



TaxLawPlanet **it**
net
com

Alexandre Martinelli
Project manager TaxLawPlanet
Dottore Commercialista

T +39 011 5069135
M +39 328 6859767
E martinelli@taxlawplanet.net

TaxLawPlanet S.r.l. – Corso Stati Uniti, 35 – 10129 Torino

www.taxlawplanet.com

Auto aziendale: l'ho avuta per dieci anni e adesso me la togliete?

Tutti in azienda hanno sentito parlare del giro di vite sulla deducibilità fiscale dei costi dell'auto azienda e qualche utilizzatore inizia a porsi la domanda, me la togliete?

Prima di rispondere alla domanda è opportuno sintetizzare le norme vigenti in materia di deducibilità dei costi auto e di detrazione della relativa IVA.

Il legislatore fiscale ha in linea di massima classificato i veicoli utilizzati in azienda in tre categorie:

1. autoveicoli che costituiscono **beni strumentali**. Sono quei veicoli senza i quali non potrebbe essere esercitata l'attività aziendale, esempio le autovetture delle società di noleggio. Nelle altre aziende sono classificati in questa categoria gli autocarri.
2. Le autovetture ad **uso esclusivamente aziendale**, sono tendenzialmente le auto che terminato l'orario di lavoro "restano" in azienda.
3. Le autovetture ad **uso promiscuo**, sono le autovetture "assegnate", autovetture di cui, terminato l'orario di lavoro, il dipendente o collaboratore assegnatari fruiscono per utilizzo personale.

Classificati gli autoveicoli, vediamo il diverso trattamento tributario sia ai fini delle imposte indirette (IVA) che delle imposte dirette (IRES o IRPEF).

Sotto il profilo Iva la regola generale per la detraibilità è l'**inerenza**. E' possibile la detrazione dell'Iva sostenuta per l'acquisto di beni e servizi effettivamente utilizzati nel ciclo produttivo dell'impresa. La seconda regola è che siccome siamo tutti pronti a giurare e spergurare che tutti gli acquisti effettuati sono "inerenti", il legislatore fiscale ha introdotto delle presunzioni di legge riguardo l'inerenza di alcuni beni e servizi. E' l'**indetraibilità oggettiva** di cui l'auto è uno degli esempi.

Alla luce di quanto sopra torniamo alle nostre tre categorie di autoveicoli. I veicoli strumentali sono sempre inerenti e pertanto l'Iva è detraibile al 100%, per le auto ad uso esclusivamente aziendale la regola di base è detraibilità dell'IVA al 40%, che l'utente può cercare di portare



fino al 100% documentando l'utilizzo inerente dell'auto, da ultimo le auto assegnate in cui la regola di base è detraibilità al 40%. In quest'ultimo caso è possibile la detrazione integrale dell'Iva qualora l'utilizzo "personale" del dipendente venga fatturato.

Sotto il profilo delle imposte dirette i veicoli strumentali ed i relativi costi accessori, quali a titolo esemplificativo e non esaustivo carburanti e manutenzioni, sono deducibili integralmente, i costi delle auto ad uso esclusivo sono deducibili al 20%, precedentemente era il 40%, con una limitazione anche sul valore di acquisto o i canoni di noleggio sul quale applicare la % di deducibilità: Euro 18.075 per le auto di proprietà ed Euro 3.615 nel caso di noleggio. Le auto ad uso promiscuo sono interessate dalla fiscalità diretta sotto due profili. Il primo è il **fringe benefit**. L'utilizzo personale del veicolo, a meno che non sia fatturato, è una forma di retribuzione, sebbene in natura. Il legislatore fiscale la quantifica nell'equivalente di 4.500 KM valorizzati a tabella ACI. Il datore di lavoro dovrà inserire il valore del fringe benefit, calcolato come sopra, in busta paga e assoggettarlo ad Irpef e contributi. I costi delle auto ad uso promiscuo sono deducibili al 70%, prima era il 90%.

Ed ora torniamo alla domanda: me la togliete? Cerchiamo di rispondere alla domanda valutando la situazione sotto tutti i suoi aspetti. Il costo auto per l'azienda si incrementa. E' un dato di fatto incontrovertibile., sale di poco più del 5%. Infatti se prima deducevo 90 e ora posso dedurre 70 "perdo" 20 su cui l'aliquota IRES incide per il 27,50%. Se noi moltiplichiamo $20 \times 27,50\%$ otteniamo 5,5 che è l'incremento percentuale del costo auto per le aziende, derivante dall'inasprimento fiscale. A prima vista sembra significativo e capace di incidere sulle politiche aziendali, ma estendiamo un attimo l'orizzonte. In azienda l'auto è assegnata, fondamentalmente per due motivazioni: "necessità" esempio al personale commerciale che visita i clienti o la rete esterna, oppure riveste una valenza retributiva e di status. Nel primo caso difficilmente possiamo pensare che le aziende "lasceranno a piedi" il personale commerciale, nel secondo l'incremento deve essere contestualizzato all'interno del costo aziendale di tutto il pacchetto retributivo del dipendente. E' ragionevole affermare che il costo per l'inasprimento fiscale rapportato al costo complessivo del dipendente (retribuzione + contributi + auto + eventuali altri benefici) vale lo 0, qualcosa. Si può quindi rispondere alla domanda affermando che le auto aziendali resteranno e le aziende cercheranno altre vie per contenere i costi. Le soluzioni utilizzate che traspaiono dai dati in possesso delle società di noleggio sono il downsizing delle auto utilizzate nelle flotte aziendali e/o l'allungamento della durata dei contratti in essere.

Conclusione: le immatricolazioni di autoveicoli da destinare alle flotte aziendali diminuiranno, ma ciò non deriverà dalla nuova normativa fiscale quanto piuttosto da altre componenti. La prima è probabilmente di carattere permanente e legata al taglio delle teste negli organici aziendali, in corso di ridimensionamento per effetto della perdurante crisi. La seconda è temporanea e sarà riassorbita al termine dei contratti "allungati". Il downsizing comporterà un impatto non sui volumi ma un peggioramento del mix delle auto immatricolate.