VIGANÒ BRAMBILLA E ASSOCIATI

Studio Commerciale Viganò Brambilla e Associati
di dott. Mario Brenna, dott. Matteo Formenti e Associati società semplice

Desio, Via Caravaggio 2B – 20832 (MB)
Milano, Via Stendhal 65 – 20144 (MI)

T. +39 0362.39191
F. +39 0362.627501

P.I. 00774610968
C.F. 04245210150

info@studiovba.com
www.studiovba.com

Gentili Clienti
Loro sedi

Desio, lì 3 novembre 2026

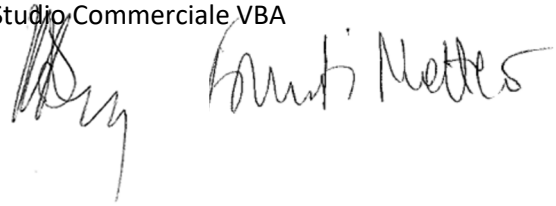
Informativa n. 14

OGGETTO: Auto aziendali in uso promiscuo: nuove regole di tassazione dei fringe benefit

Egregi Signori,
riassumiamo di seguito le modifiche introdotte con il D.Lgs. 7 agosto 2026, n. 148, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 185 dell'11 agosto 2026 ed entrato in vigore il 12 agosto, in merito al trattamento fiscale delle autovetture aziendali concesse in uso promiscuo ai lavoratori dipendenti.

Restiamo a disposizione per ulteriori chiarimenti e, con l'occasione, porgiamo distinti saluti.

Studio Commerciale VBA



***

1. Premessa e riferimenti normativi
Il trattamento fiscale delle autovetture aziendali concesse in uso promiscuo ai lavoratori dipendenti è stato oggetto di un nuovo intervento normativo con il D.Lgs. n. 148/2026.
L'articolo 2 del decreto modifica la disciplina contenuta nell'articolo 51, comma 4, lettera a), del TUIR, introducendo due elementi di particolare rilievo:

- una maggiorazione del 50% del valore convenzionale del fringe benefit per i veicoli che superano una determinata anzianità;
- una maggiorazione del 5% in presenza di accessori o allestimenti non valorizzati nelle tabelle ACI e non acquistati direttamente dal lavoratore.

Le modifiche incidono sulla determinazione del reddito imponibile del dipendente e, conseguentemente, sugli adempimenti fiscali e contributivi del datore di lavoro.
Le nuove disposizioni assumono particolare importanza anche per i veicoli già assegnati, considerata l'applicazione delle maggiorazioni a determinate fattispecie disciplinate dalle norme transitorie.

2. Disciplina ordinaria dei veicoli aziendali
Per comprendere le novità occorre richiamare il meccanismo di determinazione del fringe benefit.

Quando il datore di lavoro concede al dipendente un'autovettura utilizzabile sia per finalità lavorative sia per esigenze personali, il vantaggio economico derivante dall'utilizzo privato costituisce, in linea generale, reddito di lavoro dipendente.
Il valore fiscale non viene determinato sulla base dei chilometri effettivamente percorsi per uso personale, ma mediante un criterio convenzionale.
La base di calcolo è costituita dal costo chilometrico individuato dalle tabelle ACI, moltiplicato per una percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri annui.
Al risultato si applica la percentuale prevista dalla normativa, in funzione del regime fiscale applicabile al veicolo.
Per le nuove assegnazioni rientranti nella disciplina introdotta dal 2025, le percentuali ordinarie sono:

Tipologia di alimentazione	Percentuale
Veicoli elettrici a batteria	10%
Veicoli ibridi plug-in	20%
Altri veicoli	50%

L'importo convenzionale è assunto al netto delle eventuali somme trattenute al dipendente per l'utilizzo del mezzo.

3. Nuova maggiorazione del 50% per anzianità del veicolo
La prima novità del D.Lgs. 148/2026 riguarda l'anzianità dell'autovettura.
Il legislatore ha previsto che il valore del fringe benefit, determinato secondo i criteri ordinari, sia incrementato del 50% dopo il 31 dicembre del quinto anno successivo a quello di prima immatricolazione.
Il riferimento temporale è quindi la prima immatricolazione del veicolo e non la data di acquisto, di noleggio o di assegnazione al dipendente.
Esempio
Un'autovettura immatricolata nel 2020 supera il periodo quinquennale di riferimento al 31 dicembre 2025. La maggiorazione trova pertanto applicazione dal 2026, secondo le disposizioni temporali previste dal decreto.
Se il fringe benefit annuo ordinario è pari a € 3.000, l'incremento del 50% determina un valore convenzionale di € 4.500.
L'aumento della base imponibile è quindi pari a € 1.500 annui.
Non si tratta di una maggiorazione del 50% dell'aliquota IRPEF, bensì del valore economico del beneficio da assoggettare al trattamento fiscale previsto.
La disposizione può determinare un incremento significativo del costo fiscale dell'assegnazione, soprattutto per le flotte aziendali caratterizzate da una durata di utilizzo particolarmente lunga.

4. Maggiorazione del 5% per accessori e allestimenti
La seconda modifica riguarda gli accessori e gli allestimenti installati sui veicoli aziendali.
La normativa prevede un incremento del 5% del valore convenzionale quando sono presenti accessori o allestimenti non valorizzati nelle tabelle ACI e non direttamente acquistati dal lavoratore.
La disposizione richiede quindi una verifica concreta della configurazione del veicolo.
Non ogni accessorio comporta automaticamente l'incremento: occorre accertare che non sia già valorizzato nella determinazione del costo convenzionale e che non sia stato acquistato direttamente dal dipendente.
La maggiorazione è forfettaria e riguarda il valore del fringe benefit, non necessariamente il prezzo effettivamente sostenuto per gli accessori.

5. Applicazione congiunta delle maggiorazioni

Un caso particolarmente significativo riguarda un veicolo aziendale che abbia superato il limite temporale dei cinque anni e presenti accessori soggetti alla maggiorazione.

In tale situazione occorre verificare l'applicazione congiunta delle due disposizioni, considerando sia l'incremento del 50% connesso all'anzianità del veicolo sia quello del 5% relativo agli accessori e agli allestimenti.

6. Regimi transitori e veicoli già assegnati

Le modifiche introdotte nel 2026 devono essere coordinate con la disciplina transitoria prevista per le autovetture aziendali assegnate prima dell'entrata in vigore delle nuove regole del 2025.

Fino al 31 dicembre 2024, il fringe benefit era determinato applicando al costo convenzionale ACI una percentuale variabile in funzione delle emissioni di CO_2 del veicolo: 25%, 30%, 50% oppure 60%.

Dal 1° gennaio 2025 è stato introdotto un diverso sistema, che determina il beneficio sulla base della tipologia di alimentazione, applicando le percentuali del 10% per i veicoli elettrici, del 20% per gli ibridi plug-in e del 50% per gli altri veicoli.

Il passaggio al nuovo sistema non ha tuttavia comportato l'immediata applicazione delle nuove percentuali a tutte le autovetture aziendali già in circolazione.

L'articolo 1, comma 48-bis, della Legge 207/2024, come modificato dal D.Lgs. 148/2026, mantiene infatti l'applicazione del precedente regime, basato sulle emissioni di CO_2, per determinate categorie di veicoli.

In particolare, la disciplina transitoria riguarda:

- Veicoli concessi in uso promiscuo dal 1° luglio 2020 al 31 dicembre 2024: per tali autovetture continua ad applicarsi il precedente sistema di tassazione, purché siano rispettati i requisiti previsti dalla normativa.
- Veicoli ordinati dal datore di lavoro entro il 31 dicembre 2024 e concessi in uso promiscuo nel corso del 2025: anche per questi veicoli è prevista la conservazione del precedente regime, alle condizioni stabilite dalla disposizione transitoria.

La novità introdotta dal decreto correttivo del 2026 riguarda soprattutto la durata di applicazione del regime transitorio, che non può protrarsi indefinitamente.

La precedente disciplina, basata sulle emissioni di CO_2, rimane applicabile fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello di prima immatricolazione del veicolo.

Trascorso tale termine, viene meno la possibilità di continuare ad applicare le percentuali previste dalla normativa vigente al 31 dicembre 2024, con conseguente necessità di rideterminare il fringe benefit secondo la disciplina applicabile.

Esempio

Per un'autovettura immatricolata nel 2021 e assegnata in uso promiscuo nel 2023, il precedente regime può continuare a trovare applicazione fino al 31 dicembre 2026. Dal 1° gennaio 2027 occorrerà applicare le regole previste per il superamento del periodo transitorio.

Un ulteriore aspetto riguarda la riassegnazione del veicolo a un altro dipendente. La disciplina transitoria può continuare a operare anche in caso di cambio dell'assegnatario, purché ricorrano i requisiti previsti e non sia superato il limite temporale stabilito dalla legge.

In conclusione, per individuare il corretto trattamento fiscale di un'autovettura aziendale non è sufficiente considerare la sola data di assegnazione. Occorre verificare congiuntamente la data di prima immatricolazione, la data dell'ordine, la data di concessione in uso promiscuo e l'eventuale applicabilità del regime transitorio.

Questi elementi sono determinanti per stabilire se il fringe benefit debba ancora essere calcolato secondo il precedente sistema basato sulle emissioni di CO_2 oppure secondo le disposizioni introdotte dal 2025 e successivamente modificate nel 2026.

7. Effetti sulle buste paga

L'aumento del fringe benefit determina, in linea generale, un incremento del reddito fiscalmente imponibile del lavoratore.

Il dipendente non riceve necessariamente una maggiore retribuzione monetaria: aumenta il valore convenzionale del beneficio in natura riconosciuto dal datore di lavoro.

Questo può comportare maggiori ritenute IRPEF, maggiori addizionali regionali e comunali e, secondo le regole applicabili, un incremento dell'imponibile contributivo.

8. Implicazioni per la gestione delle flotte aziendali

Le nuove maggiorazioni incidono sulle politiche aziendali di assegnazione e sostituzione delle autovetture.

La permanenza in flotta di veicoli più anziani può determinare un incremento del valore imponibile del beneficio, anche quando il costo economico di utilizzo dell'autovettura risulti ormai contenuto.

Le imprese dovrebbero pertanto valutare con maggiore attenzione la durata dei contratti di noleggio a lungo termine, le politiche di sostituzione dei mezzi e la scelta tra differenti alimentazioni.

Anche la gestione degli optional richiede una maggiore precisione documentale.

Per ogni autovettura dovrebbe essere disponibile una scheda contenente:

- data di prima immatricolazione;
- data di assegnazione al dipendente;
- tipologia di alimentazione;
- costo chilometrico ACI;
- regime fiscale applicabile;
- accessori e allestimenti installati;
- eventuali somme corrisposte dal dipendente.

Queste informazioni consentono di determinare correttamente il beneficio e di documentare i criteri adottati in caso di controllo.

ACB Member www.acbgroup.com

ACB Members: Avellino - Bari - Benevento - Bergamo - Bologna - Bolzano - Brescia - Cagliari - Catania - Como - Cremona - Desio (MB) - Firenze - Genova - Jesi (AN) – Milano - Modena Napoli - Padova - Palermo - Perugia - Piacenza - Pistoia - Prato - Saronno (VA) - Torino - Trento - Treviso - Udine - Varese - Venezia - Verona - Shanghai