

IMPOSTE SUL REDDITO***Auto consegnate dal 1° luglio con benefit al valore normale***di **Sandro Cerato** - Direttore Scientifico del Centro Studi Tributarî

Convegno di aggiornamento

Novità del periodo estivo per imprese e persone fisiche

Scopri di più

Con la [risposta a interpello n. 192/E/2025](#), pubblicata ieri, l'Agenzia delle Entrate **torna ad affrontare**, dopo la [circolare n. 10/E/2025](#), la questione della **determinazione del regime applicabile ai fringe benefit** derivanti dalla concessione in uso promiscuo di autoveicoli, motocicli e ciclomotori ai dipendenti, alla luce delle novità introdotte dalla **Legge di bilancio 2025**. La società istante si trova a gestire **contratti di assegnazione di veicoli ai dipendenti** che spesso vengono formalizzati prima della consegna effettiva.

La domanda posta all'Agenzia delle Entrate è se sia legittimo, ai fini della determinazione del fringe benefit, **applicare la normativa vigente alla data di stipula del contratto di assegnazione**, anche qualora la consegna effettiva del veicolo – e dunque la **reale fruizione del benefit da parte del dipendente** – intervenga dopo il 1° gennaio 2025; **data spartiacque per l'entrata in vigore delle nuove regole**.

L'interpretazione proposta dalla società istante si basa su 2 principi: certezza del diritto, in base al quale il soggetto dovrebbe **poter conoscere ex ante il regime fiscale applicabile in base alla data certa di conclusione del contratto**, e il principio di cassa, secondo cui il fringe benefit sarebbe imputabile al periodo di imposta in cui il benefit è attribuito, ma la **disciplina applicabile** dovrebbe essere fissata dal **momento della stipula**, non della materiale consegna.

Si ricorda che l'[art. 51, comma 4, lett. a\), TUIR](#), disciplina ordinalmente i **benefit assegnati per l'uso promiscuo di veicoli**, prevedendo storicamente un regime forfetario rispetto al "valore normale" dei beni, in deroga all'[art. 9, TUIR](#). La Legge di bilancio 2025 ha radicalmente modificato tale regime, stabilendo nuove percentuali di calcolo forfetario differenziate in funzione dell'impatto ambientale dei veicoli. La razionalizzazione operata dalla norma prescinde, secondo l'Agenzia delle Entrate, dalla sola data di stipula. **Vengono richiamati gli orientamenti precedenti** ([circolare n. 10/E/2025](#) e [risposta n. 46/E/2020](#)): la concessione in uso promiscuo deve essere un atto bilaterale e perfezionato non solo dalla sottoscrizione, ma **dalla materiale assegnazione del veicolo al lavoratore**.

In ragione della modifica, il Legislatore ha emanato una **disciplina transitoria** ([art. 6, comma 2-](#)

[bis, D.L. n. 19/2025](#), convertito, nonché l'inserimento del [comma 48-bis all'art. 1, Legge di bilancio 2025](#)). Tale regime speciale salvaguarda:

- i veicoli concessi in uso promiscuo tra il 1° luglio 2020 e il 31 dicembre 2024;
- i veicoli ordinati entro il 31 dicembre 2024 e concessi in uso promiscuo dal 1° gennaio al 30 giugno 2025.

La [circolare n. 10/E/2025](#) aveva già ribadito che rileva la **data di consegna del veicolo al dipendente**, non la sola stipula del relativo contratto. L'appartenenza all'una o all'altra disciplina è, dunque, **subordinata alla finalizzazione materiale del benefit presso il lavoratore** (consegna), prescindendo dalla formalizzazione documentale antecedente. L'Agenzia delle Entrate specifica che occorre la coesistenza di **3 requisiti fondamentali per il nuovo regime: contratto stipulato, veicolo immatricolato e consegna successiva al 1° gennaio 2025**.

Nel caso concreto, il **contratto viene sottoscritto il 27 dicembre 2024** e la **consegna del veicolo è prevista non prima del 1° luglio 2025**. Pertanto, non può applicarsi la disciplina previgente, poiché la **consegna è successiva al 30 giugno 2025**, e non può applicarsi **nemmeno la nuova disciplina agevolata** (ad esempio, percentuale forfettizzata), poiché **non risultano realizzati tutti i requisiti contemporaneamente nel 2025**.

Dovrà, pertanto, **applicarsi il criterio ordinario di determinazione del “valore normale” (artt. 51, comma 3, e 9, TUIR)**, con riferimento esclusivo **all'uso privato del veicolo**. Questo comporta la necessità di una **quantificazione analitica del valore del benefit**, che può risultare più onerosa sia per il datore di lavoro sia per il lavoratore, rispetto al criterio forfettario previsto *ex lege* da regime previgente o futuro. **Tale assetto conduce a evidenziare una criticità operativa**, in quanto la ripartizione delle tempistiche di ordine, stipula e consegna dei veicoli aziendali potrà produrre ricadute significative sul regime fiscale applicabile, **con potenziale aumento degli oneri amministrativi e rischio per i lavoratori di vedersi attribuire valori fiscalmente imponibili più elevati**.

Questa impostazione, da un lato rigorosa e aderente al principio di effettività del benefit, **risponde anche a un'esigenza di contrasto a possibili pratiche elusive** (ad esempio, stipula “anticipata” per congelare un regime più favorevole). Tuttavia, la **subordinazione esclusiva alla data di consegna può esporre sia il datore di lavoro sia il dipendente** a fattori esogeni fuori dal loro diretto controllo (ad esempio, ritardi nella filiera distributiva dei veicoli), **con effetti fiscali imprevisti**.