

IMPOSTE DIRETTEdi **LAURENZIA BINDA****Fringe benefit auto aziendali: la riforma colpisce i veicoli datati***Incremento della base imponibile per i veicoli immatricolati da oltre 5 anni e nuova maggiorazione del valore convenzionale per accessori e allestimenti non inclusi nelle tabelle ACI.*

L'art. 2 D.Lgs. 148/2026 interviene in modo significativo sulla disciplina dei fringe benefit derivanti dalla concessione in uso promiscuo di autoveicoli, motocicli e ciclomotori ai dipendenti, modificando il meccanismo di determinazione forfettaria previsto dall'art. 51, c. 4, lett. a) del Tuir.

Per comprendere la portata dell'intervento è opportuno ricordare che il regime dei veicoli assegnati in uso promiscuo costituisce una deroga al principio generale di tassazione dei fringe benefit secondo il valore normale. Il beneficio imponibile è infatti determinato in via forfettaria applicando una percentuale al costo chilometrico individuato dalle tabelle ACI su una percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri annui. Dopo le modifiche introdotte dalla legge di Bilancio 2025, tale percentuale è pari al 50% per i veicoli ordinari, 20% per gli ibridi plug-in e 10% per quelli esclusivamente elettrici.

La principale novità della disposizione consiste **nell'introduzione di un meccanismo di aggravio fiscale collegato all'età del veicolo**. La nuova formulazione dell'art. 51 del Tuir prevede infatti che, decorso il 5° anno successivo a quello della prima immatricolazione, il valore forfettariamente determinato venga incrementato del 50%. In sostanza, il legislatore introduce un coefficiente correttivo che aumenta la base imponibile del fringe benefit per i veicoli più datati, indipendentemente dalla loro alimentazione.

La *ratio* dell'intervento sembra riconducibile all'esigenza di **incentivare il rinnovo delle flotte aziendali e favorire la sostituzione dei veicoli più vecchi con mezzi caratterizzati da standard ambientali e tecnologici più elevati**. Sotto il profilo fiscale, tuttavia, la modifica produce un effetto diretto sul reddito di lavoro dipendente, poiché innalza il valore imponibile pur in assenza di modifiche nell'effettivo utilizzo del mezzo da parte del lavoratore.

La seconda innovazione riguarda **gli accessori e gli allestimenti**. Il legislatore prende atto del fatto che le tabelle ACI non sempre riflettono il valore economico di optional installati successivamente o di dotazioni particolari dei veicoli. Per questo motivo viene introdotta una **maggiorazione forfettaria del 5%** nei casi in cui il veicolo assegnato presenti accessori o allestimenti non valorizzati nelle tabelle ACI e non acquistati direttamente dal dipendente. La disposizione prescinde dal valore effettivo del singolo optional e introduce una quantificazione convenzionale uniforme, destinata a semplificare la determinazione del benefit imponibile.

Contestualmente, la norma chiarisce che **le somme eventualmente addebitate al lavoratore per l'utilizzo del veicolo, comprese quelle riferibili agli accessori e agli allestimenti, devono essere integralmente sottratte dal valore convenzionale**. Si tratta di un chiarimento importante, volto a evitare fenomeni di doppia imposizione e a coordinare correttamente il beneficio imponibile con l'eventuale partecipazione economica del dipendente ai costi del mezzo.

Particolarmente rilevante è inoltre la scelta di **estendere la nuova disciplina anche a veicoli già ricompresi nei regimi transitori introdotti negli ultimi anni**. L'incremento del 50% per i veicoli più anziani e la maggiorazione del 5% per gli optional trovano infatti applicazione non soltanto per le nuove assegnazioni, ma anche per i veicoli concessi in uso promiscuo tra il 1.07.2020 e il 31.12.2024 e per quelli ordinati entro il 31.12.2024 e assegnati nel corso del 2025. La disciplina viene inoltre estesa ai casi in cui il medesimo veicolo venga successivamente assegnato a un differente dipendente.

Dal punto di vista operativo, le novità impongono alle imprese una **verifica puntuale della data di prima immatricolazione dei veicoli assegnati, nonché una ricognizione degli accessori e degli allestimenti non inclusi nei valori ACI**. Per molti datori di lavoro sarà inoltre necessario rivedere le politiche di assegnazione delle auto aziendali e valutare gli impatti economici derivanti dall'incremento della base imponibile attribuibile ai lavoratori.