

Fringe benefit per auto aziendale concessa con uso promiscuo

La concessione di un'autovettura aziendale ad uso promiscuo (ossia utilizzabile sia per esigenze lavorative sia per scopi privati) al lavoratore dipendente configura un fringe benefit – una forma di retribuzione in natura. In base all'art. 51 del TUIR (D.P.R. n. 917/1986), i fringe benefit concorrono a formare il reddito di lavoro dipendente e vanno, quindi, indicati in busta paga, assoggettandoli a tassazione IRPEF e a contribuzione previdenziale.

L'uso promiscuo dell'auto aziendale attribuita al dipendente comporta dunque l'emersione di un compenso figurativo, calcolato secondo criteri forfettari fissati dalla legge, che va aggiunto alla retribuzione in denaro ai fini fiscali e contributivi.

L'art. 51, comma 4, TUIR stabilisce le modalità con cui quantificare forfettariamente il beneficio derivante dall'uso privato dell'auto aziendale.

Fonti Ufficiali

D.P.R n. 917/1986, art. 51, commi 3 e 4, lett. a), art. 49; Legge n. 207/2024, art. 9; Circolare Agenzia delle Entrate 3 luglio 2025, n. 10/E; Risoluzione Agenzia delle Entrate 14 agosto 2020, n. 46/E; Legge n. 160/2019; legge n. 153/1969, art. 12.

Analisi della normativa di cui all'art. 1, commi 48 e 49, della Legge 30 dicembre 2024, n. 207

L'art. 1, comma 48, della Legge di bilancio 2025 ha **modificato l'art. 51, comma 4, lett. a) del TUIR**, ridefinendo i criteri di valorizzazione del fringe benefit per le auto aziendali. La ratio della norma è promuovere la transizione ecologica

incoraggiando l'uso di veicoli a basse emissioni, come esplicitato nel testo legislativo.

In concreto, **dal 1° gennaio 2025** cambia il metodo di calcolo del valore tassabile per le autovetture concesse in uso promiscuo ai dipendenti: **non più basato sulle soglie di CO₂ emessa, ma sul tipo di alimentazione del veicolo.**□

La nuova formulazione dell'art. 51, comma 4, lett. a), TUIR (sostituita integralmente dalla legge n. 207/2024) così dispone:

«Per gli autoveicoli indicati nell'art. 54, comma 1, lettere a), c) e m) del Codice della Strada (D.Lgs. 285/1992), i motocicli e i ciclomotori di nuova immatricolazione, concessi in uso promiscuo con contratti stipulati a decorrere dal 1° gennaio 2025, si assume il 50% dell'importo corrispondente ad una percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri, calcolato sulla base del costo chilometrico di esercizio desumibile dalle tabelle nazionali ACI... al netto delle somme eventualmente trattenute al dipendente. La predetta percentuale è ridotta al 10% per i veicoli a batteria a trazione esclusivamente elettrica e al 20% per i veicoli elettrici ibridi plug-in»□.

Rispetto alla normativa previgente, la CO₂ emessa non è più rilevante ai fini del calcolo (contava invece nel regime 2020-2024), ma assume importanza la categoria ecologica del mezzo.

Pertanto, **tutte le auto non elettriche o plug-in** (indipendentemente dalla loro classe ambientale Euro o grammi/km di CO₂) producono ora un fringe benefit pari al 50% del costo forfettario annuo□.

Al contrario, si premiano i mezzi a trazione elettrica, per i quali il benefit imponibile è drasticamente ridotto (10% del costo annuo convenzionale), e in misura minore i veicoli ibridi plug-in (20%).

Soggetti destinatari

Le regole sopra descritte si applicano sia nei confronti dei **lavoratori dipendenti** nell'ambito di un **rapporto di lavoro subordinato** (art. 49 TUIR) sia per i soggetti percettori di reddito da lavoro assimilato a quello da lavoro dipendente (es. collaboratori, amministratori di società).

Quando interviene la nuova disciplina: auto concesse e immatricolate dal 2025

La novità introdotta dalla Legge di bilancio 2025 **si applica unicamente in presenza di due condizioni:**

1. il veicolo assegnato al dipendente deve essere **di nuova immatricolazione** (prima immatricolazione effettuata a partire dal 1° gennaio 2025);
2. la concessione in uso promiscuo deve avvenire con un **contratto stipulato a decorrere dal 1° gennaio 2025.**

In altri termini, la nuova disciplina riguarda tipicamente le **auto aziendali acquistate (o noleggiate) nuove nel 2025 e assegnate per la prima volta a un dipendente nel 2025.**

Se **entrambe** le condizioni sono soddisfatte, il fringe benefit dell'auto si calcola con le percentuali 50%/20%/10% sopra descritte. Qualora, invece, non siano soddisfatte entrambe le condizioni di cui sopra, si dovrà individuare il corretto regime da applicare, anche sulla base delle indicazioni fornite dall'Agenzia delle Entrate con **Circolare 3 luglio 2025, n. 10/E.**

Ad esempio:

- se un dipendente riceve in assegnazione nel 2025 un'**autovettura immatricolata nel 2024** (quindi usata o comunque immatricolata prima del 2025), la nuova normativa *non* si applica. Si utilizzeranno le regole precedenti, cioè la valorizzazione in base alle

emissioni di CO₂ (vedi §7);

- analogamente, se un'azienda nel 2025 **continua a lasciare in uso al dipendente un'auto assegnata con contratto stipulato in anni precedenti** (ad es. auto concessa nel 2022 e ancora in uso promiscuo nel 2025), non essendovi un "nuovo contratto" nel 2025, non si ricade nella nuova disciplina.

La coesistenza di regole diverse può porre qualche problema interpretativo. Nel 2025, l'**art. 51, comma 4, lett. a)**, TUIR è stato riscritto per i nuovi veicoli, senza ripetere all'interno del testo aggiornato le percentuali relative ai veicoli "non nuovi". In mancanza di un'esplicita clausola di salvaguardia nella **legge n. 207/2024**, si ritiene comunque applicabile il principio generale secondo cui le assegnazioni non rientranti nella nuova norma continuano ad essere valutate secondo la disciplina previgente (per continuità del regime fiscale).

Questa interpretazione è avvalorata da commenti ufficiali di prassi: ad esempio, a suo tempo l'Agenzia delle entrate, con ris. n. 46/E del 14 agosto 2020, chiarì che per i veicoli immatricolati prima della data di decorrenza della nuova disciplina 2020 ma assegnati successivamente, il valore imponibile andava determinato separando l'uso privato da quello aziendale, in modo coerente col criterio forfettario precedente□.

Il regime fiscale

Determinazione del valore imponibile – Formula forfettaria

Il valore del fringe benefit auto si calcola, per disposizione normativa, in modo **forfettario** partendo da un utilizzo annuo convenzionale di 15.000 chilometri. Si utilizza il **costo chilometrico medio** stabilito per ciascun modello di veicolo dalle tabelle nazionali elaborate dall'ACI (Automobile Club d'Italia) e pubblicate annualmente in Gazzetta Ufficiale (di regola entro il 31 dicembre per l'anno successivo)□.

Su questo costo teorico annuo di 15.000 km si applica poi una percentuale, definita dalla legge, che rappresenta la quota imputabile all'uso privato del dipendente. Eventuali

contributi del dipendente alle spese riducono il benefit tassabile.

In formula:

Fringe benefit annuo auto	=
(Costo per km da tabelle ACI×15.000) × Percentuale legge	

Tale metodo prescinde totalmente dai chilometri percorsi effettivamente dal lavoratore o dai costi reali sostenuti: è **irrilevante l'uso effettivo** (anche se il veicolo venisse usato meno di 15.000 km) ed è **irrilevante chi sostenga i costi variabili** (carburante, pedaggi, manutenzioni)□.

- Autovettura aziendale (immatricolata e concessa nel 2025) con costo chilometrico ACI pari a **€ 0,40/km**;
- Costo convenzionale annuo ammonta a $15.000 \times 0,40 = \mathbf{€ 6.000}$.

Se l'auto è alimentata a benzina (non elettrica), il benefit imponibile sarà il 50% di € 6.000, cioè **€ 3.000 annui** (pari a € 250 mensili). Se invece la medesima vettura fosse un modello **plug-in hybrid** con ricarica elettrica, il benefit scenderebbe al 20%, quindi **€ 1.200 annui** (€ 100 mensili). Nel caso di un'auto **elettrica pura**, il benefit sarebbe ancora inferiore, pari al 10% di € 6.000 = **€ 600 annui** (€ 50 mensili).

Eventuale contributo del dipendente – Qualora il datore di lavoro richieda al dipendente un pagamento per l'uso privato dell'auto (es. un addebito mensile in busta paga), tale importo va **sottratto** dal valore forfettario calcolato come sopra□.

Se nell'ipotesi precedente (auto con benefit € 3.000 annui) l'azienda stabilisce che il dipendente contribuisca con **€ 100 mensili** (€ 1.200 annui) per l'uso personale dell'auto, il valore imponibile fiscale del fringe benefit si ridurrà a **€ 1.800 annui** (€ 3.000 – € 1.200). Se invece il contributo del dipendente fosse **pari o superiore al valore forfettario** calcolato, il fringe benefit tassabile si azzerà:

nessun importo dovrà essere considerato reddito, poiché il lavoratore sta già coprendo interamente (o oltre) il valore normale del beneficio□.

Tassazione IRPEF e oneri fiscali

Il valore imponibile come determinato sopra **concorre al reddito di lavoro dipendente** del periodo d'imposta in cui il dipendente ha la disponibilità dell'auto.

In pratica, il datore di lavoro (sostituto d'imposta) aggiungerà ogni mese in busta paga la quota parte del fringe benefit auto, assoggettandola alle ritenute IRPEF secondo gli scaglioni di reddito del dipendente, oltre che alle addizionali regionale e comunale dovute. Fiscalmente, il benefit auto segue le stesse regole della retribuzione ordinaria: è imponibile ai fini dell'imposta sul reddito e non gode di particolari detrazioni (se non quelle generali per lavoro dipendente).

Va ricordato tuttavia che **esiste una soglia di esenzione annua per i fringe benefit** disposta dall'art. 51, comma 3, TUIR: attualmente (anni 2025-2026-2027) il valore complessivo dei beni e servizi ceduti al dipendente non concorre a formare il reddito se di importo **non superiore a € 258,23 annui** (limite ordinario), soglia che **per il 2025, 2026 e 2027** è stata elevata a **€ 1.000 annui** (o **€ 2.000** per i dipendenti con figli a carico).

Il regime contributivo

Dal punto di vista previdenziale, il fringe benefit derivante dall'auto ad uso promiscuo **costituisce parte della retribuzione imponibile ai fini contributivi**. La normativa di riferimento (es. art. 12, legge n. 153/1969) equipara, salvo eccezioni specifiche, i compensi in natura ai compensi in denaro per il calcolo dei contributi obbligatori. Dunque, il valore determinato ai sensi dell'art. 51 TUIR viene assoggettato a contribuzione INPS con le stesse aliquote

previste per la retribuzione cash.

In busta paga, il datore di lavoro dovrà includere la quota mensile di fringe benefit auto anche nella base di calcolo dei contributi previdenziali a carico datore di lavoro e lavoratore.

Soglia di esenzione e contribuzione – È importante sottolineare che la soglia di esenzione fiscale di € 258,23 (1.000/2.000 per gli anni 2025-2026-2027) annui (o i limiti maggiorati previsti per alcuni anni) vale **anche ai fini contributivi**. In altre parole, **finché il totale dei fringe benefit concessi**

non supera il limite di esenzione, essi non sono soggetti a contributi. Se invece il valore complessivo dei benefit eccede la soglia in vigore, **l'intero importo** diventa imponibile anche previdenzialmente (non solo la parte eccedente)□. L'INPS, in proposito, ha chiarito che il superamento dei limiti di esenzione comporta l'assoggettamento a contribuzione dell'intero valore erogato in natura, includendo quindi anche la quota che stava sotto la soglia□.

Il confronto con la disciplina in vigore sino al 30 giugno 2021 e sino al 31 dicembre 2024

La disciplina del fringe benefit per auto ad uso promiscuo ha conosciuto, negli ultimi anni, **tre diversi regimi normativi**:

- **Regime "storico" (sino al 30 giugno 2020)** – *Percentuale fissa 30%*: prima delle modifiche introdotte nel 2020, il TUIR stabiliva che per le auto concesse in uso promiscuo al dipendente il valore imponibile fosse pari al **30% dell'importo corrispondente a 15.000 km annui, al netto di eventuali addebiti al dipendente**.□
- Questa regola, rimasta invariata per molti anni, prescindeva completamente dalle caratteristiche ambientali del veicolo: **tutti i veicoli** (auto, moto, ciclomotori) rientranti nella categoria indicata

dall'art. 54 del Codice della Strada erano trattati allo stesso modo, con una quota forfettaria di uso personale fissata al 30%.

Dunque, un dipendente che avesse ricevuto un'auto aziendale prima di luglio 2020 continua ancora oggi a vedersi imputato un fringe benefit calcolato al 30%, finché non cambia vettura o non interviene un nuovo contratto.

- **Regime "valore normale"** – il fringe benefit è determinato in base al valore normale del bene (art. 9 TUIR) al netto della parte riferibile all'utilizzo aziendale. Tale criterio di determinazione del benefit è utilizzato per i veicoli assegnati dal 1° luglio 2020 ma immatricolati sino al 30 giugno 2020.

Il valore normale dev'essere determinato anche per i veicoli immatricolati sino al 30 giugno 2020 e concessi in uso promiscuo ai dipendenti dal 1° gennaio 2025.

- **Regime "emissioni CO₂" (1° luglio 2020 – 31 dicembre 2024)** – *Percentuale variabile 25%-30%-50%-60%*: la **legge n. 160/2019 (Legge di bilancio 2020)** ha innovato la lettera a) dell'art. 51, comma 4, TUIR introducendo **aliquote differenziate in base al livello di emissioni di anidride carbonica** del veicolo. La modifica, originariamente efficace per i contratti di assegnazione stipulati dal 1° luglio 2020 in poi, prevedeva percentuali ridotte per i veicoli "più ecologici" e aumentate per quelli più inquinanti. In dettaglio, la norma (come da ultimo applicabile dal 2021) stabiliva queste fasce: **25%** dell'importo 15.000 km per i veicoli con CO₂ *fino a 60 g/km*; **30%** se *oltre 60 g/km e fino a 160 g/km*; **50%** se *oltre 160 g/km e fino a 190 g/km*; **60%** se *oltre 190 g/km*. Tale metodo di determinazione del fringe benefit auto si utilizza anche nelle seguenti ipotesi:

– veicoli ordinati entro il 31 dicembre 2024 e assegnati al dipendente entro il 30 giugno 2025;

– veicoli immatricolati dal 1° luglio 2020 al 31 dicembre 2024 e assegnati dal 1° gennaio 2025.

- **Regime “ecologico per alimentazione” (dal 2025)** – *Percentuale variabile 10%-20%-50%*: come dettagliato nei paragrafi 2 e 4, la Legge di bilancio 2025 ha introdotto **nuove percentuali legate al tipo di alimentazione** del mezzo, applicabili alle auto (e moto) di nuova immatricolazione assegnate dal 1° gennaio 2025.
- Tale nuovo criterio di calcolo del valore del fringe benefit si utilizza anche nelle ipotesi di veicolo ordinato entro il 31 dicembre 2024, ma immatricolato nel 2025 e assegnato dal 1° luglio 2025.

Sintesi comparativa

Volendo tracciare un rapido confronto numerico, immaginiamo un costo chilometrico ACI pari a € 0,40/km (costo annuo convenzionale € 6.000) e diversi tipi di auto:

- *Auto benzina Euro6 – 120 g/km CO₂:*
 - **Fino al 06/2020:** benefit € 1.800 (30%).
 - **2020-2024 (nuova immatricolazione):** benefit € 1.800 (30% – rientra nella fascia 61-160 g/km).
 - **Dal 2025 (nuova immatricolazione):** benefit € 3.000 (50% – alimentazione tradizionale).
(Con la riforma 2025 il dipendente si vede quasi raddoppiare l'importo in busta paga da tassare per la stessa tipologia di auto).
- *Auto diesel – 180 g/km CO₂:*
 - **Fino al 06/2020:** € 1.800 (30%).
 - **2020-2024 (nuova immatricolazione):** € 3.000 (50% – fascia 161-190 g/km).
 - **Dal 2025 (nuova immatricolazione):** € 3.000 (50% – alimentazione tradizionale).
(Già dal 2020 tale auto era penalizzata col 50%; dal 2025 la situazione resta analoga per i veicoli di questo tipo).

- *Auto ibrida plug-in – 50 g/km CO₂:*
 - **Fino al 06/2020:** € 1.800 (30%).
 - **2020-2024 (nuova immatricolazione):** € 1.500 (25% – fascia ≤60 g/km).
 - **Dal 2025 (nuova immatricolazione):** € 1.200 (20% – plug-in).
(Progressivo miglioramento: col 2025 l'ibrida plug-in paga ancor meno di prima).

- *Auto elettrica – 0 g/km CO₂:*
 - **Fino al 06/2020:** € 1.800 (30%).
 - **2020-2024 (nuova immatricolazione):** € 1.500 (25% – fascia ≤60 g/km).
 - **Dal 2025 (nuova immatricolazione):** € 600 (10% – elettrica pura).
(Fortissimo alleggerimento: il benefit tassabile scende a circa un terzo rispetto al regime già agevolato precedente).

(MF/ms)