



Auto ad uso promiscuo ai dipendenti: novità e differenti scelte aziendali

a cura di Roberto Lucarini – Dottore Dottore Commercialista e Revisore contabile in Pietrasanta

A fronte del lavoro svolto dai dipendenti, fuori dalla loro sede di lavoro, si rilevano distinte politiche aziendali, relativamente alla diversa organizzazione e gestione dei mezzi di trasporto. Non tanto, quindi, per lo spostamento di tali soggetti da e verso la sede di lavoro, quanto per l'effettivo espletamento della loro mansione.

Esempio tipico di tale situazione è l'utilizzo dall'auto da parte del lavoratore; il mezzo di trasporto può essere messo a disposizione dal datore di lavoro, parlandosi così di auto aziendale, od al contrario può risultare di proprietà del lavoratore stesso, specificamente autorizzato a tale utilizzo dal datore.

Il tutto si relaziona con differenti politiche aziendali, dettate da scelte mosse da fattori di tipo economico, finanziario, fiscale e, in via residuale, di altro genere.

L'uso dell'auto aziendale o del veicolo proprio

Il mezzo di trasporto aziendale può essere messo a disposizione del lavoratore, per svolgere la propria attività ma anche, eventualmente, per un utilizzo privato. La sussistenza o meno di tale ultimo aspetto determina, quale conseguenza diretta, un diverso trattamento della fattispecie a livello tributario, ed anche contributivo. È di tutta evidenza, infatti, come un eventuale utilizzo del bene aziendale, da parte del dipendente, per fini anche od esclusivamente personali, generi su quest'ultimo una sorta di arricchimento, rectius una forma di retribuzione in natura costituita dal servizio messo a disposizione, che passa sotto il nome di fringe benefit. Tutto ciò non sfugge, infatti, al nostro legislatore tributario, il quale, come vedremo, individua puntualmente il trattamento fiscale da riservare alle differenti fattispecie.

In estrema sintesi si possono riscontrare le seguenti situazioni:

Tipologia di utilizzo	Benefit	Norma di riferimento
Uso solo aziendale	Non esiste alcun benefit	-----
Uso promiscuo, aziendale e privato	Emersione di un benefit secondo un criterio convenzionale	Art.51, co.4, Tuir
Uso solo privato	Emersione di un benefit sulla base del valore normale	Art.9 Tuir

Tale situazione operativa sarà, naturalmente, preceduta da una lettera di assegnazione del mezzo stesso al dipendente, con indicazione delle differenti modalità di utilizzo².

Altra scelta operativa si riscontra qualora l'azienda, per lo svolgimento delle mansioni del lavoratore, autorizzi quest'ultimo all'uso della propria auto. In tale caso è di tutta evidenza come il datore di lavoro debba poi provvedere a rifondere al dipendente i costi di

² Una tale indicazione potrà essere esposta anche, ad inizio rapporto, nella lettera di assunzione.

esercizio del bene proprio, a fronte di un dettagliato elenco dei viaggi realizzati. Anche in questo caso, operativamente, l'uso dovrà essere preceduto da una apposita lettera di autorizzazione.

Possiamo adesso chiederci:

- qual'è il trattamento fiscale riservato ai vari attori, ed in particolare all'impresa, nelle situazioni operative indicate?
- quale analisi di convenienza dovrà operare il datore di lavoro nello scegliere la forma più idonea di organizzazione?
- ma, soprattutto alla luce delle recenti novità apportate sul tema dalla Riforma del Lavoro³, che tipo di considerazioni s'impongono alle aziende nell'ambito di una rivisitazione dei criteri finora utilizzati?

L'ipotesi di utilizzo promiscuo dell'auto aziendale

In relazione alla posizione del lavoratore dipendente abbiamo rilevato come, nella fattispecie in esame, si debba rilevare la sussistenza di un fringe benefit, il quale verrà quantificato, ex art.51, co.4, lett. A, Tuir, sulla base di un valore convenzionale. A fronte di un arricchimento, tratto da un reddito beneficiato in natura, il legislatore, per ovvi motivi di certa quantificazione, ha optato per un criterio convenzionale di questo tipo:

per gli autoveicoli indicati nell'articolo 54, co.1, lettere a), c) e m), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, i motocicli e i ciclomotori concessi in uso promiscuo, si assume il 30 per cento dell'importo corrispondente ad una percorrenza convenzionale di 15 mila chilometri calcolato sulla base del costo chilometrico di esercizio desumibile dalle tabelle nazionali che l'Automobile club d'Italia deve elaborare entro il 30 novembre di ciascun anno e comunicare al Ministero delle finanze che provvede alla pubblicazione entro il 31 dicembre, con effetto dal periodo d'imposta successivo, al netto degli ammontari eventualmente trattenuti al dipendente.

Come indicato, infatti, l'ACI provvede annualmente ad elaborare apposite tabelle relative ai costi di esercizio di vari autoveicoli, mentre spetta all'Agenzia delle Entrate effettuare la loro pubblicazione⁴.

Dette indicazioni saranno necessarie al fine di quantificare giustamente il benefit in esame, tenendo ovviamente conto della forfetizzazione derivante da una percorrenza annua di 15.000 km. valutata al 30%.

Come giusto attendersi, dal valore del reddito in natura, come sopra identificato, dovranno essere detratti, ove esistenti, eventuali pagamenti (anche trattenuti in busta), operati dal dipendente; solo il residuo, infatti, comporrà il benefit ai fini tributari.

Da specificare, inoltre, altri punti abbastanza rilevanti:

- la valorizzazione del benefit, come sopra indicata, sarà rapportabile alla frazione d'anno, in funzione dell'effettivo utilizzo del bene da parte del lavoratore;
- l'imponibilità del benefit va soggetta ad un vincolo di valore. Esso infatti risulta non imponibile ove non superiore, nell'anno, ad € 258,23; tale valore, tuttavia, non costituisce una vera e propria franchigia dato che il suo eventuale superamento farebbe scattare la tassazione sull'intero importo⁵. Da notare, inoltre, che ai fini della valutazione annua del suo superamento devono essere considerati i valori di ogni tipo di benefit ricevuto dal lavoratore;

³ L. 28 giugno 2012, n.92, pubbl. Su G.U. 03 luglio 2012, n.153.

⁴ Pubblicato su supplemento ordinario n.279 alla G.U. n.301 del 28 dicembre 2011, relativamente all'anno 2012.

⁵ Ex art.51, co.3, terzo periodo, Tuir.

- tali indicazioni riguardano specifici automezzi così come indicati ex art.51, co.4, lett. A, Tuir, e riferibili al codice della strada.

Si vedano, ai fini esplicativi, questi semplici casi:

Caso 1

Auto concessa ad uso promiscuo ad un dipendente:

Ford Mondeo 2.0 tdc

Valore benefit annuo secondo tabelle ACI 2012 pari ad € 2.384,19

(Costo chilometrico x 15.000 km) x 30 / 100

(0,5298 x 15.000) x 30 / 100

A Utilizzo per tutto l'anno senza spese per il dipendente:

Benefit di € 2.384,19 pari ad € 198,68 mensili



B Utilizzo per tutto l'anno con ritenuta al dipendente, in busta paga, di € 50,00 più IVA mensili:

Benefit mensile € 198,68

Importo corrisposto da dipendente iva inclusa € 60,50

Benefit imponibile € 138,18



C Utilizzo per 4 mesi (es. gennaio aprile 120 gg) senza spese per il dipendente:

Calcolo del valore imponibile:

(€ 2.384,19 : 365) x 120 = 783,84.

Nota bene

Fare attenzione al fatto che, specie in caso di uso per una parte dell'anno con eventuale trattenuta al dipendente, può verificarsi che il valore totale del benefit resti al di sotto della soglia imponibile annuale di € 258,23.

La deducibilità dal reddito d'impresa del costo dell'auto concessa ad uso promiscuo

Andiamo adesso a verificare la modalità secondo la quale l'impresa, datrice di lavoro, potrà usufruire, ai fini fiscali, dei costi legati al mezzo concesso al dipendente ad uso promiscuo⁶. La norma di riferimento è dettata dall'art.164 Tuir, il quale al co.1, lett. B bis, nella versione ante riforma del lavoro, indicava una deducibilità dei costi "nella misura del 90 per cento per i veicoli dati in uso promiscuo ai dipendenti per la maggior parte del periodo d'imposta".

Sulla base del suddetto disposto normativo, i costi di acquisizione e di gestione dell'auto aziendale potevano essere considerati fiscalmente deducibili proprio per il 90% del loro ammontare⁷.

Come anticipato la L. n.92/12⁸, ovvero la recente riforma del lavoro, si è interessata anche a questo particolare aspetto, andando a modificare la percentuale di deducibilità di tali spese, ed influenzando, inevitabilmente, le future politiche aziendali sul tema. Il nuovo

⁶ Si faccia attenzione a tener ben distinto tale aspetto, prettamente tributario, da quanto accade, a livello di bilancio civilistico, nell'appostazione dei costi relativi all'autovettura aziendale.

⁷ Tra i costi di gestione si possono annoverare i carburati e lubrificanti, le spese per pedaggi autostradali, le manutenzioni.

⁸ Ex art.4, co.72, L. n.92/12, cit..

testo della norma appena citata rileva, infatti, una deducibilità "nella misura del 70 per cento per i veicoli dati in uso promiscuo ai dipendenti per la maggior parte del periodo d'imposta".

Si assiste quindi ad un taglio netto del 20% in relazione alla deducibilità dei costi di acquisizione e di esercizio degli automezzi concessi ad uso promiscuo.

Tale nuova misura, tuttavia, troverà applicazione a partire dal periodo d'imposta 2013⁹. In più, con una apposita disposizione talora ricorrente in ipotesi simili, il legislatore indica che per quantificare gli acconti d'imposta da versare nel corso del 2013, e valevoli per il medesimo anno, si dovrà tenere conto del reddito dell'anno precedente considerando, tuttavia, la riduzione della deducibilità. La solita notevole complicazione dovuta soltanto ad esigenze di cassa pubblica.

Si deve notare, inoltre, come tale disposizione, a differenza di quella che regola la deducibilità dei costi dell'auto aziendale in genere, non ponga alcun limite di valore al costo di acquisizione del mezzo¹⁰.

Così come risulta importante evidenziare che la disciplina della deducibilità dei costi auto ad uso promiscuo si manifesta solo nel caso in cui il mezzo sia affidato, ad uno o più dipendenti, per la maggior parte del periodo d'imposta.

Come già detto la risultante di tale modifica normativa sarà una rivisitazione, da parte delle imprese, della loro politica in tema di auto aziendali.

L'attenzione si sposta, quindi, su un'altra forma di gestione dell'auto necessaria al dipendente per il proprio lavoro. Oltre la tipica concessione in uso promiscuo di un mezzo di proprietà aziendale vi è, infatti, la possibilità, in accordo col lavoratore, di autorizzare lo stesso all'uso dell'auto di sua proprietà al fine dell'espletamento della propria mansione.

Una scelta drasticamente diversa, che comporta, come vedremo, differenti valutazioni su mutevoli piani di convenienza; da quello strettamente economico, a quello tributario, passando da differenti opzioni di tipo puramente finanziario.

Il tutto tenendo conto, quale filo conduttore, di un differente regime fiscale circa la deducibilità delle spese, che è sopravvissuto, immutato, alle novità della riforma.

La deducibilità dal reddito d'impresa dei rimborsi al dipendente per utilizzo dell'auto di sua proprietà

In questo caso l'attenzione si focalizza su un'altra norma di riferimento, ossia l'art.95 Tuir. Detta disposizione, al co.3, specifica:

Se il dipendente o il titolare dei predetti rapporti sia stato autorizzato ad utilizzare un autoveicolo di sua proprietà ovvero noleggiato al fine di essere utilizzato per una specifica trasferta, la spesa deducibile è limitata, rispettivamente, al costo di percorrenza o alle tariffe di noleggio relative ad autoveicoli di potenza non superiore a 17 cavalli fiscali, ovvero 20 se con motore diesel.

L'indicazione è precisa; il costo deducibile, a livello fiscale, dovrà esser rilevato sulla base del costo di percorrenza, o tariffa di noleggio se del caso, prendendo tuttavia come base, ecco anche qui la limitazione, veicoli non superiori a 17 cavalli fiscali, se con propulsore alimentato a benzina, ovvero a 20 cavalli fiscali, se diesel.

Per tali indicazioni ci soccorre, anche in questo caso, l'elaborazione periodica fornita dall'Acì, che si riporta di seguito in schema¹¹:

⁹ Ex art.4, co.73. L. n.92/12, cit..

¹⁰ Ex art.164, co.1, lett. B, dove la deducibilità, in relazione al valore le bene riguarda quella "parte del costo di acquisizione che eccede lire 35 milioni (18.075,99 euro) per le autovetture e gli autocaravan, lire 8 milioni (4.131,66 euro) per i motocicli, lire 4 milioni (2.065,83 euro) per i ciclomotori".

Costo medio di percorrenza per specifici autoveicoli nei limiti di legge						
Motore a benzina - 17 cv						
5000 km	10000	15000	20000	25000	30000	35000
1,0614	0,6984	0,5773	0,5168	0,4805	0,4563	0,4391
Motore a gasolio - 20 cv						
10000 km	15000	20000	30000	40000	50000	60000
0,72591	0,58176	0,50968	0,43761	0,40157	0,37995	0,36553

Sul punto si deve tuttavia indicare un aspetto assai rilevante. Al di là della naturale occorrenza di una specifica lettera di incarico, all'uso del mezzo proprio, sarà necessario far predisporre dal dipendente, ai fini della corretta documentazione di spesa, un rapporto giornaliero contenente l'indicazione del percorso svolto e dei chilometri percorsi. Solo in questo modo, provando quindi la reale congruità, sarà possibile resistere a fronte di una richiesta formulata dai verificatori.

La scelta di gestione aziendale

Come anticipato, ancor più adesso alla luce delle novità introdotte dalla L. n.92/12, sarà utile, da parte delle imprese, operare un'attenta riflessione circa la futura politica di gestione del bene autovettura. Una scelta che potrà muoversi nello spazio delineato dalle due opzioni sopra esposte e che dovrà tenere conto dei differenti piani di incisione del bilancio:

- ✓ il profilo economico, secondo un'analisi dei costi e dei benefici fiscali;
- ✓ il profilo finanziario, visto nell'ottica del flusso monetario in uscita, anche in considerazione della diffusa criticità del momento attuale.

ESEMPIO PRATICO GESTIONE AUTO

Proviamo a formulare un esempio pratico, al solo fine di evidenziare una delle possibili analisi da svolgere. Il tutto sempre nell'ipotesi base di utilizzo dell'auto, da parte del dipendente, sia per lavoro che per scopi privati.

Autovettura con costo di acquisizione pari ad €28.000,00

Ipotesi relativa ad una società di capitali ed al secondo anno di possesso del bene, ciò al fine di operare un ammortamento con percentuale intera.

Caso A – auto aziendale concessa ad uso promiscuo

A. Il benefit che emerge in caso di auto aziendale.

Seguendo la tabella ACI già utilizzata in precedenza si avrà:

Valore benefit annuo €2.384,19 / 12 = € 198,68 di benefit mensile.

Ciò nel caso in cui il dipendente non versi, o non gli sia trattenuta, alcuna somma

Ipotizzando, invece, un pagamento mensile pari ad € 50,00 più IVA, in totale € 60,50 si avrà:

Benefit mensile pieno € 198,68 - € 60,50 = € 138,18 benefit mensile al netto del pagamento.

¹¹ Dette tabelle si riferiscono al mese di settembre 2012. Come specifica l'ente nel proprio sito, esse possono costituire "un utile riferimento per quantificare, nei limiti previsti dalla legge, le spese di trasferta da dedurre dal reddito d'impresa"

B. Calcolo della deduzione fiscale per l'azienda.

Poniamo la percentuale di ammortamento annuale al 25%, e costi di esercizio annui di € 5.000,00

Per l'anno 2012 si avrà:

$$€ 28.000,00 \times 90\% \text{ (limite deducibile)} = € 25.200,00$$

$$€ 25.200,00 \times 25\% = € 6.300,00 \text{ ammortamento annuo deducibile}$$

$$€ 5.000 \times 90\% = € 4.500,00 \text{ costi annui deducibili}$$

$$€ 6.300,00 + € 4.500,00 = € 10.800,00 \text{ costi totali annui deducibili}$$

Questo, in termini di **risparmio d'imposta (Ires ed Irap)**, evidenzia un importo pari ad **€3.337,20**.

Con le medesime cifre, per l'anno 2013, tenendo conto della minore percentuale di deduzione fiscale, pari al 70%, si rileveranno costi totali deducibili pari ad € 8.400,00, con una conseguente riduzione di imposta per € 2.595,60.

Si nota quindi, tra i due anni, un aggravio del carico fiscale pari ad € 741,60.

(Da notare che una diversa tesi ritiene deducibile anche quanto emerso a tassazione, per il lavoratore, quale benefit annuo. Ciò nella considerazione che esso, venendo tassato, rappresenta comunque una retribuzione in natura e che, peraltro, esso rappresenta un costo deducibile ex art.95, co.1, Tuir, per nulla legato alla diversa deducibilità dei costi aziendali ex art.164 Tuir).

Caso A – dell'auto del dipendente utilizzata per lavoro

Si ipotizzi una percorrenza annua di km. 15.000.

Tenendo conto dei cavalli fiscali, ed utilizzando l'apposita tabella ACI del settembre 2012, si ha un costo di esercizio per chilometro pari ad € 0,58176.

Si avrà quindi:

$$€ 0,58176 \times 15.000 \text{ km} = € 8.726,40 \text{ costo totale deducibile.}$$

Da tale situazione si rileva un risparmio di imposta pari a € 2.696,44.

Si noti come tale situazione **resti immutata tra il 2012 ed il 2013**, non avendo subito alcuna variazione dalla legge di riforma.

Conclusioni

Vediamo adesso di trarre alcune conclusioni pratiche da quanto sopra esposto, tenendo conto dei differenti possibili piani di valutazione.

In **tema di risparmio fiscale** possiamo individuare come preferibile, per l'anno in corso, l'opzione dell'auto aziendale data in uso promiscuo al dipendente, stante la deducibilità dei costi al 90%. Con l'anno 2013, e con le novità che esso proporrà (deducibilità al 70%), le due distinte opzioni paiono allinearsi in termini di risparmio d'imposta. Ciò si

rileva sia dall'esempio sopra proposto che da altra simulazione con previsione di percorrenza posta a 30.000 chilometri annui.

Analizzando la situazione **sotto l'aspetto puramente finanziario**, si deve notare come in caso di auto aziendale si abbia un inevitabile esborso da parte dell'impresa, sia per l'acquisizione del mezzo con pagamento immediato che utilizzando altre fonti di finanziamento. Nell'ipotesi dell'uso da parte del dipendente del proprio autoveicolo non si riscontrano esigenze di questo tipo. Per contro, dato il rimborso chilometrico, potrà aversi nel lungo periodo un esborso annuale maggiore, se paragonato ad esempio a futuri esercizi durante i quali un'eventuale finanziamento per acquisto dell'auto, possibile nell'altra ipotesi, fosse terminato. Entrano qui in gioco anche stime circa la possibile durata utile del mezzo di trasporto.

Per quanto concerne **il profilo strettamente economico**, l'incisione dei costi sul bilancio d'esercizio civilistico dovrà essere valutata sulla base dei desunti costi di esercizio e sulla percentuale di ammortamento adottata, nel caso specifico di auto aziendale, aggiungendovi inoltre la possibile incidenza degli oneri da finanziamento. Nell'altra situazione l'unica voce riguarderà i rimborsi da effettuare al dipendente.

Da evidenziare anche una valutazione circa gli oneri burocratici. In caso di auto aziendale si dovrà provvedere alla redazione di una lettera di assegnazione. Nel caso, invece, dell'uso del mezzo proprio da parte del dipendente, oltre la lettera di autorizzazione sarà necessario redigere mensilmente, ma con annotazione giornaliera, i percorsi svolti, le destinazioni raggiunte ed i chilometri percorsi. Se ciò non è un problema nelle realtà aziendali di maggiori dimensioni, non sempre ciò risulta di facile attuazione per le imprese minori.

È evidente come sia necessaria una valutazione d'insieme dei diversi fattori in gioco, che comporterà una scelta influenzata giocoforza da peculiari situazione presenti presso la singola impresa, quand'anche da differenti sensibilità presenti all'interno della governance aziendale. Non esiste, infatti, una scelta giusta in assoluto; ciò che conta è analizzare con attenzione le varie situazioni incanalandole all'interno della propria realtà.

Si noti, infine, come la nuova impostazione riguardante la deducibilità dei costi, presente dal 2013 per il caso di auto aziendale concessa in uso promiscuo, potrà portare, in termini tributari, a rivedere l'impostazione della politica di gestione circa l'uso delle autovetture.