



Ridotta la deducibilità dei costi auto per finanziare la Riforma del lavoro

Nel susseguirsi dei provvedimenti normativi di rilevanza fiscale, vi sono un paio di disposizioni che rischiano di passare inosservate, ma che in realtà presentano una portata tutt'altro che residuale, tanto per l'impatto sugli imponibili che andranno a dichiarare i contribuenti, quanto per l'ampia platea dei soggetti interessati.

Si tratta di due previsioni collocate nell'ambito della [L. n.92 del 28 giugno 2012](#) (*"disposizioni in materia di Riforma del Mercato del Lavoro in una prospettiva di crescita"*, meglio nota come *"Legge Fornero"*). La loro collocazione all'interno di tale testo non ha alcuna ragione sistematica, ma, piuttosto, presenta solo uno scopo ben più venale, quello di reperire risorse (attraverso maggiori imposte) per finanziare gli ammortizzatori sociali.

In particolare, per quanto riguarda il profilo fiscale:

viene ridotta la deduzione forfettaria spettante alle locazioni di fabbricati prevista dall'art.37, co.4- <i>bis</i> del Tuir	art.4, co.74
vengono ridotte le percentuali di deducibilità dei costi auto stabilite dall'art.164 del Tuir	art.4 commi 72 e 73

In questa sede ci si occuperà in particolare dell'intervento riguardante la deducibilità dei costi relativi alle autovetture, proponendo considerazioni operative e valutazioni di convenienza tra le diverse fattispecie di utilizzo delle vetture.

Prima di introdurre le modifiche in commento, non si può tralasciare come lasci non poco rammarico il fatto che tali interventi non abbiano alcuna struttura sistematica, ma siano solo finalizzati a produrre gettito. È noto che le modifiche alla deducibilità spesso finiscano per sostanziarsi in uno spostamento delle scelte degli operatori, ossia si tratta di interventi che promettono di avere effetti discorsivi sui contribuenti, spingendoli a cambiare le proprie scelte organizzative (appunto alla luce delle penalizzazioni fiscali che vengono previste per alcune fattispecie). E sotto tale profilo chi scrive non crede di essere l'unico a trovarsi a disagio valutando un panorama nel quale i contribuenti potrebbero dover modificare il contesto della gestione del proprio parco auto senza che questo derivi da una precisa scelta del Legislatore ma solo come conseguenza di una necessità di "raccattare" (il termine poco scientifico è voluto) risorse. D'altro canto, perché individuare una percentuale di rilevanza del 27,5%, a dir poco inconsueta se non perché qualcuno ha valutato che nella riduzione di 12,5 punti percentuali si sarebbe ottenuto il gettito necessario per i fini di cui si è detto? Non pare che nessun valido ragionamento circa l'inerenza dei costi potrebbe in alcun modo portare ad individuare una tale misura.

Come si vedrà, il tutto è completato dallo sgradevole corollario del ricalcolo obbligatorio degli acconti 2013, prassi che il Legislatore farebbe bene ad astenersi dall'abusarne, auspicio purtroppo frequentemente disatteso negli ultimi tempi.

Dopo aver proposto le personali perplessità, è tempo di valutare l'impatto della modifica normativa.

Deduzione costi auto

Dopo la rivoluzione avvenuta nel biennio 2006/2007, il panorama fiscale della gestione delle autovetture era divenuto sufficientemente stabile da permettere valutazioni operative di una certa validità. Anche in quella sede si era assistito ad una riduzione della

rilevanza fiscale dei costi auto, ma era avvenuta a seguito dell'introduzione (seppur parziale) del diritto alla detrazione dell'Iva assolta sul costo di acquisizione e sulle spese di gestione delle autovetture. Quindi, possiamo affermare che, valutando il complesso delle modifiche alle disposizioni dei comparti impositivi Dirette e Iva, tale intervento era avvenuto con l'obiettivo di mantenere una invarianza di gettito.

I presupposti che hanno guidato l'attuale modifica, come detto, sono ben diversi.

L'art.164 del Tuir stabilisce una misura forfettaria di rilevanza dei veicoli nell'ambito dell'attività d'impresa e di lavoro autonomo, stabilendo, quindi, un limite alla deducibilità dei costi, limite che viene oggi significativamente ridotto.

La modifica di per sé opera in maniera davvero semplice, di fatto variando due percentuali di rilevanza:

- ➡ per le autovetture ex art.164, co.1, lett. b) (ossia le ordinarie vetture ad utilizzo promiscuo di imprese e professionisti) la misura della deduzione è stata ridotta dal 40% al **27,5%**, mentre il limite superiore di rilevanza del costo del veicolo è stato mantenuto ad €18.076;
- ➡ per le autovetture date in utilizzo promiscuo ai dipendenti (art.164, co.1, lett. b-bis) la deducibilità dei costi viene ridotta dal 90% al **70%** (per questa fattispecie, si ricorda, non è previsto un limite superiore alla rilevanza del costo del veicolo).

Nessuna modifica è stata invece apportata con riferimento alle disposizioni fiscali inerenti le vetture utilizzate dagli agenti di commercio nell'ambito della loro attività, per le quali è stata mantenuta la percentuale di deduzione dell'80% con limite al costo del veicolo di €25.822,84.

	Ante L. n.92/12	Post L. n.92/12
Autovetture	40% (max €18.076)	27,5% (max €18.076)
Agenti e rappresentanti	80% (max €25.822,84)	80% (max €25.822,84)
Uso promiscuo al dipendente	90%	70%

La deduzione dei costi auto prevede, sin dall'introduzione dell'art.121-bis (oggi art.164), un tetto massimo di rilevanza del costo del veicolo che oggi è davvero esiguo: se nel 1997, al momento della sua introduzione, il limite di 35 milioni di lire poteva ritenersi adeguato visto che esprimeva il costo di una media vettura, oggi il tetto di €18.076 (è l'importo convertito ineuro) finisce per individuare una vettura che è poco più di una utilitaria.

Alla luce di un ordinario fenomeno inflattivo, tale tetto superiore fissato in termini assoluti e mai modificato, già di per sé comporta una progressiva defalcazione della deducibilità dei costi auto. Oggi, a tale effetto, si accompagna anche la riduzione della rilevanza percentuale.

La prima considerazione da proporre è la seguente: in valore assoluto, il 27,5% pare una percentuale davvero bassa.

Non deve sfuggire come queste limitazioni abbiano uno scopo ben preciso: quello di individuare la quota di utilizzo aziendale e separarla dalla quota di utilizzo personale dell'autovettura. Una sorta di principio di inerenza forfettizzato con riferimento a consumi che sono di per sé evidentemente suscettibili di utilizzo extraprofessionale. Già in prima battuta la nuova misura che individua per circa 3/4 la frazione di utilizzo privato pare davvero irragionevole, quando è esperienza condivisa che, salvo alcuni casi limite, molte volte la proporzione è l'esatto contrario.

Considerando quindi il doppio limite (quello superiore al valore dell'auto e quello percentuale di rilevanza dei costi), il costo di una vettura aziendale può essere dedotto per €4.970,90. Se consideriamo una vettura di media dimensione del prezzo di €40.000 (quindi senza neppure esagerare nei confronti, a maggior ragione considerando che nel costo della vettura va computata l'Iva non detratta), risulta che i costi di acquisizione (ossia ammortamenti e canoni di *leasing* di competenza) saranno deducibili circa al 12%. Pare francamente esagerato disconoscere l'inerenza alla spesa sostenuta per l'acquisto di tale vettura per ben l'88% del suo valore.

I costi di esercizio non subiscono alcun limite superiore alla deducibilità e quindi sono semplicemente deducibili al 27,5% del costo sostenuto.

Il nuovo quadro che si viene a delineare desta ancora più perplessità alla luce del fatto che tali percentuali sono inderogabili, come chiarito dalla [R.M. n.190/E/07](#). Rispondendo ad un interpello ove il contribuente avanzava la possibilità di poter chiedere un interpello disapplicativo ex art.37-bis, co.8, DPR n.600/73, l'Agenzia ha osservato che i limiti fissati dall'art.164 del Tuir, risultano rivestire la natura di norma di "sistema" e non di norma antielusiva specifica. In quella sede l'Agenzia delle Entrate affermava:

“La ratio sottostante alla previsione di una deducibilità a forfait dei suddetti costi non era antielusiva bensì riconducibile alla volontà del Legislatore di evitare un "evasivo" utilizzo privatistico del bene. Considerata la difficoltà, sul piano operativo, di verificare l'eventuale "uso promiscuo" e di quantificare il reale utilizzo delle autovetture per lo svolgimento della professione, il Legislatore ha – ab origine - operato la scelta, più pragmatica, di "forfetizzare" l'inerenza relativamente ai costi connessi all'acquisto ed alla gestione di tali beni. Una volta operata la scelta "forfetaria", con cui si contrappone, ad un eventuale "uso promiscuo" del bene nella realtà, l'effetto - sul piano fiscale - di una limitata deducibilità del costo, il Legislatore prescinde dalla circostanza dell'effettiva destinazione - ed in quale misura - del bene per finalità strettamente connesse con l'esercizio dell'attività professionale. In tale ottica non è compatibile, pertanto, la "prova contraria" ossia la possibilità per il contribuente di dimostrare, nel caso specifico, l'esclusiva destinazione del bene allo svolgimento della professione”.

Se si può condividere il fatto che la forfetizzazione sia utile per individuare l'inerenza dei costi deducibili con riferimento alle autovetture, questo può esserlo se si individua una percentuale più ragionevole. Altrimenti, vincolare i contribuenti ad una forfetizzazione forzosa, diventa davvero iniquo. Occorre necessariamente ripensare a questo aspetto.

Uso promiscuo al dipendente

La fattispecie di utilizzo della vettura denominata “uso promiscuo al dipendente” (disciplinata dall'art.164, co.1, lett. b-*bis* del Tuir) consiste nell'acquisto di un veicolo da parte dell'azienda che viene attribuito ad un dipendente per la maggior parte del periodo d'imposta, affinché questo lo utilizzi tanto ai fini aziendali quanto ai fini personali.

Tale fattispecie, prima dell'entrata in vigore della L. n.92/12, consentiva la deducibilità al 90% dei costi a fronte di un addebito al dipendente per l'utilizzo privato. L'addebito è determinato in maniera forfetaria sulla base delle previsioni dell'art.51 del Tuir, ossia considerando le tabelle periodicamente approvate dall'AcI che stimano l'utilizzo privato nella misura convenzionale del 30%, calcolato su di una percorrenza di 15.000 km.

La casistica è particolarmente interessante anche alla luce del fatto che offre il diritto alla detrazione integrale dell'imposta (il veicolo si considera infatti come utilizzato a fini esclusivamente professionali), a patto che venga assolta l'imposta sul corrispettivo riaddebitato forfetariamente (ossia deve essere oggetto di fatturazione, con addebito dell'Iva, al dipendente). Attualmente l'addebito forfetario che garantisce la detrazione

dell'Iva è il medesimo previsto ai fini delle imposte dirette, anche se si è in attesa da quasi 4 anni che siano definiti dei nuovi parametri per la quantificazione ai fini Iva del valore normale dell'utilizzo privato (la L. n.88/09 ha infatti stabilito che sarà emanato un apposito provvedimento in tale senso). In attesa, si continua a considerare anche ai fini Iva il *benefit* convenzionale.

Occorre ricordare il confronto con un'altra fattispecie di gestione del parco auto aziendale: quella del rimborso chilometrico. La situazione delineata dal D.L. n.81/07 (detrazione al 90% dei costi) e dalla L. n.244/07 (detrazione integrale dell'Iva) individuava nella soluzione di consegnare la vettura in utilizzo promiscuo al dipendente (ove questa fosse praticabile a livello amministrativo) l'alternativa vincente sotto il profilo della convenienza fiscale (salvo il caso di percorrenze annue molto elevate, in relazione al quale la gestione dei rimborsi chilometrici offre evidenti vantaggi).

Ora, alla luce della riduzione al 70% della deducibilità dei costi del veicolo, occorrerà aggiornare i calcoli di convenienza, che necessariamente andranno condotti caso per caso e che dovrebbero ridare *appeal* alla soluzione del rimborso chilometrico. Di primo acchito pare di poter comunque concludere che, con ogni probabilità, tali valutazioni non dovrebbero discostarsi di molto.

👉 Il vantaggio principale offerto dalla fattispecie in commento è, come detto, quello di poter portare interamente in detrazione l'imposta assolta sui costi (sia quelli di acquisizione del veicolo che quelli di gestione), aspetto che ad oggi non risulta modificato.

Allorquando sarà ridefinito il valore normale per la fatturazione del *benefit* probabilmente le considerazioni saranno sensibilmente diverse.

Uso promiscuo all'amministratore

Vale la pena ricordare gli effetti anche con riferimento alla vettura consegnata in uso promiscuo all'amministratore di una società. Tale fattispecie non è assimilata a quella precedentemente descritta ove l'utilizzatore è dipendente della società. Infatti, malgrado il reddito conseguito dagli amministratori/collaboratori venga espressamente assimilato al reddito da lavoro dipendente, la [C.M. n.5/E/01](#) ha avuto modo di affermare che:

le disposizioni di favore previste per le auto concesse in uso al dipendente non possono essere estese alle auto utilizzate ad uso promiscuo aziendale e personale da parte degli amministratori/collaboratori.

La [C.M. n.1/E/07](#) era intervenuta sul tema puntualizzando che l'assimilazione del reddito dei collaboratori con quello da lavoro dipendente concerne le modalità di determinazione del reddito di questi (e quindi, in merito al trattamento fiscale delle auto, risulta applicabile la determinazione convenzionale del *benefit*), ma tale assimilazione non si estende alle regole di deduzione dal reddito della società amministrata dei costi del veicolo. Pertanto, l'ammontare del *fringe benefit* tassato in capo all'amministratore è, ai sensi dell'art.95 del Tuir, deducibile per l'impresa fino a concorrenza delle spese sostenute da quest'ultima, mentre l'eventuale eccedenza è deducibile secondo le regole generali previste nell'art.164 del Tuir.

In particolare, mutuando le considerazioni proposte dalla [C.M. n.48/E/98](#), è possibile affermare quanto segue:

l'ammontare del *fringe benefit* tassato in capo all'amministratore è deducibile per l'impresa fino a concorrenza delle spese sostenute da quest'ultima

► art.95 Tuir

l'eventuale eccedenza delle suddette spese è deducibile secondo le regole generali previste nell'art.164.

► art.164 Tuir

Tali considerazioni devono ritenersi ancora attuali. L'eccedenza è quindi soggetta al trattamento che la normativa riserva ai veicoli aziendali. Oggi che la L. n.92/12 ha ridotto la deducibilità nel limite del 27,5%, occorrerà utilizzare la medesima percentuale anche nel caso di specie.

Esempio

Una società ha assegnato un'auto al proprio amministratore per uso promiscuo aziendale e personale; al riguardo si rileva che:

- il valore dell'auto è di €50.000, aliquota di ammortamento 25%;
- i costi di esercizio della vettura sono pari ad € 5.000;
- si rileva un compenso in natura in capo all'amministratore pari ad € 8.000;

Per la determinazione della frazione di costi deducibili, occorre innanzitutto determinare la quota di ammortamento (aliquota 25%) calcolata sul costo fiscalmente rilevante di €18.076 e cioè €4.519.

A questo punto occorrerà confrontare €9.519 (costi sostenuti pari a €5.000 + quota di ammortamento calcolata sul valore fiscalmente rilevante pari a €4.519) con il compenso in natura tassato in capo all'amministratore pari ad €8.000.

L'eccedenza rispetto al *fringe benefit* tassato in capo all'amministratore (€8.000), pari ad €1.519, sarà deducibile nel limite del 27,5%.

Infine, vale comunque la pena di segnalare che la deduzione nel limite del *fringe benefit* non costituisce deduzione forfetaria dei costi auto: essa infatti deve leggersi come limite massimo alla deducibilità. Se detto *fringe benefit* fosse superiore ai costi auto rilevati dalla società amministrata concedente la vettura, la deduzione dei costi in capo a questa avverrebbe comunque nel limite di quanto rilevato a Conto economico.

Ricalcolo degli acconti 2013

Come se non bastasse il sinistro panorama descritto, sarà necessario attivarsi anche per il ricalcolo obbligatorio degli acconti.

La norma ha infatti fissato la decorrenza della disposizione al 2013 (per la precisione si tratta del periodo d'imposta successivo a quello di entrata in vigore del provvedimento, che appunto sarà il 2013 per i contribuenti con periodo d'imposta coincidente con l'anno solare).

L'art.4, co.73, secondo periodo stabilisce però che:

“Nella determinazione degli acconti dovuti per il periodo di imposta di prima applicazione si assume, quale imposta del periodo precedente, quella che si sarebbe determinata applicando le disposizioni di cui al comma 72”.

Pertanto, la prossima estate, quando saremo alle prese con il modello Unico 2013, saremo chiamati a determinare il saldo delle imposte 2012 sulla base delle previgenti misure di deducibilità, ma nel calcolo degli acconti occorrerà rettificare la base imponibile determinata con il metodo storico incrementandola opportunamente dei costi auto che diverranno indeducibili.