



**STUDIO PIZZANO**

COMMERCIALISTA E REVISORE LEGALE

[www.studiopizzano.it](http://www.studiopizzano.it)

## **VEICOLI AZIENDALI: LA RIFORMA DEL REGIME FISCALE DEI FRINGE BENEFIT 2025**

*Pubblicato il 20 Settembre 2025 di Sabatino Pizzano*



L'Agenzia delle Entrate ha diffuso con la circolare n. 10/E del 3 luglio 2025 le istruzioni operative per l'applicazione delle modifiche normative che ridefiniscono integralmente il quadro fiscale dei veicoli aziendali concessi ai dipendenti. La manovra di bilancio 2025, attraverso l'articolo 1, comma 48 della legge n. 207/2024, ha introdotto un sistema di tassazione differenziato basato sull'impatto ambientale dei mezzi, con l'obiettivo dichiarato di incentivare la transizione ecologica del parco auto aziendale. Dal primo luglio 2025 è cessato definitivamente il regime transitorio, segnando l'avvio a pieno regime delle nuove aliquote più gravose per i veicoli tradizionali.

## □ Cosa sapere in un minuto

- Dal 1° luglio 2025 entra pienamente in vigore la nuova tassazione dei veicoli aziendali concessi ai dipendenti, legata alle emissioni: penalizzazione per benzina/diesel, forti vantaggi fiscali per elettrici e plug-in.
- Contratti stipulati **prima del 2025** seguono il vecchio regime fino a scadenza; per assegnazioni dal 2025 si applicano nuove aliquote (50% benzina/diesel, 20% ibridi plug-in, 10% elettrici).
- Per ordini veicoli effettuati entro il 31/12/2024, ma consegnati entro il 30/06/2025, resta il regime transitorio; per elettrici e ibridi si può applicare la nuova aliquota se più favorevole.
- Attenzione ai casi non coperti dalle regole transitorie: si applica il criterio del valore normale ai sensi dell'art. 9 TUIR.
- Proroga contratto con lo stesso dipendente = vecchie regole; riassegnazione a nuovo dipendente = nuove aliquote.
- Optional/accessori extra richiesti dai dipendenti **non riducono** il valore imponibile del fringe benefit.
- L'incremento delle aliquote incide sia sulle imposte IRPEF che sulla contribuzione INPS.
- Monitorare e documentare con precisione tutte le date rilevanti (ordine, immatricolazione, contratto, consegna) per evitare errori e sanzioni.
- Per le aziende è opportuno aggiornare le strategie di fleet management, privilegiando veicoli green per contenere il carico fiscale e beneficiare delle nuove regole.

## Quadro normativo di riferimento

L'architettura normativa attuale presenta una complessità articolata che richiede un'analisi sistematica delle diverse fattispecie applicabili. Il punto di partenza rimane l'articolo 51, comma 4, lettera a) del TUIR, oggetto di successive stratificazioni normative che hanno generato regimi fiscali differenziati in base ai parametri temporali di riferimento.

Per i veicoli immatricolati e assegnati nel periodo compreso tra il primo luglio 2020 e il 31 dicembre 2024, la disciplina previgente mantiene la propria efficacia fino alla naturale scadenza dei contratti di assegnazione. In questa configurazione normativa, il benefit imponibile viene quantificato applicando percentuali differenziate: 25% per veicoli con emissioni di CO2 non superiori a 60 g/km, 30% per emissioni comprese tra 60 e 160 g/km, fino al 60% per veicoli con emissioni superiori a 190 g/km.

La base di calcolo rimane invariata e corrisponde al 100% dell'importo derivante da una percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri annui, determinata secondo i costi chilometrici elaborati dall'Automobile Club d'Italia e pubblicati annualmente in Gazzetta Ufficiale.

## La nuova disciplina dal gennaio 2025: principi e meccanismi applicativi

La riforma introdotta dalla legge di bilancio 2025 ha sostituito integralmente la lettera a) del comma 4 dell'articolo 51 del TUIR, introducendo un sistema di tassazione che privilegia nettamente i veicoli a basse emissioni. Per i contratti di assegnazione stipulati a partire dal primo gennaio 2025, il valore del fringe benefit viene determinato applicando aliquote differenziate al costo chilometrico annuo calcolato sulle tabelle ACI.

La struttura delle nuove percentuali riflette chiaramente l'orientamento del legislatore verso la sostenibilità ambientale: 50% per autoveicoli diesel e benzina, 20% per veicoli ibridi plug-in, 10% per veicoli totalmente elettrici. Questa articolazione comporta, nella maggior parte dei casi, un significativo incremento del carico fiscale per i veicoli tradizionali, mentre introduce agevolazioni sostanziali per quelli a propulsione elettrica.

È opportuno evidenziare come la determinazione del momento rilevante per l'applicazione del nuovo regime richieda particolare attenzione. L'Agenzia delle Entrate, richiamando i principi già delineati nella risoluzione n. 46/E del 2020, ha precisato che occorre considerare congiuntamente tre parametri temporali: la data di immatricolazione del veicolo, la stipulazione del contratto di assegnazione e la consegna effettiva al dipendente.

## Disciplina transitoria: meccanismi di applicazione graduale

Il decreto "Bollette" n. 19/2025, convertito con modificazioni dalla legge n. 60/2025, ha introdotto l'articolo 6, comma 2-bis, che prevede una disciplina transitoria finalizzata a garantire un'applicazione graduale delle nuove disposizioni. Questa normativa di raccordo assume particolare rilevanza per le aziende che avevano già perfezionato ordini di veicoli secondo la previgente disciplina fiscale.

La circolare n. 10/E ha chiarito che le vecchie percentuali rimangono applicabili per i veicoli ordinati dal datore di lavoro entro il 31 dicembre 2024 e consegnati al dipendente nel periodo compreso tra il primo gennaio e il 30 giugno 2025. Questa disposizione transitoria si fonda sul principio della tutela dell'affidamento, evitando effetti retroattivi penalizzanti per operazioni già programmate secondo la normativa previgente.

Un aspetto particolarmente significativo della disciplina transitoria riguarda i veicoli a basse emissioni. L'Amministrazione finanziaria ha precisato che, qualora un veicolo ordinato entro la fine del 2024 e consegnato nel primo semestre 2025 rientri tra quelli che beneficiano delle nuove percentuali più favorevoli (10% per gli elettrici, 20% per gli ibridi plug-in), è possibile applicare il nuovo sistema più vantaggioso invece di quello transitorio.

## Fattispecie non disciplinate: applicazione del criterio del valore normale

L'analisi della circolare rivela l'esistenza di fattispecie non ricomprese né nella nuova disciplina forfettaria né nel regime transitorio. Queste situazioni, che potrebbero sembrare marginali, assumono invece rilevanza pratica significativa e richiedono l'applicazione del criterio generale previsto dall'articolo 51, comma 3 del TUIR.

Il caso paradigmatico, esaminato nella risposta all'interpello n. 192/2025, riguarda i veicoli ordinati e concessi con contratto stipulato entro il 31 dicembre 2024 ma assegnati al dipendente dopo il 30 giugno 2025. In questa configurazione, il veicolo non può beneficiare del regime transitorio (poiché la consegna avviene oltre il termine del 30 giugno) né della nuova disciplina forfettaria (poiché il contratto è stato stipulato nel 2024).

L'applicazione del criterio del valore normale comporta la determinazione del benefit sulla base delle disposizioni dell'articolo 9 del

TUIR, limitatamente alla quota riferibile all'uso privato del veicolo. Questo meccanismo, pur garantendo la copertura normativa di tutte le fattispecie, può generare un carico fiscale superiore rispetto ai regimi forfettari, rendendo necessaria una valutazione caso per caso dell'impatto economico.

## **Gestione operativa: proroghe contrattuali e riassegnazioni**

La prassi aziendale presenta frequentemente situazioni di proroga dei contratti di assegnazione o di riassegnazione dei veicoli ad altri dipendenti. L'Agenzia delle Entrate ha fornito chiarimenti specifici per orientare correttamente la gestione di queste fattispecie.

Nel caso di proroga del contratto di assegnazione con il medesimo dipendente, si applica la disciplina fiscale vigente al momento della sottoscrizione del contratto originario. Questa regola opera fino alla scadenza della proroga, purché alla data di stipula della stessa risultino soddisfatti i requisiti previsti dalla normativa di riferimento.

La riassegnazione del veicolo a un diverso dipendente configura invece una nuova fattispecie contrattuale, con conseguente applicazione della disciplina fiscale vigente al momento della riassegnazione. Questa distinzione assume rilevanza pratica significativa, poiché una riassegnazione perfezionata nel 2025 comporta l'applicazione delle nuove aliquote, indipendentemente dal regime fiscale originariamente applicabile al veicolo.

## **Trattamento degli optional e personalizzazioni: esclusione dal regime agevolato**

La risposta all'interpello n. 233/2025 ha definitivamente chiarito il trattamento fiscale degli optional e delle personalizzazioni richieste dai dipendenti sui veicoli aziendali. L'interpretazione dell'Amministrazione finanziaria si basa sull'analisi dell'espressione "al netto delle somme eventualmente trattenute al dipendente", contenuta nell'articolo 51, comma 4, lettera a) del TUIR.

Secondo l'orientamento espresso, tale locuzione deve intendersi riferita esclusivamente alle somme richieste dal datore di lavoro per l'uso a fini personali del veicolo, determinate sulla base delle tabelle ACI. Non rientrano invece nel novero delle somme detraibili gli importi versati dal dipendente per l'acquisto di optional aggiuntivi non compresi nella valorizzazione standard.

Questa interpretazione si fonda sui principi già delineati nella circolare n. 326/1997, secondo cui il sistema forfettario di valorizzazione dei fringe benefit automobilistici si basa su parametri standardizzati che non possono essere modificati dalle scelte individuali dei beneficiari. Le spese per accessori extra devono pertanto essere gestite come trattenute sul netto della retribuzione, senza impatto sulla determinazione del valore imponibile del benefit.

## **Profili previdenziali e contributivi: coordinamento con la disciplina INPS**

Il fringe benefit derivante dall'uso promiscuo di veicoli aziendali concorre alla formazione della base imponibile sia ai fini fiscali che previdenziali. L'incremento delle aliquote previsto dalla riforma comporta conseguenze significative anche sul versante contributivo, con implicazioni che si riflettono tanto sui costi aziendali quanto sulla posizione previdenziale del lavoratore.

L'applicazione delle nuove percentuali genera un aumento della base contributiva che può assumere dimensioni rilevanti, specialmente per veicoli di fascia alta con costi chilometrici elevati. È necessario considerare che l'impatto complessivo sulla retribuzione netta del dipendente risulta dalla combinazione dell'incremento del carico fiscale IRPEF e dell'aumento dei contributi previdenziali a carico del lavoratore.

La franchigia prevista dall'articolo 51, comma 3 del TUIR (pari a 1.000 euro, elevata a 2.000 per lavoratori con figli fiscalmente a carico) si applica al valore complessivo dei fringe benefit percepiti nel periodo d'imposta. Questa soglia di esenzione può attenuare

l'impatto delle nuove aliquote per i veicoli con costi contenuti, ma risulta sostanzialmente inefficace per i mezzi di fascia medio-alta.

## **Adempimenti operativi e sistemi informativi: raccomandazioni procedurali**

L'implementazione delle nuove disposizioni richiede un adeguamento sostanziale dei sistemi informativi aziendali e delle procedure operative. È fondamentale predisporre meccanismi di tracciabilità che consentano di documentare con precisione le date rilevanti per l'applicazione del regime fiscale appropriato.

I parametri da monitorare includono: data dell'ordine del veicolo, data di immatricolazione, data di stipulazione del contratto di assegnazione, data di consegna effettiva al dipendente. La corretta gestione di questi elementi informativi è essenziale per evitare errori applicativi che potrebbero generare contenziosi o sanzioni amministrative.

Le tabelle ACI per il 2025, pubblicate con comunicato dell'Agenzia delle Entrate in Gazzetta Ufficiale n. 304 del 30 dicembre 2024, costituiscono il riferimento ufficiale per la determinazione dei costi chilometrici. È opportuno verificare periodicamente eventuali aggiornamenti o correzioni che potrebbero intervenire nel corso dell'anno.

La gestione della documentazione contrattuale assume particolare rilevanza, specialmente per i veicoli che potrebbero rientrare nelle fattispecie transitorie. È raccomandabile conservare evidenza documentale di tutti gli elementi temporali rilevanti, inclusi gli ordini, i contratti di fornitura, gli atti di assegnazione ai dipendenti e i verbali di consegna.

## **Implicazioni strategiche per le politiche aziendali di fleet management**

La riforma del regime fiscale dei fringe benefit automobilistici impone una riconsiderazione complessiva delle politiche aziendali di gestione della flotta veicolare. L'incremento sostanziale del carico fiscale per i veicoli tradizionali rende economicamente vantaggioso orientarsi verso soluzioni a basse emissioni, creando un incentivo fiscale allineato agli obiettivi di sostenibilità ambientale.

Le aziende sono chiamate a valutare l'impatto delle nuove disposizioni sui costi complessivi di gestione del personale, considerando sia l'aspetto della competitività retributiva sia quello della soddisfazione dei dipendenti. L'aumento del carico fiscale sui veicoli tradizionali può infatti tradursi in una riduzione del valore netto del benefit, con possibili riflessi sulla percezione di attrattività del pacchetto retributivo offerto.

Dal punto di vista strategico, emerge l'opportunità di anticipare la transizione verso veicoli elettrici e ibridi plug-in, sfruttando le agevolazioni fiscali previste dalla nuova normativa. Questa scelta, oltre a generare vantaggi economici immediati, consente di posizionare l'azienda in linea con le tendenze normative e di mercato orientate verso la sostenibilità.

[www.studiopizzano.it](http://www.studiopizzano.it)

© RIPRODUZIONE RISERVATA