



**STUDIO ASSOCIATO
ZANOVELLO
& PARTNERS**

Associazione Professionale tra
Dottori Commercialisti e Esperti Contabili

**AI SIGG. CLIENTI
LORO SEDI**

Circolare clienti n. 28/2026

OGGETTO: NOVITÀ FRINGE BENEFIT AUTO AZIENDALI

Con l'art. 2 del D.Lgs. 148/2026 (c.d. correttivo Omnibus) è stata modificata la disciplina di determinazione del fringe benefit per le auto concesse in uso promiscuo ai dipendenti, intervenendo sia sul criterio di calcolo forfetario sia sul **regime transitorio** già previsto dalla L. 207/2024.

Quanto al criterio generale di calcolo, il decreto sostituisce l'art. 51, comma 4, lettera a), del TUIR (e, in parallelo, l'art. 53, comma 6, del D.Lgs. 117/2026, c.d. "nuovo" TUIR), confermando che il fringe benefit è determinato assumendo il **50%** dell'importo corrispondente a una percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri, calcolato sulla base del costo chilometrico ACI, al netto delle somme eventualmente trattenute al dipendente. La percentuale resta ridotta al **10%** per i veicoli a batteria a trazione esclusivamente elettrica e al **20%** per i veicoli elettrici ibridi plug-in.

In merito al presupposto di applicazione, la principale novità consiste nel superamento del requisito della nuova immatricolazione: il calcolo forfetario è ora ancorato all'**anzianità del veicolo** assegnato. I valori sono infatti **incrementati del 50%** a decorrere dal 1° gennaio dell'anno successivo al compimento del quinto anno dalla prima immatricolazione, per tutte le tipologie di veicolo, inclusi quelli elettrici. La disposizione si applica anche ai **veicoli riassegnati a dipendenti diversi dal primo assegnatario**. Le nuove regole decorrono dal periodo d'imposta 2026, incluse le assegnazioni avvenute nel 2025 non ricomprese nella disciplina transitoria di cui all'art. 1, comma 48-bis, della L. 207/2024.

Con riferimento agli accessori e agli allestimenti dell'auto aziendale (c.d. **optional**), il decreto introduce una **maggiorazione forfetaria del 5%** del valore del fringe benefit nei casi in cui il veicolo sia dotato di optional non valorizzati nelle tabelle ACI e non acquistati direttamente dal lavoratore. Le somme eventualmente trattenute al dipendente per tali optional riducono il valore convenzionale. La nuova tassazione si applica dal 1° gennaio 2026, anche ai veicoli rientranti nel regime di cui all'art. 1, comma 48-bis, della L. 207/2024, fermi restando i comportamenti adottati dai datori di lavoro fino al 31 dicembre 2025.

Quanto al regime transitorio, l'art. 2, comma 3, del D.Lgs. 148/2026 lo rimodula integralmente, estendendo l'applicazione del regime vigente al 31 dicembre 2024 (calcolato in base alle emissioni di CO₂) ai veicoli ordinati entro il 31 dicembre 2024 e concessi in uso promiscuo nell'intero anno 2025, in luogo del termine del 30 giugno 2025 in precedenza previsto. Mostriamo una tabella riassuntiva dei regimi applicabili in funzione del periodo di assegnazione del veicolo:

Periodo di assegnazione del veicolo	Regime applicabile	Incremento del 50% dopo il 5° anno
Veicoli concessi dal 1.7.2020 al 31.12.2024	Regime vigente al 31.12.2024 (emissioni di CO ₂)	Sì
Veicoli ordinati entro il 31.12.2024 e concessi in uso nel 2025	Regime vigente al 31.12.2024 (clausola di salvaguardia estesa a tutto il 2025)	Sì
Veicoli concessi in uso promiscuo dal 2026 (o nel 2025 fuori dal regime transitorio)	Nuova disciplina generale (50%/10%/20% su percorrenza convenzionale ACI)	Sì



**STUDIO ASSOCIATO
ZANOVELLO
& PARTNERS**

Associazione Professionale tra
Dottori Commercialisti e Esperti Contabili

Anche per i veicoli rientranti nel regime transitorio, il valore del fringe benefit è incrementato del 50% dal sesto anno dall'immatricolazione e la disciplina si applica anche in caso di riassegnazione a dipendenti diversi dal primo assegnatario. La Relazione tecnica al decreto conferma che, sia per i veicoli rientranti nel regime transitorio sia per quelli assegnati nel 2025 in base alla clausola di salvaguardia, resta esclusa l'applicazione del **valore normale**.

Distinti saluti.

Padova, 02/09/2026

Studio Associato Zanolello & Partners

L'ELABORAZIONE DEI TESTI, ANCHE SE CURATA E REVISIONATA, NON PUO' COMPORTARE SPECIFICHE RESPONSABILITA' PER EVENTUALI ERRORI O INESATTEZZE E NON PUO' ESSERE CONSIDERATA CONSULENZA SPECIFICA