



### **Auto aziendali: la riduzione delle percentuali di deducibilità invita a valutare strade alternative**

Con la Legge n.228/12 (la “Legge di Stabilità 2013”) si riduce dal 40 al 20% la percentuale di deduzione dei costi relativi alle auto aziendali utilizzate dalle imprese e dai soggetti che producono reddito di lavoro autonomo (artisti e professionisti). L'intervento, inoltre, si estende fino ad interessare anche quella che ad oggi rappresenta la fattispecie più conveniente per mantenere un'autovettura all'interno del contesto imprenditoriale o professionale: l'auto concessa in uso promiscuo al dipendente per la maggior parte del periodo d'imposta. In tale fattispecie la soglia di deduzione del 90%, in vigore fino 31 dicembre 2012, lascia il posto a quella più contenuta del 70%, pur nella conferma della non applicazione in questi casi delle soglie assolute di deducibilità previste dall'art.164 del Tuir. Nulla cambia, invece, rispetto all'Iva che continua ad essere ordinariamente detratta nella misura ridotta del 40% (fattispecie prevista dalla lettera c) dell'art.19-bis1 DPR n.633/72), salvo riconoscersi la detrazione in misura integrale nella ipotesi sopra richiamata dell'autovettura concessa in uso promiscuo al dipendente per la maggior parte del periodo d'imposta (la detrazione integrale compete a condizione che sul *benefit* assegnato al dipendente per l'utilizzo promiscuo dell'autovettura venga assolta l'Iva).

È innegabile come la “stretta” operata dal Legislatore imponga a molti operatori, che dell'auto fanno comunque un uso consistente, di valutare forme alternative di deduzione rispetto alla mera detenzione nel contesto imprenditoriale e/o professionale: per i soggetti organizzati in forma collettiva, infatti, e in particolare con riferimento a coloro che rivestono la qualifica di amministratori di tali entità, l'acquisizione in proprio della vettura e la conseguente richiesta di una diaria per le *mission* aziendali potrebbe diventare una scelta decisamente conveniente. Anche in tale ambito, tuttavia, la deduzione sconta delle limitazioni rinvenibili dall'applicazione di apposite tariffe pubblicate sul sito dell'Acì, che tengono conto di una data soglia di potenza dell'autovettura (17/20 cavalli fiscali).

Relativamente alla seconda ipotesi oggetto di modifica (l'uso promiscuo al dipendente), anche nella considerazione che nonostante la riduzione della percentuale di deducibilità tale fattispecie continui a rimanere una “ottima soluzione” per consentire la deduzione dei costi relativi all'autovettura, va segnalato che l'Agenzia delle Entrate, con il Comunicato pubblicato nella G.U. n.297 del 21/12/12 ha reso note le consuete tabelle annuali dei costi chilometrici di esercizio delle autovetture e motocicli elaborate dall'Acì, valide per i calcoli del *benefit* determinato in maniera forfettaria ai sensi dell'art.51 del Tuir che i sostituti d'imposta (datori di lavoro) sono chiamati ad attribuire, relativamente all'anno 2013, per l'utilizzo promiscuo (cioè sia per esigenze di lavoro sia per esigenze private) delle auto aziendali da parte dei dipendenti. Tali tabelle, infatti, dopo aver individuato il tipo di vettura e la serie, forniscono il costo chilometrico nonché l'importo annuo del *fringe benefit* (o l'importo da riaddebitare direttamente) da assegnare al dipendente. Tali importi hanno efficacia a decorrere dal primo gennaio 2013. Si aggiunga, infine, che per tale ipotesi è riconosciuta l'integrale detrazione dell'Iva assolta sia all'acquisizione del veicolo quanto sulle spese di gestione dello stesso.

## La riduzione della percentuale per le auto a deducibilità limitata

Per effetto delle modifiche sopra richiamate, la Legge di Stabilità 2013 interviene sulla lett. b) del co.1 dell'art.164 del Tuir (dedicato alla disciplina delle autovetture a cosiddetta "deducibilità limitata") riducendo dal 40 al 20% la percentuale di deducibilità dei costi, tanto di acquisizione (acquisto, noleggio, *leasing*) quanto di gestione (manutenzioni, riparazioni, carburanti, lubrificanti, custodia, pedaggi, ecc).

Va segnalato che nel corso del 2012 la L. n.92/12 (nota come Legge Fornero) aveva previsto, sempre con decorrenza 2013, una riduzione al 27,5%. Tale misura, tuttavia, non ha mai trovato applicazione in quanto successivamente superata da quella prevista nella citata Legge di Stabilità 2013.

La disposizione contenuta nel co.1 dell'art.164 prevede che siano deducibili i costi relativi ai veicoli solo ed esclusivamente se rientrano in una delle fattispecie di cui alle lettere:

<b>a)</b>	▶	beni strumentali all'attività e uso pubblico;
<b>b)</b>	▶	imprese, agenti e rappresentanti e professionisti;
<b>b-bis)</b>	▶	veicoli in uso al dipendente.

La nuova versione della disposizione in commento fissa la deducibilità per imprese e professionisti dei costi dei veicoli sopra individuati per un importo pari al 20% del costo sostenuto e, comunque, nei limiti di un tetto massimo fiscalmente riconosciuto.

Tali limiti sono pari a:

- €18.075,99 per autovetture e autocaravan;
- €4.131,66 per i motocicli;
- €2.065,83 per i ciclomotori.

L'operare congiunto delle due limitazioni (la prima in percentuale e la seconda in valore assoluto, quest'ultima differenziata per tipologia di veicolo) comporta che i valori fiscalmente rilevanti ai fini del calcolo degli ammortamenti e delle eventuali plusvalenze o minusvalenze conseguite in occasione della cessione dei predetti beni non potranno superare gli importi di seguito riportati.

Di fatto, dunque, i valori massimi rilevanti fiscalmente sono rappresentati dal 20% dei limiti in precedenza indicati:

- €3.615,20 per le autovetture e per gli autocaravan;
- €826,33 per i motocicli;
- €413,17 per i ciclomotori.

	Costo fiscalmente rilevante	Costo deducibile
Autovetture	€18.075,99	€3.615,20
Motocicli	€4.131,66	€826,33
Ciclomotore	€2.065,83	€413,17

## Esempio

Ciò sta a significare, ad esempio, che:

- se il contribuente acquista un'autovettura al costo, ad esempio, di €15.000 egli potrà beneficiare di una deduzione (ripartita sulle diverse annualità nelle quali si sviluppa il piano di ammortamento del veicolo) pari ad €3.000;
- se acquista una vettura del costo di €50.000 egli potrà computare in deduzione un ammontare complessivo di quote di ammortamento sino al raggiungimento di un importo massimo complessivo pari ad €3.615.

È importante ricordare che – ai fini della determinazione del costo di acquisto – vanno necessariamente ricompresi i costi accessori. Tra questi si segnalano:

- i costi per trasferimento della proprietà;
- l'Iva (per la parte indetraibile) assolta sull'acquisto del veicolo.

Come ha, infatti, osservato l'Amministrazione Finanziaria, con la [C.M. n.137/E/97](#) – al paragrafo 15.12 – nel costo del veicolo occorre computare anche l'Iva indetraibile pagata per l'acquisto del bene. Occorre infatti tenere presente che, ai sensi dell'art.110, co.1, lett. b), del Tuir, nel costo del bene si comprendono anche gli oneri accessori di diretta imputazione e quindi deve ritenersi che:

*“...qualora in sede contabile sia possibile imputare direttamente l'Iva indetraibile ad uno specifico bene patrimoniale, tale impostazione non possa non assumere rilevanza anche agli effetti fiscali.”*

La limitazione alla deducibilità dei costi relativi alle autovetture (quindi sia il costo specifico del bene quanto i costi di esercizio) operano – analogamente a quanto avviene con riferimento al contratto di *leasing* – anche per quanto riguarda il contratto di noleggio. In particolar modo l'art.164 del Tuir prevede la rilevanza fiscale del canone di noleggio nei limiti di:

Veicolo	Max deducibile
Autovetture ed autocaravan	€3.615,20
Motocicli	€774,69
Ciclomotori	€413,17

Tale importo massimo di spese fiscalmente rilevante può essere anch'esso dedotto solo nel limite del 20%.

Con riferimento alla durata del contratto, la [C.M. n.58/E/01](#) ha chiarito che essa non influisce sulla deducibilità del costo (anche se il contratto ha durata di un solo giorno); occorre comunque ricordare che se il periodo di utilizzo nel corso del periodo d'imposta risulta essere inferiore all'anno, si renderà necessario riproporzionare detti limiti di deducibilità alla durata del contratto.

### Esempio

Un contratto di noleggio per una autovettura viene stipulato in data 1° ottobre 2013; il canone pagato per tale frazione di periodo è pari ad €2.000.

Si rende necessario rideterminare il tetto massimo deducibile in funzione del periodo 1/10 – 31/12, pertanto:

$$3.615,20 \times \frac{92}{365} \times 0,20 = 182,25$$

Con riferimento ai contratti di noleggio si segnala come sia sempre più diffusa la particolare formula del *noleggio full service*, che consente alle imprese di decentrare la gestione per parco autovetture ad aziende specializzate che sono in grado di esercitarla in maniera sicuramente più efficiente.

Tale contratto presenta, di regola, le seguenti caratteristiche:

- il concedente sostiene tutte le spese legate alla gestione del veicolo oggetto del contratto di noleggio e varie altre prestazioni accessorie (costi di manutenzione ordinaria, assicurazione, tassa di proprietà, sostituzione dell'autovettura in caso di guasto, ecc.);
- la fattura che il concedente emette nei confronti dell'utilizzatore del veicolo comprende, oltre che il canone legato al noleggio del veicolo, anche il riaddebito delle spese sostenute.

Dal punto di vista fiscale tale contratto è assimilato al contratto di noleggio; al riguardo la [C.M. n.48/E/98](#) ha precisato che i limiti di deducibilità previsti dall'art.164 del Tuir devono essere riferibili al solo costo inerente il noleggio, mentre le rimanenti spese sono deducibili secondo i criteri ordinari, ossia nel limite del 20% dell'importo senza limite di spesa.

Per far ciò è necessario che gli importi riferibili al canone di noleggio ed alle spese riaddebitate siano esposti separatamente in fattura.

Se così non avviene, il canone deve essere considerato unitariamente e quindi vi potrebbe essere il rischio di perdere la possibilità di dedurre una parte dei costi inerenti alle prestazioni accessorie.

#### Esempio 1

Una società ha stipulato un contratto di noleggio *full service*; il concedente emette fattura per un importo complessivo annuo pari ad €8.000.

Tale canone deve essere considerato unitariamente: esso sarà pertanto deducibile nel limite di €723,04 (ossia il 20% di €3.615,20).

#### Esempio 2

Una società ha stipulato un contratto di noleggio *full service*; il concedente emette fattura per un importo annuo pari ad €8.000.

La fattura espone separatamente:

- €5.000 per canone annuo di noleggio;
- €3.000 a titolo di riaddebito spese di gestione e prestazioni accessorie.

Per la verifica della quota deducibile occorre distinguere le due componenti:

- il canone di noleggio sarà deducibile nel limite di €723,04 (20% di €3.615,20);
- le spese di gestione saranno deducibili nel limite di €600,00 (20% di €3.000).
- L'importo complessivamente deducibile sarà pertanto pari ad €1.323,04.

Dai due esempi proposti risulta evidente il vantaggio a richiedere la separata esposizione delle due componenti riaddebitate; per evitare fenomeni elusivi (incrementando la quota relativa alle spese, che come detto non soffre del tetto massimo di deducibilità, rispetto alla quota relativa al canone), la citata C.M. n.48/E/98 ha precisato che tale scomposizione deve essere effettuata comunque tenendo conto dei listini mediamente praticati con riferimento ai contratti che prevedono il solo noleggio dell'autovettura (quindi con spese interamente a carico dell'utilizzatore).

Come ricordato in premessa, i costi di esercizio dei veicoli sono sottoposti al medesimo trattamento previsto per il costo di acquisto del bene principale: in particolar modo, quelle relative ai veicoli a deducibilità limitata sono deducibili nel limite del 20% del costo sostenuto. Con la C.M. n.48/E/98, al paragrafo 1, l'Agenzia delle Entrate ha avuto modo di precisare che:

*“L'art.121-bis (ora art.164) del Testo Unico delle imposte sui redditi elimina anche le precedenti distinzioni esistenti tra le varie tipologie di spese (impiego, custodia, manutenzione, riparazione, eccetera) sostenute ai fini dell'utilizzo dei predetti articoli, disciplinando, a tal fine, in modo unitario, le spese e ogni altro componente negativo indipendentemente dalla loro specifica natura”.*

Con riferimento alla specifica fattispecie degli interessi passivi l'Agenzia delle Entrate, nella [C.M. n.47/E/08](#), al par.5.3, ha avuto modo di precisare che la disciplina prevista all'art.164 ha carattere speciale rispetto ad altre disposizioni di carattere generale contenute nel Tuir: pertanto, tutti i costi “... sostenuti in relazione ai particolari cespiti in esso contemplati, ivi compresi gli interessi passivi” devono essere assoggettati “... esclusivamente alla disciplina di tale articolo”. Conseguentemente tali interessi passivi

non saranno soggetti alle limitazioni di deducibilità previste all'art.96 del Tuir, ma solamente a quelle previste dall'art.164 del Tuir.

### **L'intervento sull'auto concessa in uso promiscuo al dipendente**

La fattispecie interessata è quella dell'acquisto del veicolo che l'azienda o il professionista attribuisce ad un dipendente affinché questo lo utilizzi tanto ai fini aziendali/professionali quanto ai fini personali: tale ipotesi viene espressamente disciplinata dal co.1, lett.b-bis dell'art.164 del Tuir.

In tale ipotesi, come detto, la deduzione scende dal 2013 dal 90% al 70%.

Al riguardo ci si era chiesti se tale misura dovesse essere computata sui costi auto aziendali:

al netto del <i>benefit</i> imputato al dipendente	►	esempio, se i costi auto sono pari ad €10.000 ed il <i>benefit</i> è €2.000, i costi deducibili sarebbero pari ad €7.600, ossia 2.000 a cui aggiungere il 70% di €8.000
al lordo del <i>benefit</i> imputato	►	considerando l'esempio appena proposto, la deduzione si applica all'intero ammontare dei costi relativi all'auto data in uso promiscuo, 70% di €10.000, quindi la percentuale deducibile sarebbe €7.000

L'Agenzia delle Entrate, nel paragrafo 5.1 della C.M. n.47/E/08 ha accolto questa seconda tesi.

Elemento che caratterizza tale fattispecie è l'assenza di un tetto massimo di deducibilità riferito al valore del veicolo (previsto, al contrario, per i casi di utilizzo aziendale), situazione che rende decisamente appetibile tale fattispecie sotto il profilo fiscale.

A fronte della concessione per l'utilizzo della vettura, inoltre, in capo al dipendente si genera un *benefit* relativo all'utilizzo personale, che viene determinato in maniera forfettaria ai sensi dell'art.51 Tuir. Il datore di lavoro ha poi la possibilità di riaddebitare al dipendente parte del costo sostenuto per l'utilizzo del veicolo (in base agli accordi intervenuti tra l'azienda e il dipendente stesso): il costo riaddebitato va a nettizzare il compenso in natura (*benefit*) connesso a tale utilizzo personale. L'utilizzo da parte del dipendente deve essere dimostrato attraverso idonea documentazione; la C.M. n.48/E/98 individua l'integrazione del contratto di lavoro attraverso una clausola apposita quale soluzione idonea a fornire tale prova.

### **Valutazioni di convenienza**

Alla luce delle modifiche normative intervenute è necessario ripensare alle scelte di convenienza riguardanti le soluzioni per la gestione del parco auto aziendale.

Si propongono di seguito gli esiti di una simulazione che ha la finalità di evidenziare come oggi (anche dopo le modifiche che dal 2013 hanno ridotto la percentuale di deducibilità al 70%), la soluzione dell'auto aziendale concessa in uso promiscuo al dipendente, rispetto alle alternative ipotesi dell'utilizzo esclusivamente aziendale e del rimborso chilometrico spettante nei casi di utilizzo della propria autovettura, è certamente quella maggiormente vantaggiosa sotto il profilo fiscale.

Ovviamente nel caso di vettura da assegnare all'amministratore (non dipendente) la soluzione del rimborso chilometrico (e quindi dell'utilizzo dell'auto di proprietà dello stesso amministratore) presenta indubbi vantaggi rispetto all'utilizzo dell'auto aziendale concessa a quest'ultimo.

Lo sviluppo dei calcoli, ha riguardato le seguenti situazioni:

- caso *standard* (costo della vettura €60.000 + Iva – corrispettivo di cessione €20.000 + Iva – spese di gestione annue €2.500 + Iva – percorrenza annua Km 20.000 – utilizzo per 4 anni);
- costo ridotto del veicolo (€20.000 + Iva);
- costo elevato del veicolo (€90.000 + Iva);
- lungo utilizzo (8 anni);
- lunga percorrenza (40.000 chilometri annui).

Tali parametri del caso base si modificano al mutare delle variabili considerate (ad esempio, il valore di vendita si incrementa se si incrementa il costo di acquisto del veicolo, così come si riduce se il veicolo viene utilizzato per 8 anni anziché per 4 come previsto nel caso base). Inoltre, al variare del costo della vettura non si modifica il limite massimo di deducibilità del rimborso chilometrico (tale limite corrisponde alle vetture di 17/20 cavalli fiscali, che sono di medio-piccola cilindrata); esso si modifica solo nel caso di lunga percorrenza.

La simulazione ha previsto altresì l'estensione delle regole di deducibilità dei costi auto anche all'Irap; ovviamente tale soluzione deve essere temperata con le modalità di determinazione della base imponibile Irap, previste fin dalla Finanziaria 2008 (per i soggetti Ires è ipotizzabile una deducibilità integrale del costo della vettura). Si è comunque scelto, in via prudenziale, di gestire la simulazione ipotizzando la non deducibilità di tali costi, prima di tutto per proporre un risultato che abbia significato anche per i soggetti Irpef.

Si riportano di seguito i soli conteggi relativi all'ipotesi più significativa e cioè quella relativa ad un possesso quadriennale del mezzo e ad una "discreta" percorrenza (qualificata lunga percorrenza nel prospetto riepilogativo, in antitesi alla bassa percorrenza fissata nella simulazione in 20.000 Km).

Si osserva come in tale ipotesi la soluzione dell'acquisto in proprietà, in assenza di auto concessa in utilizzo promiscuo al dipendente, sia ipotesi decisamente da scartare.

#### ⇒ Acquisto

- Prezzo di acquisto €60.000 + Iva – prezzo di cessione €20.000 + Iva
- Risparmio d'imposta = €5.040 + €2.213,38 = **€7.253,38**

4 anni – 40.000 Km	Iva	Ires
Acquisto auto	Credito IVA di <b>€5.040</b> (60.000 * 40% * 21%)	€1.135,17 (31,40% * 20% * 18.076)
Costo carburante e manutenzione	Credito IVA di <b>€1.680</b> (5.000 * 40% * 21% * 4 anni)	€1.414,26 (31,4% * 20% * 5.630 * 4 anni)
Cessione auto	<u>Debito</u> IVA di <b>€1.680</b> (20.000 * 40% * 21%)	- €336,05 (31,4% * 20% * 20.000 * 18.076/67.560)
<b>Totale</b>	<b>5.040</b>	<b>2.213,38</b>

#### ⇒ Rimborso chilometrico

- Limite: 17HP benzina 20HP gasolio
- Risparmio d'imposta = **€17.600**

4 anni – 40.000 Km	Iva	Ires
Rimborso KM (€0,40 al km)	Zero	€17.600 (27,5% * €0,40 * 40.000 km * 4 anni)
<b>Totale</b>		<b>15.840</b>

⇒ Utilizzo promiscuo in capo al dipendente

- Prezzo di acquisto €60.000 + Iva – prezzo di cessione €20.000 + Iva
- Risparmio d'imposta = €10.274,40 + €9.710,64 = **€19.985,04**

4 anni – 40.000 Km	Iva	Ires
Acquisto auto	€12.600 (60.000 * 21%)	€13.188 (31,4% * 70% * 60.000)
Costo carburante e manutenzione	€4.200 (5.000 * 21% * 4 anni)	€4.396 (31,4% * 70% * 5.000 * 4 anni)
Cessione auto	- €4.200 (20.000 * 20%)	- €4.396 (31,4% * 70% * 20.000)
Riaddebito (FB= 3.350)	- €2.325,60 (€ 581,40 * 4 anni)	- €3.477,36 (31,4% * € 2.768,60 * 4 anni)
<b>Totale</b>	<b>10.274,40</b>	<b>9.710,64</b>

Dai risultati della predetta analisi<sup>1</sup>, di seguito evidenziati, emerge chiaramente come, in presenza di dipendenti, l'utilizzo promiscuo dell'autovettura presenta ancora decisi margini di convenienza, mentre negli altri casi l'utilizzo dell'autovettura aziendale, salvo le fattispecie che ammettono il ricorso al rimborso chilometrico derivante dall'utilizzo dell'auto propria, risulta anche alla luce della ulteriore e recente riduzione della percentuale di deducibilità, decisamente penalizzante.

**I risparmi d'imposta a confronto**

Ante modifiche				Dal 2013					
		Auto aziendale	Uso prom. dipendente	Rimborso KM		Auto aziendale	Uso prom. dipendente	Rimborso KM	
Costo	basso	4.066,94	6.598,68	11.000	Costo	basso	2.917,08	5.352,38	11.000
	medio	7.004,87	17.567,58	11.000		medio	5.706,25	15.687,04	11.000
	alto	10.808,09	29.472,52	11.000		alto	8.933,38	26.152,54	11.000
Lungo utilizzo		10.914,87	23.071,08	22.000	Lungo utilizzo		8.765,42	20.629,08	22.000
Lunga percorrenza		9.198,09	22.393,94	17.600	Lunga percorrenza		7.253,38	19.985,04	17.600

<sup>1</sup> Tratta dal libro L. Caramaschi, F. Garrini, "Le auto aziendali" edito da Euroconference edizione gennaio 2013.