



**Comploj Vieider Lorenzon
Lechner Zanellato**

PDC Partner
Wirtschaftsprüfer und Steuerberater
Dottori Commercialisti

Senior partner

Dott. Lodovico Comploj
Dott. Emilio Lorenzon
Dott. Josef Vieider
Dott. Alessandro Zanellato
Dott. Martin Lechner

**Wirtschaftsprüfer und
Steuerberater / Dottori commercialisti**

Dott.ssa Elena Gattolin
Dott.ssa Sabrina Tabiaddon
Dott.ssa Monika Mattivi
Dott. Nicola Sartori
Dott. Thomas Pichler
Dott. Samuel Vittur
Dott. Christian Gentilini
Dott. Stefan Lanznaster
Dott.ssa Martina Santin
Dott.ssa Serena Giacomozzi
Dott. Lorenz Bonadio
Dott.ssa Giulia Fortin

Bilanzbuchhalter / Esperto contabile

Dott. Antonio Gocev

A tutti i clienti

Circolare
Nr. 1/2025

Bolzano, 7 gennaio 2025

Oggetto: Novità per l'utilizzo di auto aziendali nel 2025

Sulla Gazzetta Ufficiale del 30 dicembre 2024 sono state pubblicate le nuove tariffe chilometriche ACI per l'anno 2025. Dette tariffe vengono utilizzate, oltre che per la determinazione dei compensi in natura (c.d. fringe benefit) da imputare ai lavoratori dipendenti, anche per la determinazione di un equo riaddebito in caso di utilizzo privato di autoveicoli aziendali da parte dei soci di società, dei loro familiari, nonché di imprenditori individuali. I costi chilometrici per autovetture a combustione sono diminuiti in media fino al 2%, mentre quelli per le autovetture elettriche sono aumentati tra lo 0,2% ed il 2,4%.

Al contempo sono stati innalzati in misura rilevante i coefficienti per l'utilizzo privato delle autovetture, tanto che in molti casi sarà opportuno verificare se è ancora conveniente concedere le auto in uso promiscuo/privato, o non piuttosto acquistare privatamente le autovetture addebitando i chilometri percorsi all'impresa.

1. Calcolo del compenso in natura 2024

Il calcolo del compenso in natura per l'utilizzo privato dell'autovettura nel 2025 diventa ancora più complicato: se fino ad ora era necessario distinguere tra autovetture concesse in uso promiscuo prima e dopo del 1° luglio 2020, da ora in poi si deve considerare anche la data spartiacque



del 1° gennaio 2025. Quindi ci sono ora le seguenti quattro casistiche da tenere presente:

1. autovetture nuove immatricolate prima del 1° luglio 2020 ed assegnate anche al dipendente prima del 1° luglio 2020,
2. autovetture di nuova immatricolazione a partire dal 1° luglio 2020 ed concesse in uso promiscuo anche al dipendente dopo il 1° luglio 2020, e
3. autovetture immatricolate prima del 1° luglio 2020 ed assegnate al dipendente dopo il 1° luglio 2020;
4. autovetture immatricolate nuove dopo il 1° gennaio 2025 e concesse in uso promiscuo al dipendente dopo la medesima data.

Ad 1) La retribuzione in natura (fringe benefit) per l'utilizzo privato dell'autovettura aziendale, assegnata a dipendenti **prima del 1° luglio 2020** si calcola in base alle tariffe specifiche ACI per i canonici 15.000 km nella misura del 30% (= 4.500 km) per anno, detraendo eventualmente la partecipazione ai costi del dipendente – invariato rispetto al passato.

Ad 2) Per le **assegnazioni** che decorrono **dal 1° luglio 2020** relative ad autovetture immatricolate dopo la medesima data, il fringe benefit si calcola sempre in base alle specifiche tariffe ACI per 15.000 km ma considerando anche le emissioni del veicolo, ai sensi dell'art.1, comma 632 della legge 160/2019, come da seguente tabella:

- fino a 60 g/km: 25% di 15.000 km (cioè, 3.750 km/anno invece degli ordinari 4.500 km),
- oltre 60 e fino a 160 g/km: 30% di 15.000 km (corrisponde alla prassi del passato dei 4.500 km/anno),
- oltre 160 e fino a 190 g/km: 50% di 15.000 km (cioè, 7.500 km/anno)
- oltre 190 g/km: 60% di 15.000 km (cioè, 9.000 km/anno).

I km così stabiliti quali “presunti” come utilizzo privato, vanno moltiplicati per la tariffa ACI del rispettivo modello/veicolo per 15.000 km, determinando il compenso in natura, al quale andrà dedotto l'eventuale partecipazione ai costi del dipendente.

Ricordiamo che tali regole si applicano soltanto per gli autoveicoli immatricolati, acquisiti dal datore di lavoro tramite compravendita, leasing o noleggio a lungo termine e concessi in uso promiscuo al dipendente a partire dal **1° luglio 2020**.

Ad 3) Per le autovetture immatricolate prima del 1° luglio ma assegnate dopo il medesimo termine, non sono ancora state emanate le norme di attuazione (nonostante siano passati anni!). Con la risoluzione 46/E del 14 agosto 2020 l'Agenzia Entrate ha adottato una soluzione abbastanza restrittiva: secondo l'Agenzia il valore del fringe benefit deve essere determinato secondo i criteri generali del “valore normale” – quali ad esempio le tariffe in uso presso i noleggiatori professionali, detraendo il valore dell'utilizzo nell'interesse dell'azienda. L'Agenzia fa un riferimento ad una precedente risoluzione (74/E del 2017) relativa all'utilizzo privato di apparecchi cellulari.



Fino ad ora sulla stampa specializzata invece si propendeva per una proporzione 5/7 e 2/7, cioè 5/7 nell'interesse dell'azienda e 2/7 nell'interesse privato (5 sono i giorni della settimana nei quali di norma si lavora). In mancanza di indicazioni ufficiali si rischia quindi, adottando il criterio ragionevole di cui sopra, un contenzioso con l'Amministrazione Finanziaria in caso di verifica.

Tale soluzione, in assenza di specifiche e precise indicazioni da parte dell'Agenzia Entrate possono dare adito a interpretazioni diverse e di conseguenza a contestazioni in sede di verifica. La non congruità dell'interpretazione di cui sopra è criticata in dottrina ormai da anni, ma ciononostante non ci sono stati chiarimenti sul tema. Per tale motivo consigliamo di predisporre un accordo di assegnazione scritto di data precedente al 1° luglio se ed in quanto possibile.

Ad 4) Per le autovetture immatricolate dopo il 1° gennaio 2025 e concesse in uso promiscuo con contratto a partire dalla data anzidetta, valgono le seguenti norme, sempre con riferimento alla tariffa ACI per 15.000 km/anno:

- per autovetture ibride (plug-in) si applica il 20% di 15.000 km (equivalente a 3.000 km/anno) quale uso privato;
- per le autovetture elettriche si applica il 10% (1.500 km/anno) quale utilizzo privato convenzionale;
- per tutte le altre autovetture si addebita a forfait il 50% di 15.000 km (= 7.500 km/anno) quale utilizzo privato: si tratta del trattamento equivalente delle autovetture più "vecchie" con emissioni di oltre 160 g/km e fino a 190 g/km.

Contrariamente a quanto previsto nel recente passato, non si deriva più l'addebito dal livello di emissioni ma semplicemente dal tipo di alimentazione del mezzo: vetture puramente elettriche (BEV), ibride (PHEV) e a motore endotermico vengono considerate categorie uniche indipendentemente dalle emissioni. Auto con motore endotermico a basse emissioni hanno ora con le nuove regole addebiti quasi raddoppiati rispetto a prima, mentre, al contrario, autovetture elettriche anche costose ora godono di un regime favorevole con un risparmio di circa il 50% rispetto alle vecchie regole.

Come in passato poi i km/anno previsti vengono moltiplicati per la tariffa ACI prevista per lo specifico automezzo per i 15.000 km convenzionali, ed il fringe benefit ne deriva al netto di eventuale partecipazione ai costi del collaboratore.

2. Fringe benefit ed effetti sulla deducibilità dei costi per l'azienda

Ai sensi dell'art. 164 TUIR, la concessione di veicoli aziendali ad uso promiscuo a lavoratori dipendenti, per un periodo superiore alla metà dell'esercizio sociale, consente all'azienda la deduzione, ai fini fiscali, dei costi d'acquisto e degli altri oneri di gestione delle autovetture in misura pari al **70%** (anziché limitatamente al 20%). In tale circostanza, ai fini della deducibilità



fiscale, non rileva neppure il tetto massimo dei 18.075,99 Euro riferiti al costo d'acquisto dell'autovettura (ergo, è ammessa la deducibilità del costo, anche nel caso in cui dovesse essere superiore al predetto limite).

Si precisa che tale previsione vale se il veicolo è stato concesso ad uso promiscuo al lavoratore dipendente per la maggior parte del periodo d'imposta. Ai sensi della Circolare Ministeriale n. 48/1998, questa condizione risulta soddisfatta quando la concessione ha luogo per un periodo pari alla metà del periodo di imposta più un giorno.

Attenzione: l'agevolazione sopra esposta vale **solo** con riferimento ai veicoli concessi in uso promiscuo ai lavoratori dipendenti e non è invece applicabile ai collaboratori coordinati e continuativi (es. amministratori). Relativamente a questi ultimi, anche in caso di concessione in uso promiscuo del veicolo, persiste il limite di deducibilità dei costi (al netto di eventuali pagamenti del o compensi in natura corrisposti al collaboratore) nella misura del 20%, nonché il tetto massimo dei 18.075,99 Euro, riferito al costo d'acquisto dell'autovettura, ai fini della deducibilità fiscale dello stesso.

Pertanto, il suddetto limite dei 18.075,99 Euro (che deriva dai 35.000.000 di Lire), è rimasto ancora invariato, e lo è dagli anni '90: e questo mancato aggiornamento è un motivo di forte critica in dottrina.

3. Fringe benefit ed effetti ai fini dell'IVA

Ai fini dell'IVA, soprattutto nel caso in cui si sostengano elevati costi d'acquisto e di gestione delle autovetture, potrebbe risultare più conveniente addebitare al dipendente/ collaboratore l'uso privato del veicolo mediante emissione di una fattura con IVA al 22%, piuttosto che tramite fringe benefit in busta paga. Così facendo è infatti possibile detrarre integralmente l'IVA relativa ai costi di acquisto e di gestione dell'autoveicolo concesso ad uso promiscuo sia a lavoratori dipendenti, che a collaboratori equiparati agli stessi (quali gli amministratori). Qualora invece l'azienda si limiti ad addebitare il fringe benefit nella busta paga del lavoratore, anziché addebitargli in fattura l'uso privato del veicolo, l'IVA relativa all'acquisto e alla gestione dello stesso è detraibile nel limite del 40%. Considerato tuttavia che la fatturazione dell'utilizzo privato dell'autoveicolo influisce direttamente sul compenso spettante al collaboratore, sarà necessario valutare ciascun caso singolarmente. Ad ogni modo è possibile affermare che, in linea generale, la fatturazione dell'utilizzo privato dell'auto da parte dell'azienda è tanto più conveniente quanto più elevati sono i costi di acquisto e di gestione dell'autoveicolo stesso. Per poter beneficiare della detrazione integrale dell'IVA è necessario tenere conto delle nuove regole e dei nuovi limiti come descritti nei punti 1 – 4 di cui sopra ai fini della fatturazione.

4. Veicoli utilizzati da soci amministratori e da familiari

Secondo la normativa vigente, i soci amministratori che utilizzano in uso promiscuo un



autoveicolo aziendale a titolo gratuito (contratto di comodato d'uso) sono tenuti ad imputare a tassazione, nella propria dichiarazione dei redditi, un compenso in natura annuo, determinato secondo la rispettiva tariffa ACI e secondo le nuove regole per una percorrenza convenzionale da 1.500 a 9.000 km a seconda del veicolo/delle emissioni. Tale obbligo viene meno nel caso in cui l'azienda addebiti in fattura l'uso privato dell'auto al socio amministratore. Attenzione però, non si ottiene la deducibilità dei costi al 70%, ma almeno si ha diritto alla detrazione integrale dell'IVA.

A tal proposito ricordiamo una volta di più che il fringe benefit derivante dall'uso privato di un veicolo aziendale da parte dei soci e dei loro familiari è soggetto a tassazione. Con l'art. 2, commi 36-terdecies e 36-duodevicies, del D.L. 138/2011 è stato introdotto il principio secondo il quale, in caso di utilizzo di beni aziendali per esigenze private da parte dei soci di società di persone e di capitali, nonché da parte dei familiari di questi ultimi e dei familiari dell'imprenditore individuale, il relativo fringe benefit deve essere assoggettato a tassazione facendolo rientrare tra i **redditi diversi**, a condizione che i beni aziendali siano parzialmente o esclusivamente utilizzati per esigenze private e che i soggetti in questione non versino all'impresa un equo compenso ai fini dell'uso privato dei beni aziendali. Nel contempo sono stati altresì introdotti dei limiti relativamente alla deducibilità in capo all'impresa dei costi d'acquisto e di gestione connessi a detti beni. Con riferimento agli autoveicoli, l'amministrazione finanziaria ha stabilito (con la circolare n. 36/E del 24 settembre 2012) che, anche in questa circostanza, il fringe benefit debba essere determinato sulla base della tariffa ACI come sopra descritto: qualora il fringe benefit venga addebitato in fattura secondo le suindicate tariffe, non sorge alcun reddito diverso (di cui sopra) da dover assoggettare a tassazione in capo al socio/suoi familiari.

5. Nuove tabelle ACI

L'Agenzia delle Entrate ha comunicato che ha predisposto un accesso libero alle tabelle ACI tramite la Gazzetta Ufficiale. Trovate di seguito l'indirizzo dal quale si possono fare le ricerche sulle tariffe ACI attuali da utilizzare per la rispettiva autovettura utilizzata:

<https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2024/12/30/24A07021/SG>

Facciamo presente che il "fringe benefit annuale", indicato nell'ultima colonna della tabella allegata, riporta il valore del fringe benefit derivante dall'uso privato del veicolo riferito all'intero anno 2025 per 15.000 km è comprensivo dell'IVA. Pertanto, nel caso in cui dovesse essere fatturato l'uso privato, ad esempio, per una sola mensilità, il valore indicato nella tabella dovrà essere diviso per dodici e l'importo così ottenuto dovrà essere a sua volta diviso per 1,22, in modo da calcolare, infine, su quest'ultimo valore il 22% di IVA. Si dovrà poi applicare la percentuale prevista (dal 10% al 60%) di cui al punto 1 scegliendo la colonna corretta.



**Comploj Vieider Lorenzon
Lechner Zanellato**

PDC Partner
Wirtschaftsprüfer und Steuerberater
Dottori Commercialisti

Restiamo a Vostra disposizione per eventuali ulteriori richieste.

Distinti saluti

Josef Vieider