



**Comploj Vieider Lorenzon
Lechner Zanellato**

PDC Partner
Wirtschaftsprüfer und Steuerberater
Dottori Commercialisti

Equity partner

Dott. Lodovico Comploj
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 Tabiador
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° 33/2025

Bolzano, 28 luglio 2025

Oggetto: Novità per le autovetture assegnate ai dipendenti e i relativi fringe benefit – il caos perfetto!

Sul tema vi abbiamo già informati con le ns. circolari 1/2025 e 20/2025: dal 2025 valgono nuove regole per il calcolo del fringe benefit (retribuzione in natura) per l'utilizzo promiscuo dell'autovettura. Nel frattempo, l'Agenzia Entrate con la circolare (n° 10/E del 3 luglio 2025) e una risposta ad interpello (n° 192 del 22 luglio 2025) ha fornito chiarimenti sulle norme, però creando una grande confusione, che si spiega soltanto con la motivazione di volere implicitamente spingere le imprese ad acquistare in fretta auto elettriche. Nel senso delle nuove interpretazioni dell'Agenzia sarà d'ora in poi necessario, in molti casi, calcolare il fringe benefit non in base alle tariffe ACI, ma bensì basandosi su valori di mercato adottati dalle compagnie di autonoleggio. Le autovetture concesse in uso promiscuo a partire dal 1° luglio comporteranno, con l'eccezione dei veicoli ibridi ed elettrici, ad un notevole aggravio in termini di ritenute fiscali e contributi previdenziali. Di seguito i dettagli.

A partire da subito è necessario, in caso di concessione in uso promiscuo al dipendente e in dipendenza dalla data dell'ordine da parte del datore di lavoro e dal periodo di assegnazione al dipendente, distinguere sei (!) categorie/fattispecie diverse per il calcolo del fringe benefit:

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° luglio 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 15.000 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)!

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).

In assenza di istruzioni ufficiali è opportuno individuare un modello o una procedura aziendale per determinare l'utilizzo aziendale e di conseguenza il fringe benefit.

Nuova assegnazione di autoveicoli già assegnati in precedenza

Si deve tenere conto anche di un ulteriore chiarimento fornito con la citata Circolare 10/2025: in caso di assegnazione di una “vecchia” autovettura, già attribuita in precedenza, ad un “nuovo” collaboratore si applicano le “nuove” regole in vigore al momento e non quelle della precedente assegnazione. Esempio: un'auto è stata acquistata ed assegnata ad un dipendente nel mese di giugno 2024 con le regole del caso ad 2) di cui sopra; se ora nel mese di luglio 2025 viene assegnata ad un altro dipendente, si applicano le regole del caso ad 6) di cui sopra e non del caso ad 2), con la conseguenza di dovere determinare il valore normale descritto più sopra.

Per ora vi possiamo soltanto suggerire quanto segue: autovetture “vecchie” vanno possibilmente assegnate ai dipendenti con un accordo antecedente il 1° luglio 2025.

Purtroppo, la confusione è tanta e le norme penalizzanti: se si intendeva incentivare l'acquisto di autovetture nuove per aiutare l'industria automobilistica in crisi nutriamo seri dubbi che questa sia la strada giusta.

Per eventuali ulteriori chiarimenti o informazioni siamo a vostra disposizione.



**Comploj Vieider Lorenzon
Lechner Zanellato**

PDC Partner
Wirtschaftsprüfer und Steuerberater
Dottori Commercialisti

Cordiali saluti

Josef Vieider