

Per i veicoli aziendali l'energia elettrica è compresa nel valore del fringe benefit ma è tassata se rimborsata a seguito di ricarica domestica

Edoardo Alessandrini

Il discusso tema del trattamento fiscale delle spese di energia elettrica per la ricarica delle autovetture concesse in uso promiscuo ai dipendenti continua a non trovare una chiara e definitiva soluzione nonostante i nuovi, ennesimi, chiarimenti forniti dall'Agenzia delle Entrate con [risposta ad interpello n. 237 dello scorso 10 settembre 2025](#).

Se da un lato, infatti, con tale arresto l'Amministrazione finanziaria chiarisce definitivamente che l'energia elettrica fornita dal datore di lavoro per la ricarica dei veicoli concessi in uso promiscuo ai propri dipendenti non genera reddito imponibile in quanto già considerata, alla stregua del carburante, ai fini della determinazione del valore forfetario riportato nelle tabelle ACI, richiamate dall'art. 51, comma 4, lett. a) del TUIR ai fini della tassazione dei veicoli aziendali, allo stesso tempo nulla di nuovo viene detto riguardo il rimborso delle spese di ricarica dei veicoli elettrici sostenute dai dipendenti presso le proprie abitazioni.

Allo stato, dunque, rimane valido quanto affermato nella precedente Risposta a interpello n. 421/2023, e ribadito nel corso dell'appuntamento di Telefisco dello scorso 5 febbraio 2025: i rimborsi riconosciuti dal datore di lavoro ai propri dipendenti per le spese di energia elettrica finalizzata alla ricarica di autoveicoli elettrici assegnati loro in uso promiscuo e sostenuti per il tramite di colonnine installate presso le loro abitazioni, non sono ricompresi nel valore del *fringe benefit* e vanno pertanto tassati (per ulteriori approfondimenti sul tema si rimanda a quanto già pubblicato sul presente sito: E. Alessandrini, [Auto elettrica in uso promiscuo al dipendente: il rimborso per la ricarica non è un fringe benefit](#) e [A Telefisco 2025 le Entrate ribadiscono la tassabilità dei rimborsi delle ricariche delle auto elettriche in uso promiscuo al dipendente](#)).

Il caso affrontato dall'A.F. riguarda una società che intende rinnovare il proprio parco autovetture, introducendo anche veicoli a sola trazione elettrica e veicoli ibridi plug-in e garantendo ai propri dipendenti le stesse condizioni riservate agli assegnatari di veicoli "tradizionali" attraverso il mantenimento a carico della stessa delle spese per il rifornimento dei nuovi veicoli, entro un certo limite annuo stabilito alla stregua del limite per il carburante destinato all'uso privato delle autovetture.

A tal riguardo, l'Istante specifica che:

“i dipendenti che sceglieranno una autovettura elettrica o ibrida plug-in dal parco auto avranno a disposizione un'apposita card per ricaricare l'autovettura presso colonnine pubbliche, con addebito del costo complessivo alla Società. Ciascun dipendente sarà inoltre tenuto a comunicare alla Società i chilometri effettuati per uso aziendale, così da poter individuare, per differenza, i chilometri percorsi per ragioni private. Superato un certo limite massimo di chilometri per anno effettuati per ragioni private, la Società addebiterà al dipendente, tramite fattura, l'importo del costo chilometrico del carburante (elettricità) relativo all'uso privato della vettura, per la quota eccedente il limite stabilito”.

Alla luce di ciò, l'Istante chiede all'Agenzia di confermare che (i) la card messa a disposizione dei lavoratori per la ricarica elettrica dell'autovettura, anche ai fini dell'uso privato del veicolo, non generi in capo agli stessi reddito tassabile essendo il valore dell'energia elettrica già incluso nella determinazione forfetaria del benefit tassabile fissata dall'ACI; (ii) nel caso in cui il dipendente superi il limite chilometrico annuo prestabilito, l'importo trattenuto allo stesso possa essere decurtato dai valori convenzionali ACI ai fini della determinazione del valore del *fring benefit*.

Nella soluzione interpretativa prospettata in relazione al primo quesito, la società non qualifica la messa disposizione di una card per l'utilizzo sia aziendale che privato dell'autovettura come un *benefit* essendo il costo dell'energia elettrica già incluso nel valore convenzionale predeterminato dall'ACI.

Riguardo la seconda interpellanza, l'Istante ritiene che il costo del chilometraggio che al dipendente venga addebitato in caso di superamento del limite annuo debba essere decurtato dal valore ACI ai fini della effettiva determinazione del valore tassabile.

Orbene, in linea coi chiarimenti già forniti nei precedenti arresti, anche questa risposta principia dal definire anzitutto la portata dell'art. 51 del TUIR, ribadendo come il co. 1 del medesimo sancisca il c.d. “principio di onnicomprensività” del reddito di lavoro dipendente, in base al quale “sia gli emolumenti in denaro sia i valori corrispondenti ai beni, ai servizi ed alle opere “offerti” dal datore di lavoro ai propri dipendenti costituiscono redditi imponibili e, in quanto tali, concorrono alla determinazione del reddito di lavoro dipendente”.

Il successivo co. 3 dispone poi che ai fini della determinazione in denaro dei valori di cui al comma 1, si applicano le disposizioni relative alla determinazione del valore normale dei beni e dei servizi contenute nell'articolo 9 del medesimo TUIR il quale, come chiarito dalla circolare del Ministero delle Finanze 23 dicembre 1997, n. 326 (al par. 2.3), rappresenta il criterio generale di valutazione dei beni ceduti e dei servizi prestati al dipendente.

L'Agenzia ricorda inoltre che lo stesso art. 51 prevede una serie di deroghe al principio di onnicomprensività, elencando le componenti reddituali che non concorrono a formare la base imponibile o vi concorrono solo in parte.

Fatta tale premessa di fondo, la risposta si impernia dunque sul dettato del co. 4, lett. a) dell'articolo in questione, rilevando come la disposizione in esame nel definire il regime fiscale degli autoveicoli, motocicli e ciclomotori concessi in uso promiscuo ai dipendenti, preveda per gli stessi un criterio di determinazione forfetaria del *quantum* da assoggettare a tassazione (cfr. circolare n. 326 del 1997, paragrafi 2.3.2 e 2.3.2.1) in deroga al generale criterio di tassazione dei *fringe benefit* basato sul loro "valore normale" di cui all'art. 9 del TUIR previsto per la generalità dei compensi in natura.

Tale normativa, merita ricordarlo, ha subito nel corso del tempo diverse modifiche, passando da una tassazione basata su una percentuale unica del 30 per cento (sino al 30/06/2020), ad una percentuale di tassazione forfettaria determinata in proporzione al coefficiente teorico di inquinamento (sino al 31/12/2024), sino ad approdare, come ricordato nella risposta dall'A.f., all'attuale formulazione introdotta ad opera della Legge 30 dicembre 2024, n. 207 (c.d. legge di Bilancio 2025) la quale, nel tentativo di avviare un percorso di transizione energetica che incentivasse la riconversione al *full electric* del parco auto aziendale, ha introdotto una quantificazione del valore "convenzionale" del *fringe benefit* graduata in ragione della tipologia di alimentazione, purché questi fossero di "nuova immatricolazione", ossia, immatricolati successivamente al 1° gennaio 2025 e concessi in uso promiscuo a decorrere dal 1° gennaio 2025. (per ulteriori approfondimenti riguardo gli ostacoli interpretativi ed applicativi causati dalla novella normativa si rimanda a E. Alessandrini, [Auto elettriche in uso promiscuo al dipendente: vero benefit ma solo se immatricolate e concesse dal 1° gennaio 2025](#) e [Auto aziendali ad uso promiscuo: facciamo il punto alla luce della circolare n. 10/e del 3 luglio 2025](#)).

Con riferimento ai veicoli ad uso promiscuo, nella C.M. n. 326/1997 è stato chiarito che la determinazione del valore imponibile sulla base del totale del costo di percorrenza esposto nelle tabelle ACI costituisce una determinazione dell'importo da assoggettare a tassazione

del tutto forfetaria, che prescinde da qualunque valutazione degli effettivi costi di utilizzo del mezzo e anche dalla percorrenza che il dipendente effettua realmente. È del tutto irrilevante, quindi, che il dipendente sostenga a proprio carico tutti o taluni degli elementi che sono nella base di commisurazione del costo di percorrenza fissato dall'ACI.

Nel medesimo documento di prassi è stato altresì chiarito che il datore di lavoro, oltre a concedere la possibilità di utilizzare il veicolo in modo promiscuo, può fornire, gratuitamente o meno, altri beni o servizi (es. l'immobile per custodire il veicolo), che andranno separatamente valutati al fine di stabilire l'importo da assoggettare a tassazione in capo al dipendente.

A questo punto i tecnici dell'Agenzia ricordano come la risposta n. 421 del 25 agosto 2023 abbia chiarito che il rimborso delle spese di energia elettrica sostenute dal dipendente per la ricarica effettuata, presso la propria abitazione, del veicolo in uso promiscuo non rientri tra *fringe benefit* forniti dal datore di lavoro e che, pertanto, vada tassato in quanto reddito di lavoro dipendente.

Sulla base dei richiami normativi e di prassi citati, l'Agenzia viene dunque a fornire le risposte ai quesiti posti dall'Istante.

Per quel che concerne il primo, l'A.f. dimostra di sposare l'interpretazione fornita dal contribuente, ritenendo che le ricariche elettriche effettuate dai dipendenti per i veicoli loro assegnati ad uso promiscuo presso colonnine pubbliche per il tramite di una card aziendale, entro un certo limite annuo, non costituiscano *fringe benefit* tassabile, essendo l'energia elettrica già considerata ai fini della determinazione del valore forfetario riportato nelle tabelle ACI.

La posizione dell'Istante non viene invece condivisa in relazione al secondo quesito. Infatti, sulla scorta del dettato normativo dell'art. 51, comma 4, lett. a) TUIR secondo cui nella determinazione forfetaria del valore da assoggettare a tassazione è del tutto irrilevante che il dipendente sostenga a proprio carico tutti o taluni degli elementi assunti nella predisposizione del costo di percorrenza fissato nelle tabelle ACI, le somme addebitate al dipendente in relazione all'energia elettrica per l'uso privato del veicolo non potranno essere portate in diminuzione del valore del veicolo forfetariamente determinato al fine di abbattere il valore del *fringe benefit* da assoggettare a tassazione.

I chiarimenti forniti dall'A.f. meritano senz'altro qualche riflessione, soprattutto riguardo agli

arresti di prassi richiamati e assunti a giustificazione delle soluzioni individuate piuttosto che per le soluzioni in sé e per sé individuate.

Come noto, in virtù del meccanismo stabilito dall'art. 51, comma 4, lett. a) del TUIR il dipendente che paga il *forfait* per l'uso privato dell'auto o che si è visto inserire il relativo valore nella busta paga, corrisponde di fatto una sorta di "abbonamento" che lo autorizza a richiedere al proprio datore di lavoro la rifusione di tutte le spese inerenti il veicolo in uso promiscuo, comprese quelle sostenute per spese private.

Da qui il diffondersi dell'esigenza di contenere il più possibile il sostenimento delle spese di gestione e funzionamento del veicolo da parte del dipendente e del tentativo di contrarre il numero delle voci da far risultare nella nota spese prodotta dal dipendente di ritorno dalla trasferta per il rimborso delle spese vive sostenute. A tal riguardo, molte aziende hanno deciso di difendersi contro le conseguenze dei larghi utilizzi per esigenze personali/familiari del dipendente, specie per il periodo delle ferie, stabilendo l'applicazione delle tariffe ACI in modo parziale, cioè con estrazione delle cifre che riguardano il consumo del carburante, facendo sì che il dipendente chieda la rifusione del costo dei rifornimenti per i percorsi aziendali e tenga a proprio carico, invece, i costi relativi all'uso privato dell'autoveicolo[1].

Nonostante dunque, in generale, il dipendente abbia diritto al rimborso di tutte le spese inerenti il veicolo assegnato in uso promiscuo, in un passaggio della risposta in commento l'A.f. ricorda come con il precedente arresto n. 421 del 25 agosto 2023 sia stato chiarito che il rimborso delle spese di energia elettrica sostenute dal dipendente per la ricarica, presso la propria abitazione, del veicolo in uso promiscuo non rientri tra i *fringe benefit* forniti dal datore di lavoro e che, pertanto, vada tassato in quanto reddito di lavoro dipendente.

Sul punto, tuttavia, non si è mancati di evidenziare già in passato su questo sito come la soluzione interpretativa adottata dall'Agenzia si mostri, seppur strettamente ancorata al dettato normativo dell'art. 51 del TUIR, alquanto restrittiva e sorda alle concrete esigenze che la realtà dell'introduzione dei veicoli elettrici sta prospettando.

Dottrina infatti non ha mancato di osservare come sia la risposta in commento, sia le precedenti delucidazioni fornite al riguardo, abbiano di fatto rappresentato un'occasione persa da parte dell'A.f. per chiarire in modo esplicito attraverso quali modalità il dipendente assegnatario di un veicolo elettrico ad uso promiscuo potesse chiedere il rimborso delle spese di ricarica effettuate mediante colonnine installate presso la propria abitazione e che permettano l'immediata e analitica riferibilità di tale spesa al veicolo[2].

Non riconoscere ai dipendenti una tale possibilità significa costringere gli stessi a recarsi ogni qual volta una ricarica si renda necessaria presso colonnine pubbliche, ponendo nel nulla l'indubbia comodità di poter effettuare una ricarica anche presso le proprie abitazioni e di fatto creando enormi potenziali sacche di inefficienza aziendali a causa dei tempi di attesa di una ricarica o di poter disporre di una colonnina in quanto già prenotata, occupata, fuori uso o distante dai propri centri di interesse

Non solo, perseverando su questa linea interpretativa si rischia addirittura di giungere all'effetto paradossale secondo cui, da un lato, si crea una disparità di trattamento fiscale tra veicoli a combustione, per i quali il sostenimento diretto dei costi di rifornimento da parte dell'azienda non crea alcuna materia imponibile per i dipendenti assegnatari, e i veicoli elettrici per i quali invece viene a crearsi.

Alla luce di quanto rappresentato, da più parti si auspica un intervento del legislatore che adegui il dettato dell'art. 51 TUIR alle evoluzioni tecnologiche in corso e che assicuri, e contemperi, esigenze di equità di trattamento fiscale e favorisca un concreto processo di sviluppo e sostenibilità.

[1] In tal senso, si veda GHINI P., *Utilizzo da parte del dipendente dell'auto aziendale nel week-end: conseguenze sulla retribuzione*, in *Azienda & Fisco*, n. 13, 1° luglio 1999, p. 665.

[2] Si vedano al riguardo, GUARNERIO G., *Tassabile in capo al dipendente il rimborso delle spese di ricarica per le auto aziendali elettriche?*, in *Il Fisco*, 2023, fasc. 44, pp. 4151-4155; SIROCCHI S., *Auto elettrica con ricarica domestica esentasse se il costo è dettagliato*, in *Sole 24Ore Norme e Tributi Plus*, 2 novembre 2023; MARIANETTI G., MASNATA M., *Autovetture aziendali: ricarica elettrica compresa nel valore convenzionale*, in *Il Fisco*, n. 41, 27 ottobre 2025, p. 3617.