

Novità di prassi sul benefit auto

di **Roberto Lucarini**

Il tema del fringe benefit per concessione di auto al dipendente ad uso promiscuo ha subito con l'anno in corso una sorta di nuova tempesta; il nostro Legislatore, in veste green, ha infatti modificato i criteri di calcolo forfetario previsti ex art. 51, comma 4, lettera a), Tuir.

A dire il vero, è da metà del 2020 che si sono operate le prime mosse “ecologiste”, allorquando dal pacifico criterio della tassazione al 30% del valore convenzionale di 15.000 km per costo chilometrico da tabelle ACI, si è passati a graduare il valore del *benefit* in funzione dell'emissione di CO₂ prodotta dal mezzo utilizzato.

Da quel momento gli operatori, e il sottoscritto non fa eccezione, si sono trovati ad affrontare la piacevolissima lettura dei libretti di circolazione, consigliata peraltro dagli specialisti per curare talune patologie dell'attenzione. Oltre ciò, si è stati amorevolmente inondati di interventi di prassi, tra le quali spiccava per brillantezza quella riguardante il *dies a quo* della novella normativa.

Con il 2025, evidentemente non contento della svolta impressa anni prima, il Legislatore è nuovamente intervenuto, stavolta andando giù piatto e mettendo sul banco degli imputati l'auto a motore termico, cui ha riservato la tassazione forfetaria del 50%. Il premio, neanche a dirlo, va ai veicoli elettrici puri, con tassazione al 10%, mentre per gli ibridi plug in arrivano al 20%. Le conseguenze tributarie sono ovvie.

Ma il bello si evince, ancora una volta, dalla prassi, grazie alla quale si dovranno adesso andare a verificare:

- data di immatricolazione dell'auto;
- data di assegnazione al dipendente;
- data di consegna al dipendente.

Confesso di essermi rifiutato di studiare a fondo tutto questo; solo grazie a una tabella di riepilogo, fornitami da un caro amico, riesco forse a districarmi.

Questa “lungagnata” per dirvi che non vi parlerò, in specifico, del regime attuale del benefit auto, quanto piuttosto delle inarrivabili risposte a interpello che l'Agenzia delle Entrate ci ha offerto di recente. Si tratta, in particolare, della [n. 233/E/2025](#) e della [n. 237/E/2025](#). Tali atti riguardano un tema collegato al *benefit* auto, in quanto concernente beni o servizi collegati funzionalmente all'auto concessa ad uso promiscuo, ma tengono anche conto del pagamento,



da parte del beneficiario, di un contributo monetario.

Dovendo esporre i concetti in massima sintesi, possiamo evidenziare quanto segue.

Negli atti di prassi appena citati viene richiamata la sempre attuale circolare n. 326/E/1997, la quale aveva a suo tempo chiarito:

- l'irrelevanza, ai fini della valorizzazione del *benefit* auto, circa il fatto che il dipendente sostenga a proprio carico uno degli elementi che stanno alla base del calcolo della tabella ACI sul costo chilometrico;
- se il lavoratore, tramite pagamento o ritenuta in busta, corrisponde somme per poter utilizzare il mezzo concesso, tali importi, *ex lege*, andranno invece a ridurre il valore forfetario del *benefit* (ex art 51, comma 4, lett. a), Tuir);
- laddove il datore fornisca al lavoratore, gratuitamente o meno, altri beni o servizi oltre l'auto (veniva fatto l'esempio del garage per custodire il veicolo), gli stessi andranno separatamente valutati al fine di stabilire l'importo da assoggettare a tassazione in capo al lavoratore.

Se, come in un caso esaminato (interpello n. 233/E/2025), il contributo pagato dal dipendente è collegato alla copertura di optional posti sul mezzo, richiesti dal lavoratore stesso, tale somma non potrà andare a ridurre la base imponibile.

È stato poi commentato, passiamo quindi all'interpello n. 237/E/2025, il caso in cui il datore di lavoro sostenga, tramite rilascio di un'apposita card, il costo della ricarica elettrica per l'auto concessa al lavoratore. In tale situazione, poiché tale voce di costo è già compresa nella valorizzazione del costo chilometrico ACI, la stessa non produrrà l'emersione di un ulteriore *benefit*.

Nello stesso atto, inoltre, viene valutato il caso in cui il lavoratore si faccia carico della spesa per uso privato del mezzo, tenendo conto dei chilometri percorsi oltre un certo limite stabilito. In tale ipotesi, richiamando uno dei concetti già indicati nella circolare n. 326/E/1997, l'Agenzia specifica che tali somme addebitate al lavoratore non potranno andare a ridurre il valore del *benefit* ex art. 51, in quanto, come già detto, tale onere andrebbe a riguardare una delle voci di costo utilizzate dall'ACI per il proprio calcolo.

Spero davvero di essere riuscito a chiarire sinteticamente i concetti espressi, peraltro non proprio intuitivi, anche se a me resta un dubbio: è possibile che non si riesca a trovare una strada normativa che ci faccia uscire da un simile labirinto?



NormAI in Pratica

La soluzione integrata con l'**AI**
per consultare la **normativa**
[scopri di più >](#)

Novità

