicolo al dipendente”. Avendo dato inopportuna rilevanza alla consegna materiale del veicolo, l'Agenzia delle Entrate ha concluso che qualora la stessa dovesse avvenire oltre il 30.6.2025 – pur rispettando le altre condizioni previste dalle norme citate - non troverebbe applicazione, ai fini della valorizzazione del benefit, né l'art. 48-bis), (prima e seconda parte) della legge di

bilancio 2025 introdotto dal D.L. 28.2.2025, n. 19, né l'art. 51, co. 4, lett. a), del TUIR come modificato dalla stessa legge di bilancio 2025. Di talché, dovrebbe trovare applicazione il criterio generale di valorizzazione contenuto nell'art. 51, co. 3, che rinvia al principio generale di cui all'art. 9, del TUIR.

In primo luogo merita osservare che non è la presenza o l'assenza della locuzione "*contratti stipulati*" a qualificare in modo diverso la "*concessione in uso promiscuo*" del veicolo, trattandosi di un mero pleonaso ed assodato che tale atto di concessione è soggetto alla disciplina degli artt. 1321 e 1326 c.c.. Del resto, anche prima delle modifiche compulsive green la norma non conteneva alcun riferimento ai "*contratti stipulati*" senza per questo far sorgere dubbi sulla rappresentatività dell'espressione "*concessi in uso promiscuo*".

In secondo luogo, non si riscontra alcun senso nell'attribuire a un elemento meramente obbligatorio di una parte, esecutivo e non conclusivo dell'atto né previsto dalla norma, valore sostanziale discriminante per la mera assenza di un pleonaso.

In terzo luogo, le conclusioni tratte dall'Agenzia delle Entrate sulla conseguente applicazione del criterio di determinazione del valore normale di cui al co. 3, dell'art. 51, sono anch'esse in sé *contra legem*. In pratica, dovrebbe essere assunto il valore del canone di leasing o di quello di locazione a lungo termine (o un valore pari alla quota di ammortamento nel caso di acquisto diretto del veicolo da parte dell'impresa?), e scorporato il valore attribuibile all'utilizzo nell'interesse del datore di lavoro. Naturalmente tutto adeguatamente documentato e senza applicazione di forfettizzazioni semplificatrici.

Tuttavia, è noto da sempre che il disposto del co. 4, lett. a), dell'art. 51, che dispone la quantificazione del benefit autovettura, costituisce una norma speciale derogatrice di quella generale di cui all'art. 51, co. 3 (e art. 9) citato che contiene "speciali criteri di

determinazione forfettaria dei valori da assoggettare a tassazione”, restando “fermo il criterio del valore normale per le altre tipologie di beni e servizi diversi da quelli specificati nella disposizione in esame”, come affermato dallo stesso Min Fin., nella Crirc. n. 326/1997. Persino “qualora il modello di veicolo utilizzato promiscuamente dal dipendente non sia compreso tra quelli inclusi nelle tabelle in questione, l’importo da assoggettare a tassazione dovrà essere determinato prendendo a riferimento quello che per tutte le sue caratteristiche risulta più simile”, e non potrà essere assunto il criterio del valore normale ex art. 9.

In quarto luogo, *ubi lex voluit dixit, ubi noluit tacuit*: se il legislatore avesse voluto introdurre criteri aggiuntivi rispetto ai due indicati innanzi – nuova immatricolazione e concessione in uso (civilisticamente intesa) – lo avrebbe stabilito direttamente. La pratica delle interpretazioni fantasiose, libere dai criteri imposti dall’art. 12 delle Preleggi, non è mai una buona pratica. E questo vale anche nel caso in cui essa sia indotta da un legislatore che dopo aver ceduto alle pressioni per posticipare l’entrata in vigore di una disposizione se ne pente e cerca di correre ai ripari.

Parole chiave: #flexiblebenefit #fringebenefit #welfare #welfare aziendale #IRPEF

#AgenziadelleEntrate