



STUDIO PIZZANO

COMMERCIALISTA E REVISORE LEGALE

www.studiopizzano.it

CARD RICARICA ELETTRICA: ESENZIONE DA FRINGE BENEFIT PER AUTO AZIENDALI

Publicato il 20 Settembre 2025 di Sabatino Pizzano



Le aziende che forniscono veicoli elettrici o ibridi plug-in ai dipendenti per uso promiscuo possono mettere a disposizione card di ricarica senza generare ulteriore reddito imponibile. L'Agenzia delle Entrate, con la risposta n. 237/2025, ha chiarito definitivamente questo aspetto. Le somme riaddebitate al lavoratore per chilometraggio privato eccedente, però, non abbattano il valore forfetario ACI del benefit.

Quando la card non costituisce fringe benefit aggiuntivo

Una società aveva introdotto nel proprio parco auto veicoli elettrici a batteria e ibridi plug-in, fornendo ai dipendenti card per ricariche presso colonnine pubbliche - entro limiti annuali prestabiliti - e si interrogava se questo servizio generasse reddito imponibile per il lavoratore.

La **card ricarica elettrica** risulta già inclusa nella valutazione forfetaria prevista dall'art. 51, comma 4, lett. a) del TUIR. Il costo dell'energia elettrica sostenuto dall'azienda non produce un benefit tassabile aggiuntivo perché le tabelle ACI considerano l'"elettricità" tra i carburanti per il calcolo del costo chilometrico.

Secondo quanto previsto dalla Legge di bilancio 2025, per i contratti stipulati dal 1° gennaio 2025 si applicano percentuali differenziate sulla percorrenza convenzionale di 15.000 km: 50% in generale, 10% per veicoli esclusivamente elettrici, 20% per ibridi plug-in. Il regime transitorio mantiene le vecchie regole per veicoli ordinati entro il 2024 e concessi entro il 30 giugno 2025.

Trattamento dei chilometri privati eccedenti

Nella prassi operativa, il dipendente comunica periodicamente i chilometri percorsi per finalità aziendali. Per differenza si determinano i chilometri effettuati per uso privato. Quando i chilometri privati superano la soglia annua stabilita dalla società, questa fattura al dipendente il costo dell'energia elettrica relativo ai chilometri eccedenti.

Tuttavia - e qui sta un aspetto spesso trascurato - ai sensi dell'art. 51, comma 4, lettera a) del TUIR la determinazione rimane forfetaria basata sulle tabelle ACI. Come già specificato nella circolare n. 326/1997, è irrilevante che una parte dei costi sia sostenuta dal dipendente.

Le somme addebitate al dipendente per l'energia relativa all'uso privato non possono quindi diminuire il valore forfetario ACI. Nella pratica professionale si osserva che tali importi devono essere trattenuti dal netto della retribuzione in busta paga, non portati in diminuzione del benefit tassabile.

Aspetti metodologici del calcolo ACI

L'ACI elabora le proprie tabelle considerando cinque tipologie di carburante: benzina, gasolio, GPL, metano ed elettricità. Nelle "Considerazioni metodologiche" a supporto delle tabelle, il costo energetico per veicoli elettrici e plug-in è già conteggiato nel costo chilometrico complessivo.

Ne consegue che la fornitura diretta di energia elettrica da parte del datore di lavoro - tramite card o altri strumenti - non genera ulteriore reddito imponibile per il dipendente. Il valore è già incluso nel calcolo forfetario ACI applicabile al veicolo concesso in uso promiscuo.

Regime operativo e soglie applicabili

La messa a disposizione di una card per ricariche entro il limite annuo di percorrenza convenzionale non genera reddito imponibile, indipendentemente dall'utilizzo (aziendale o privato) che il dipendente fa del veicolo. Questa soluzione è stata espressamente condivisa dall'Agenzia delle Entrate nell'interpello citato.

Per veicoli ordinati entro il 31 dicembre 2024 e consegnati nel primo semestre 2025, si continua ad applicare il sistema di tassazione previgente basato sulle emissioni di CO2. Occorre verificare in ogni caso se il veicolo rientri tra quelli a basse emissioni che beneficiano delle nuove percentuali più favorevoli.

Casistica applicativa e profili operativi

Un caso pratico può chiarire la meccanica operativa. L'azienda fissa una soglia annua di chilometri privati e il dipendente comunica periodicamente i km percorsi per lavoro. Se la soglia dei km privati viene superata, la società fattura al dipendente il costo dell'energia relativo ai km eccedenti utilizzando questa formula: Costo chilometrico = costo totale ricariche nel periodo diviso km totali percorsi nel periodo.

L'importo addebitato al dipendente per i km privati oltre soglia non riduce però il valore del fringe benefit determinato con le tabelle ACI. Il valore imponibile dei veicoli in uso promiscuo è forfettario e prescinde dai costi effettivi. Pertanto le somme addebitate per l'energia relativa all'uso privato vanno trattenute dal netto in busta paga senza influire sul benefit tassabile.

Coordinamento normativo e prassi interpretativa

Il quadro normativo di riferimento si articola sull'art. 51 del TUIR come modificato dalla Legge di bilancio 2025, coordinato con il regime transitorio introdotto dal decreto "Bollette" n. 19/2025. La giurisprudenza ha talvolta interpretato in senso restrittivo le deroghe al principio forfettario, confermando l'impostazione amministrativa.

Nell'esperienza applicativa emerge la necessità di distinguere chiaramente tra la fornitura di energia elettrica (già inclusa nel valore ACI) e gli eventuali addebiti al dipendente per uso privato eccedente (trattenute sul netto senza riduzione del benefit). Si consideri che questa impostazione mantiene coerenza con il sistema di tassazione forfettario dei veicoli aziendali, evitando frammentazioni nel calcolo del reddito imponibile.

www.studiopizzano.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA