

IVA

Gli acquisti di carburante anticipano la fatturazione elettronica

di Giovanni Valcarenghi

Il tema dell'avvio obbligatorio della **fatturazione elettronica** sta destando interesse e preoccupazione negli operatori; si è ben compreso come, in verità, il primo banco di prova non va individuato nella data del 1° gennaio 2019, bensì in quella del **1° luglio 2018**, quando la novità entrerà a gamba tesa nel mondo dei **carburanti e lubrificanti**.

Al riguardo, vale tuttavia la pena di fare qualche **precisazione**, finalizzata a ricercare possibili vie di fuga da un sistema che si presenta – al momento – non certo chiaro e cristallino. Infatti, la norma di riferimento è da ricercare nell'[**articolo 1, comma 920, L. 205/2017**](#), ove si afferma che *“Gli acquisti di carburante per autotrazione effettuati presso gli impianti stradali di distribuzione da parte di soggetti passivi dell'imposta sul valore aggiunto devono essere documentati con la fattura elettronica”*.

Provando a fare una **scomposizione** chirurgica della **norma**, si può affermare che:

- l'oggetto dell'acquisto deve essere il **carburante per autotrazione**, con ciò potendosi probabilmente considerare compreso **qualsiasi tipo di carburante**, dalla benzina, al gasolio, al GPL, al metano e simili;
- il luogo in cui è effettuato l'acquisto deve coincidere con un **impianto stradale di distribuzione**, con ciò potendosi ipotizzare che, ove la cessione sia effettuata da **soggetto differente**, l'obbligo di fatturazione elettronica venga meno.

Il ragionamento ci deve allora portare alla diffusa **pratica del netting**, in forza della quale, dopo avere stipulato apposite convenzioni con le **case petrolifere**, i soggetti possono effettuare i rifornimenti di carburante presso gli impianti stradali appartenenti alla filiera convenzionata, pur se l'acquisto si considera effettuato **direttamente dalla casa petrolifera**. Sarà infatti quest'ultima a fatturare la cessione del carburante e a richiedere il pagamento, provvedendo poi a regolarsi internamente con il **gestore affiliato**.

Si potrebbe allora sostenere che **il rifornimento** è effettuato **presso l'impianto**, mentre **l'acquisto** è effettuato **presso la casa petrolifera**. Se tale tesi fosse considerata corretta, una prima **via di fuga dall'intasamento presso il distributore di carburante** per ottenere la fattura elettronica potrebbe essere proprio quella di **attivare i contratti di netting**.

Ulteriormente, poi, sappiamo che la novità della fatturazione elettronica è stata accompagnata anche dall'obbligo di effettuare un **pagamento tracciato**, finalizzato a consentire la **detrazione dell'Iva e la deduzione del costo**.

Tale ulteriore condizione, **diversamente** da quella della **fattura elettronica**, non opera più in riferimento all'acquisto presso **l'impianto stradale di distribuzione**, bensì:

- all'[**articolo 164 Tuir**](#) (deduzione del costo) alla “**spesa per carburante per autotrazione**”;
- all'[**articolo 19-bis1, lettera d\), D.P.R. 633/1972**](#), “**all'acquisto o all'importazione di carburanti e lubrificanti destinati ad aeromobili, natanti da diporto e veicoli stradali a motore**”.

Quindi, **se la fattura elettronica può essere evitata ricorrendo al sistema del netting** (ove si condividesse la ricostruzione che precede), **il pagamento dovrà essere effettuato in forma obbligatoriamente tracciata**. In tal senso, allora, anche le abitudini correnti di utilizzo del **sistema RID** dovranno essere adeguate alle nuove prescrizioni normative.

Si noti, peraltro, la **stranezza** in forza della quale:

- **ai fini dell'Iva**, fermo restando la **validità del pagamento** effettuato con carta di credito, di debito o prepagata, si ipotizza la possibilità di prevedere **altre forme di pagamento** considerabili tracciate mediante semplice **provvedimento del Direttore dell'Agenzia delle entrate**;
- **ai fini delle imposte dirette**, invece, si riconosce l'esclusiva validità del pagamento effettuato mediante **carta di credito, di debito o prepagata**.

Al riguardo, si crede che la distonia si frutto esclusivamente di una **disattenzione del Legislatore**, non potendosi condividere una logica che tende a differenziare le modalità di saldo in relazione al comparto impositivo. Infatti, la **fattura** guida l'operazione prima nel campo dell'Iva e, successivamente, in quello delle imposte dirette. Si ritiene, allora, che la differenziazione **vada eliminata** con apposito intervento.

Il medesimo ragionamento, inoltre, deve essere svolto anche in relazione all'**applicabilità** del **limite** di cui all'[**articolo 164 Tuir**](#) alle **differenti specie di veicoli**. Infatti:

- se da un lato è vero che l'[**articolo 164 Tuir**](#) si rivolge solo ad alcune tipologie di veicoli, si potrebbe sostenere che la limitazione della forma di pagamento **non risulterebbe applicabile** al carburante di un **autocarro**, di un **autotreno** o **autoarticolato** e simili;
- per altro verso, va considerato che il titolare dell'**autocarro**, prima ancora di pensare alla deduzione del costo, si sarà confrontato con la **detrazione dell'Iva** e, in tale comparto, il vincolo appare di natura assolutamente generica, poiché riferito ai carburanti destinati a **veicoli stradali a motore**.

Quindi, dal punto di vista operativo, anche **l'autotrasportatore**, ad esempio, avrà l'onere del **pagamento tracciato**, non tanto per la deduzione del costo, quanto piuttosto per la **detrazione dell'Iva** e, per conseguenza, le imposte dirette si accodano in un solco già tracciato.

Seminario di specializzazione

CASI PRATICI DI IVA CON L'ESTERO

[Scopri le sedi in programmazione >](#)