



**Comploi Vieider Lorenzon
Lechner Zanellato**

PDC Partner
Wirtschaftsprüfer und Steuerberater
Dottori Commercialisti

Equity partner

Dott. Lodovico Comploi
Dott. Josef Vieider
Dott. Emilio Lorenzon
Dott. Alessandro Zanellato
Dott. Martin Lechner
Dott. Stefan Lanznaster

Partner

Dott. Nicola Sartori
Dott. Thomas Pichler
Dott. Samuel Vittur

**Wirtschaftsprüfer und
Steuerberater / Dottori commercialisti**

Dott.sa Elena Gattolin
Dott.sa Sabrina Tabiaron
Dott.sa Monika Mattivi
Dott. Christian Gentilini
Dott.sa Serena Giacomozzi
Dott.sa Giulia Fortin
Dott. Luca Crepaz
Dott. Maximilian Crazzolara
Dott. Roberto Convento

Bilanzbuchhalter / Esperto contabile
Antonio Gocev

A tutti i clienti

Circolare n° 6/2026

Bolzano, 7 gennaio 2026

Oggetto: Compenso in natura per l'utilizzo di auto aziendali nel 2026

Sulla Gazzetta Ufficiale del 23 dicembre 2025 sono state pubblicate, come ad ogni fine anno, le nuove tariffe chilometriche ACI per l'anno 2026. Dette tariffe vengono utilizzate principalmente per la determinazione dei compensi in natura (c.d. fringe benefit) da imputare ai lavoratori dipendenti in caso di utilizzo promiscuo di autoveicoli aziendali

Al seguente indirizzo potrete trovare le tabelle in vigore per l'anno corrente per le singole autovetture: <https://aci.gov.it/servizio/fringe-benefit/>

1. Calcolo del compenso in natura 2026

Il calcolo del compenso in natura per l'utilizzo privato dell'autovettura resta sempre complicato: anche nel 2026, in assenza di semplificazioni e/o chiarimenti da parte dell'Agenzia nel corso dell'anno. Come già illustrato con la ns. circolare 33/2025, in caso di utilizzo in fringe benefit di autovettura aziendale, bisogna distinguere tra sei casistiche diverse per calcolare il compenso in natura (si veda anche la Circ. Agenzia Entrate n° 10/2025). Di seguito vi riassumiamo la situazione – assai complessa – delle varie opzioni.

1. Veicoli immatricolati prima del 1° luglio 2020 e concessi in uso al dipendente prima di tale data;



2. Veicoli immatricolati **dopo il 1° luglio 2020** e anche concessi in uso dopo il 1° luglio 2020, **ma entro il 30 giugno 2025**;
3. Veicoli **immatricolati prima del 1° luglio 2020** e concessi in uso al dipendente **dopo** tale data;
4. Veicoli **immatricolati dopo il 1° gennaio 2025** e concessi in uso sempre dopo tale data;
5. Norma transitoria: veicoli **ordinati** dal datore di lavoro **entro il 31.12.2024** e **concessi in uso** al dipendente **tra il 1° gennaio ed il 30 giugno 2025**;
6. veicoli **ordinati** dal datore di lavoro ed immatricolati **entro il 31.12.2024** e **concessi** in uso al dipendente **a partire dal 1° luglio 2025**.

Ad 1) La tassazione del compenso in natura per tale categoria di autovetture, è pari al **30%** dell'importo corrispondente alla percorrenza convenzionale di 15.000 Km (quindi per 4.500 km) in base al costo chilometrico ACI, al netto della somma trattenuta al dipendente. Per i motori termici è questa la soluzione più conveniente. Unico limite: le vetture in questione sono abbastanza datate e quindi tale forma di regolazione sarà applicata sempre di meno.

Ad 2) Per le concessioni in uso stipulate dopo il 1° luglio 2020 (ma prima del 1° luglio 2025) relative a veicoli immatricolati sempre dopo il 1° luglio 2020 (ma prima del 1° luglio 2025), il fringe benefit si calcola ai sensi dell'art. 1, comma 632, legge 160/2019, in base alle emissioni del veicolo stesso, considerando le specifiche tariffe ACI per 15.000 km:

- 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 ai 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.

Ricapitolando, in tale categoria ricadono le autovetture

- immatricolate dopo il 1° luglio 2020 e prima del 1° gennaio 2025,
- acquisite dal datore di lavoro nel medesimo periodo tramite acquisto, leasing o noleggio,
- concesse in uso promiscuo al dipendente a partire dal 1° luglio 2020 e fino al 30 giugno 2025.

Ad 3) Per i casi di autoveicoli immatricolati prima del 1° luglio 2020 e concessi in uso dopo tale data, ma prima del 1° gennaio 2025, restano ancora incerte e mai chiarite le regole da seguire, e ci si deve orientare sulla base del **valore normale** e quindi delle tariffe degli autonoleggi, come nel caso 6) che spieghiamo più sotto. Anche questi veicoli peraltro sono abbastanza datati e quindi il caso si verificherà sempre più di rado.



Ad 4) Per le autovetture di questa categoria concessi in uso ai dipendenti valgono le seguenti regole, sempre in relazione alle tariffe 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.

Su queste ultime novità abbiamo già fornito dettagli con la ns. circolare 1/2025.

In base ad un calcolo approssimativo l’addebito per un veicolo endotermico è pari a cinque volte quello di un veicolo elettrico.

Ad 5) Regola transitoria: per le auto immatricolate dopo il 1° gennaio 2025, ma ordinate dal datore di lavoro in modo comprovato e documentato fino al 31 dicembre 2024 e concesse in uso promiscuo al dipendente entro il 30 giugno 2025, si applicano i calcoli di cui ad 2) sopra con riferimento alla tariffa ACI per 15.00 km (si veda anche la ns. circolare 20/2025) e cioè:

- 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 ai 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).

Importante: con la citata Circolare 10/2025 dell’Agenzia è stato chiarito, che l’anzidetta regola transitoria va applicata soltanto se vantaggiosa per il contribuente.

Ne consegue che per i motori endotermici di regola sarà più vantaggioso adottare il caso ad 2) di cui sopra, mentre per le auto ibride e/o elettriche sarà più conveniente applicare le nuove regole.

Ad 6) Per i veicoli di questa categoria le regole sono particolarmente severe: con la Circolare e la risposta all’interpello citate più sopra, l’Agenzia Entrate arriva alla conclusione che **le auto concesse in uso a partire dal 1° luglio 2025, ma ordinate/immatricolate fino al 31 dicembre 2024**, non rientrano in alcuna delle fattispecie descritte sopra ad 1), 2), 4) e 5), e quindi **la valorizzazione del fringe benefit per l’utilizzo privato dell’auto non può prescindere dal valore “normale”, ovvero dal valore di mercato**, come nel caso di cui sopra ad 3). Ne consegue che, **per un’auto immatricolata prima del 31 dicembre 2024, ma concessa in uso promiscuo al dipendente dopo il 1° luglio 2025, la retribuzione in natura va calcolata in base ai criteri del valore “normale”**.

Il punto debole di questa regola è che, come già per le nuove regole introdotte nel 2020, non esistono istruzioni ufficiali chiare da parte dell’Agenzia. In base alle scarse indicazioni di allora (Risoluzione 46/E del 14 agosto 2020) si dovrebbe procedere stabilendo il valore di mercato per l’utilizzo del



veicolo, deducendo il valore dell'utilizzo "aziendale". Il valore di mercato si potrebbe desumere dalle tariffe per i noleggi a lungo termine delle autovetture, mentre l'utilizzo aziendale in base al chilometraggio effettuato in rapporto a quello per scopi privati, oppure anche in base all'utilizzo temporale (5/7 per l'azienda e 2/7 utilizzo privato – il fine settimana). L'Agenzia Entrate a suo tempo ha rinviato alle indicazioni relative all'utilizzo degli apparecchi telefonici (Risoluzione 74/2017).

Problema della riassegnazione dei veicoli:

A questo proposito occorre prestare attenzione anche a un ulteriore chiarimento contenuto nella recente Circ. 10/2025: quando si assegna un veicolo "vecchio" a un "nuovo" dipendente, non si deve fare riferimento alla situazione giuridica al momento della prima assegnazione del veicolo a un dipendente, ma occorre considerare la situazione giuridica al momento dell'assegnazione del veicolo al "nuovo" dipendente.

Esempio: se un veicolo acquistato nel giugno 2024 e assegnato a un dipendente in base alle disposizioni vigenti all'epoca (con determinazione della retribuzione in natura secondo il caso 2), come illustrato sopra, ora, nel luglio 2025, a seguito delle dimissioni e della nuova assunzione di un dipendente, viene concesso in uso promiscuo ad un altro dipendente, non si può più fare riferimento alla situazione giuridica dell'anno precedente (caso 2), ma si applica il caso 6) sopra indicato, con la conseguenza che per il calcolo della retribuzione in natura deve essere utilizzato il complicato metodo del valore normale.

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.

Peraltro, il suddetto limite dei 18.075,99 Euro (che deriva dai “vecchi” 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.

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-duodevices, del D.L. 138/2011 è stata 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

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.

Siamo volentieri a vostra disposizione per ulteriori informazioni e chiarimenti.

Cordiali saluti

Josef Vieider
