



RELEVANT
BUSINESS MATTERS

DECRETO OMNIBUS: NOVITA' IN TEMA DI FRINGE BENEFIT PER AUTO AD USO PROMISCUO

A CURA DI

LUIGI MELLONI
ROSANNA CANNONE

Gentili Clienti,

il recente "Decreto Omnibus" (**D.Lgs. 7 agosto 2026, n. 148** pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 185 dell'11 agosto 2026, S.O. n. 30) ha nuovamente modificato la disciplina dei fringe benefit per i veicoli aziendali concessi ai dipendenti in uso promiscuo.

Con la presente circolare cercheremo di dettagliare le seguenti due domande/risposte:

1) Per quale motivo la modifica interessa la mia azienda?

Perché le nuove disposizioni **si applicano a tutto il periodo d'imposta 2026** quindi in parte con effetto retroattivo anche ai benefit erogati dal 1.1.2026.

2) Quali sono le conseguenze economiche per la mia azienda?

Rispetto al regime in vigore le novità prevedono un incremento del valore del fringe benefit per le auto date in uso ai dipendenti che presentino degli "optional". Quindi cambia il valore fiscale del fringe benefit e cambiano le ritenute che devono essere operate.

Se la vostra azienda concede ai propri dipendenti auto ad uso promiscuo vi invitiamo a verificare quanto abbiamo dettagliato nel prosieguo della presente circolare.

Facciamo prima un brevissimo riassunto delle regole in vigore prima delle modifiche introdotte dal Decreto Omnibus.

Secondo la normativa in vigore fino al 31.12.2024, la determinazione del fringe benefit dipendeva dalle emissioni di anidride carbonica (CO₂) di ciascun veicolo dato in uso promiscuo ai dipendenti.

In pratica il valore del benefit era pari a:

- **25%** del costo di utilizzo annuo conteggiato dall'ACI assumendo una percorrenza media di 15.000 chilometri (cd. "Costo ACI") per veicoli con emissioni di CO₂ non superiori a 60 grammi per chilometro;
- **30%** del "costo ACI" nel caso di emissioni superiori a 60 g/Km ma non a 160 g/Km;
- **50%** del "costo ACI" nel caso di emissioni tra 160 g/Km e 190 g/Km;
- **60%** del "costo ACI" nel caso di emissioni superiori a 190 g/Km.

ATTENZIONE: Questa modalità di determinazione continua ad essere applicata (in forza della clausola di salvaguardia

- ai veicoli concessi in uso promiscuo dal 1° luglio 2020 al 31 dicembre 2024;

- ai veicoli ordinati dal datore di lavoro entro il 31 dicembre 2024 e concessi in uso promiscuo dal 1° gennaio 2025 al 31 dicembre 2025 (termine esteso dal Decreto Omnibus).

A decorrere dal 1.1.2025 la determinazione del fringe benefit è stata modificata e dipende dalla “tipologia di alimentazione” del veicolo: il benefit viene quindi calcolato, sempre sulla base del costo chilometrico medio per ciascun veicolo corrispondente ad una percorrenza di 15.000 chilometri all’anno (“Costo ACI”), applicando le seguenti percentuali:

- **50%** del “costo ACI” per la generalità dei veicoli;
- **20%** del “costo ACI” per i veicoli elettrici **ibridi plug-in** (PHEV) e
- **10%** del “costo ACI” per i veicoli a batteria a trazione **esclusivamente** elettrica (BEV).

Passiamo ora ad analizzare nel dettaglio cosa prevede il Decreto Omnibus:

- l’eliminazione del requisito della “nuova immatricolazione”, la stessa disciplina si applica ora a tutti i veicoli concessi in uso promiscuo, quindi inclusi quelli già immatricolati;
- la valorizzazione forfetaria del 5% di optional e allestimenti non compresi nelle tabelle ACI;
- la precisazione relativa alla tipologia di somme trattenute al dipendente che possono essere sottratte al valore del fringe benefit tassato;
- la maggiorazione del 50% del fringe benefit per i veicoli che superano la soglia di anzianità fissata dalla norma.

1. L’eliminazione del requisito della prima immatricolazione

Finalmente una semplificazione!

In precedenza, per i veicoli usati o riassegnati, non era applicabile la determinazione forfetaria del valore del benefit prevista dall’art.51 del TUIR (come sopra brevemente riepilogata).

In tali casi, per la valorizzazione fiscale del fringe benefit, come chiarito dalla risoluzione 46/E del 14.08.2020 dell’Agenzia delle Entrate, occorre far riferimento ai principi generali che disciplinano la determinazione del reddito dipendente andando ad identificare, sulla base di elementi oggettivi, e a tassare in capo al dipendente esclusivamente il valore relativo alla sola parte riferibile all’uso privato dell’autoveicolo in capo allo stesso.

Con il Decreto Omnibus si elimina il requisito della nuova immatricolazione e si permette di determinare il valore del fringe benefit in modo forfetario applicando le stesse regole previste dall’art. 51, comma 4, lett. a), del TUIR, ai veicoli nuovi, ai veicoli usati ed a quelli riassegnati a un dipendente diverso dal primo assegnatario.

2. Chiarimento sul trattamento fiscale degli optional auto

In merito agli optional il Decreto Omnibus introduce una semplificazione che però in pratica si traduce in un aggravio dei costi a carico di imprese e dipendenti.

Si prevede infatti che relativamente agli autoveicoli sui quali vengono installati accessori e/o allestimenti, non valorizzati nei listini base ovvero nei modelli elencati dalle tabelle dell'ACI per il calcolo del predetto "costo ACI" il valore del fringe benefit **è incrementato forfetariamente del 5%**. La maggiorazione del 5% non è commisurata al costo effettivo degli optional.

La novità in questione si applica dal 1° gennaio 2026 a tutti i veicoli ovvero anche a quelli acquistati prima del 31.12.2024 a cui si applica il "regime di salvaguardia".

3. Le eventuali somme versate dal dipendente per l'uso dell'auto

Viene fornita un'interpretazione molto utile con riferimento alle somme eventualmente trattenute dal datore di lavoro al dipendente per l'utilizzo dell'auto.

Il Decreto Omnibus chiarisce che ogni somma trattenuta o addebitata al dipendente con riferimento all'utilizzo della vettura concorre a ridurre il valore del fringe benefit.

Per quale motivo questo chiarimento che a prima vista sembrerebbe superfluo?

L'Agenzia delle Entrate, attraverso diversi documenti di prassi, aveva purtroppo interpretato la precedente normativa in modo restrittivo affermando che il fringe benefit potesse essere decurtato solo delle somme trattenute al dipendente in relazione alla sola concessione del veicolo (per il fatto di poter usare promiscuamente il veicolo aziendale) e non con riferimento ad eventuali somme trattenute o addebitate al dipendente con riferimento ad eventuali optional della vettura.

4. Maggiorazione del 50% del fringe benefit per auto dopo il 31 dicembre del quinto anno successivo a quello di prima immatricolazione

La nuova disciplina infine inasprisce il calcolo del fringe benefit per le auto date in uso al dipendente quando le stesse raggiungono una certa anzianità.

La formulazione normativa prevede che il valore del fringe benefit sia incrementato del 50% **dopo il 31 dicembre del quinto anno successivo a quello di prima immatricolazione**.

La norma è pensata per incentivare il rinnovo del parco autovetture aziendali ovvero, da altro punto di vista, disincentivare il mantenimento di parchi auto aziendali con anzianità superiore ai cinque anni.

L'intenzione è quella di favorire l'uso di autovetture più nuove e quindi meno inquinanti ma purtroppo si può tradurre anche in questo caso in maggiori costi di gestione del parco auto.

Facciamo ora alcuni esempi.

Si ipotizzi un veicolo il cui "costo ACI" (per memoria costo relativo ad una percorrenza media di 15.000 chilometri) sia pari a 9.000 euro (si può trattare di veicoli di classe media con potenza di circa 150 cavalli).

tipo di veicolo	Modalità di acquisto dell'optional	Maggiorazione del 5%	Somma da sottrarre all'ammontare del Fringe Benefit	Calcolo	Fringe benefit imponibile in capo al dipendente (anno 2026)
normale (benzina o diesel)	senza optional / nessuna trattenuta al dipendente	no	€ 0	$€ 9.000 \times 50\%$	= € 4.500
ibrido plug-in (PHEV)			€ 0	$€ 9.000 \times 20\%$	= € 1.800
Elettrico (BEV)			€ 0	$€ 9.000 \times 10\%$	= € 900
normale (benzina o diesel)	Optional acquistato dal datore di lavoro per € 1.000 senza nessuna trattenuta al dipendente	si (forfettaria)	€ 0	$€ 9.000 \times 50\% \times 1,05$	= € 4.725
ibrido plug-in (PHEV)			€ 0	$€ 9.000 \times 20\% \times 1,05$	= € 1.890
Elettrico (BEV)			€ 0	$€ 9.000 \times 10\% \times 1,05$	= € 945
normale (benzina o diesel)	Optional acquistato dal datore di lavoro per € 1.000 con addebito al dipendente per 500 euro annui	si (forfettaria)	-€ 500	$€ 9.000 \times 50\% \times 1,05 - € 500$	= € 4.225
ibrido plug-in (PHEV)			-€ 500	$€ 9.000 \times 20\% \times 1,05 - € 500$	= € 1.390
Elettrico (BEV)			-€ 500	$€ 9.000 \times 10\% \times 1,05 - € 500$	= € 445

Nel caso di veicolo acquistato e concesso in uso anteriormente al 1.1.2025 (ovvero veicoli cui si applica la precedente normativa):

tipo di veicolo	Modalità di acquisto dell'optional	Maggiorazione del 5%	Somma da sottrarre all'ammontare del Fringe Benefit	Calcolo	Fringe benefit imponibile in capo al dipendente (anno 2026)
emissioni CO ₂ <60 g/km	senza optional / nessuna trattenuta al dipendente	no	€ 0	$€ 9.000 \times 25\%$	€ 2.250
emissioni CO ₂ tra 60 g/km e 160 g/km			€ 0	$€ 9.000 \times 30\%$	€ 2.700
emissioni CO ₂ <60 g/km	optional e nessuna trattenuta al dipendente	si	€ 0	$€ 9.000 \times 25\% \times 1,05$	€ 2.362,5
emissioni CO ₂ tra 60 g/km e 160 g/km			€ 0	$€ 9.000 \times 30\% \times 1,05$	€ 2.835
emissioni CO ₂ <60 g/km	optional e trattenuta al dipendente di 500 euro	si	-€ 500	$€ 9.000 \times 25\% \times 1,05 - 500$	€ 1.862,5
emissioni CO ₂ tra 60 g/km e 160 g/km			-€ 500	$€ 9.000 \times 30\% \times 1,05 - 500$	€ 2.335

Alcune sottolineature:

Occorre prestare molta attenzione alla presenza di optional in quanto, ad esempio, per vetture in cui il listino base non include il colore metallizzato della carrozzeria questo sarà da considerare un optional ed avrà quale conseguenza l'incremento del valore del benefit. In pratica i casi di vetture "con optional" possono essere assai frequenti.

Al contrario alcune case automobilistiche vendono esclusivamente modelli "full optional" e pertanto siccome il listino base include tutti gli optional e il listino base è stato considerato nella determinazione del "costo ACI" non sarà necessario applicare la maggiorazione del 5%.

Si chiarisce infine che qualora gli optional siano montati **a cura e spese del dipendente** (ove questo sia autorizzato e possibile) non vi è nessuna maggiorazione del valore del fringe benefit. Si ipotizzi un'auto in uso promiscuo su cui il dipendente, previa autorizzazione, installi a sua cura e spese il gancio traino. Questa modifica non ha nessun effetto sul calcolo del fringe benefit.

Facciamo ancora alcuni esempi riferiti al caso di veicoli concessi in uso ai dipendenti per i quali è decorso il 31 dicembre del quinto anno successivo a quello di prima immatricolazione (per semplicità espositiva definiti "immatricolati da più di 5 anni") ai quali si applica la nuova maggiorazione del 50%:

Tipologia di veicolo	Valore convenzionale ordinario	Dopo la soglia del 5° anno (maggiorazione del 50%)
Veicoli diversi da BEV/PHEV	50% del costo ACI	$50\% \times 1,50 = 75\%$ del costo ACI $\times 15.000$ km
Elettrici a batteria (BEV)	10% del costo ACI	$10\% \times 1,50 = 15\%$ del costo ACI $\times 15.000$ km
Ibridi plug-in (PHEV)	20% del costo ACI	$20\% \times 1,50 = 30\%$ del costo ACI $\times 15.000$ km

tipo di veicolo	Modalità di acquisto dell'optional	Maggiorazione del 5%	Somma da sottrarre all'ammontare del Fringe Benefit	Calcolo	Fringe benefit imponibile in capo al dipendente (anno 2026)
normale (benzina o diesel) con più di 5 anni	senza optional / nessuna trattenuta al dipendente	no	€ 0	$\text{€ } 9.000 \times 50\% + 50\%$	= € 4.500 + 2.250
ibrido plug-in (PHEV) con più di 5 anni			€ 0	$\text{€ } 9.000 \times 20\% + 50\%$	= € 1.800 + 900
Elettrico (BEV) con più di 5 anni			€ 0	$\text{€ } 9.000 \times 10\% + 50\%$	= € 900 + 450

Conclusioni

Alla luce della decorrenza delle nuove disposizioni (dal periodo d'imposta 2026), si consiglia di verificare le caratteristiche delle auto presenti nel parco aziendale e assegnate ai dipendenti al fine di individuare il regime corretto da applicare per la determinazione dei fringe benefit, rivedendo i conteggi effettuati nel corso del 2026 che dovranno essere adeguati alla nuova normativa in sede di conguaglio.

Lo studio resta a disposizione per ogni ulteriore chiarimento nonché per l'analisi di casi specifici.

CONTATTI

LUIGI MELLONI

LUIGI.MELLONI@RLVT.IT

ROSANNA CANNONE

ROSANNA.CANNONE@RLVT.IT



RELEVANT
BUSINESS MATTERS

RLVT – SOCIETÀ TRA PROFESSIONISTI A R.L.

VIA AVOGADRO, 12/A – 10121 TORINO – ITALIA T. +39 011 55 67 222 – INFO@RLVT.IT