

PAGHE E CONTRIBUTI

di MARIO CASSARO

Nuove tariffe ACI 2026 per il calcolo del fringe benefit

Pubblicate in Gazzetta Ufficiale le tabelle ACI per il 2026 che aggiornano i costi chilometrici per la determinazione del fringe benefit dei veicoli aziendali ad uso promiscuo.

Con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale 23.12.2025, n. 297, S.O. n. 40, sono state rese note le tabelle elaborate dall'Automobile Club d'Italia relative al 2026. I prospetti costituiscono lo strumento indispensabile per determinare il valore del compenso in natura derivante dall'assegnazione ai lavoratori dipendenti di veicoli aziendali destinati ad utilizzo promiscuo (art. 51, c. 4, lett. a) del Tuir).

L'ACI provvede annualmente alla predisposizione di tali tabelle, che vengono pubblicate entro il 31.12 con validità per l'anno successivo. I valori così determinati rappresentano il riferimento ufficiale per la quantificazione della retribuzione in natura ai fini fiscali e previdenziali.

Per quanto riguarda le **novità**, ricordiamo che a partire dal 2025 è entrato in vigore un nuovo sistema di calcolo del fringe benefit, concepito con l'obiettivo dichiarato di ridurre l'impatto ambientale attraverso l'incentivazione dell'utilizzo di veicoli a ridotte emissioni inquinanti, quali automobili elettriche e ibride plug-in. La base imponibile viene calcolata in base al costo chilometrico convenzionale determinato dalle menzionate tabelle su una percorrenza annua di 15.000 chilometri, con successiva applicazione della percentuale prevista in funzione del tipo di alimentazione. Dal valore così ottenuto vanno eventualmente detratti gli importi corrisposti dal dipendente per l'utilizzo personale del veicolo.

Le aliquote agevolate sono: 10% per i veicoli elettrici, 20% per gli ibridi plug-in e 50% per tutte le altre tipologie di alimentazione, comprese le versioni mild e full hybrid. Tale riforma si applica esclusivamente ai veicoli che rispettano congiuntamente tre requisiti: immatricolazione dal 1.01.2025, contratti di concessione stipulati dalla medesima data e consegna effettiva ai dipendenti anch'essa successiva al 1.01.2025.

La corretta applicazione delle tabelle richiede l'identificazione precisa del modello di veicolo assegnato e del relativo costo chilometrico. Qualora il modello specifico non risulti presente nelle tabelle, la prassi prevede l'utilizzo del veicolo più simile per caratteristiche tecniche e motorizzazione.

Il valore del fringe benefit deve essere rapportato al periodo effettivo di assegnazione all'interno del periodo d'imposta, mediante proporzionamento in giorni. I costi relativi al carburante o all'energia elettrica sono già incorporati nel costo chilometrico forfettario; pertanto, la loro eventuale fornitura diretta da parte del datore di lavoro non genera un ulteriore componente reddituale imponibile.

L'analisi comparativa delle tabelle 2026 evidenzia che per gli autoveicoli attualmente in produzione si registra una **diminuzione generalizzata dei costi chilometrici**, con riduzioni che raggiungono il -1,7% per le autovetture ibride alimentate a benzina. Tale flessione trova spiegazione principalmente nel calo del prezzo del carburante e nella riduzione del tasso di interesse utilizzato nel calcolo delle quote di ammortamento, effetto che risulta tanto più accentuato quanto maggiore è il prezzo di listino del veicolo.

Per i modelli fuori produzione, invece, si osservano incrementi dei costi chilometrici. In particolare, i veicoli a gasolio non più commercializzati registrano un aumento dello 0,8%, mentre per quelli elettrificati, categoria che comprende le versioni elettriche e plug-in, l'incremento è pari all'1,7%. L'aumento è motivato dall'incremento del costo lordo delle tariffe medie per le ricariche elettriche ai prezzi effettivamente sostenuti dagli utilizzatori finali.

L'applicazione delle tabelle ACI trova rilevanza anche nei casi previsti dalla disciplina transitoria contenuta nel D.L. 19/2025, conv. in L. 60/2025: i veicoli concessi tra il 2020 e il 2024, oppure ordinati entro il 31.12.2024 e consegnati nel primo semestre 2025, mantengono il precedente sistema di calcolo basato sulle emissioni di CO₂ (con aliquote del 25%, 30%, 50% o 60%). Per le situazioni non ricomprese né nel regime transitorio né nella riforma, si applica il criterio del valore normale di cui all'art. 9 del Tuir, limitatamente alla quota di utilizzo personale del veicolo (art. 51, c. 3).