

IMPOSTE SUL REDDITO

Il procedimento per verificare la sussistenza di un “falso” autocarro

di Luca Caramaschi

Dal punto di vista reddituale, i **limiti alla deducibilità** dei costi relativi all'acquisto e alla gestione degli **autoveicoli**, individuati dall'[articolo 164 Tuir](#), operano esclusivamente con riferimento a quelli che sono classificati nelle **lettere a) e m) dell'articolo 54 Codice della strada**. Si tratta, in particolare delle:

- autovetture, veicoli destinati al trasporto di persone aventi al massimo 9 posti;
- autocaravan veicoli speciali destinati al trasporto e all'alloggio di persone per un massimo di 7.

Per superare dette limitazioni, che ad oggi penalizzano eccessivamente le aziende e i professionisti nella **gestione delle autovetture** impiegate nello svolgimento della propria attività, molti soggetti hanno dato fondo alla propria immaginazione, **immatricolando autocarri** nonostante il loro utilizzo fosse quello di una normale autovettura.

Nell'oramai lontano 2006, con l'[articolo 35, comma 11, D.L. 223/2006](#), il Legislatore, nel tentativo di **contrastare il fenomeno degli abusi** delle disposizioni fiscali nel settore dei veicoli, ha previsto che vadano assoggettati al regime fiscale proprio degli **autoveicoli destinati al trasporto privato di persone** "...i veicoli, che, a prescindere dalla **categoria di omologazione**, risultano da adattamenti che non ne impediscono l'utilizzo anche ai fini del trasporto privato di persone", rinviando alla pubblicazione di un provvedimento del Direttore dell'Agenzia delle Entrate l'individuazione di quei veicoli che, prescindendo dalla **immatricolazione**, risultano **idonei al trasporto di persone** e per tale ragione **assimilabili**, ai fini fiscali, **alle autovetture**.

È con il [provvedimento direttoriale del 06.12.2006](#) che vengono stabiliti i requisiti in base ai quali un autocarro deve considerarsi "**finto autocarro**", dovendo quindi sottostare a tutte le limitazioni previste per le autovetture così come ribadito dalla [circolare n. 28/E/2006](#), che al par. 6 afferma quanto segue: "... i veicoli così individuati, ai fini delle imposte sui redditi, in particolare, saranno assoggettati al **regime di deducibilità limitata previsto dall'articolo 164, comma 1, lettera b)**, del testo unico sulle imposte sui redditi approvato con DPR 22 dicembre 1986, n.917".

Il percorso di verifica introdotto dal citato provvedimento parte dai dati contenuti nel **libretto di circolazione del veicolo**, in quanto da esso sono ricavabili tutti i dati necessari per effettuare il controllo.

I dati da tenere in considerazione sono preliminarmente 3 e in particolare:

- **tipo di immatricolazione del veicolo: categoria N1;**
- **codice carrozzeria: F0 (effe zero);**
- **capienza del veicolo: 4 o più posti.**

L'assenza di uno solo di questi tre elementi (in quanto ad esempio il veicolo consente il trasporto di tre persone oppure presenta un codice carrozzeria diverso da F0) non fa scattare l'applicazione della **disposizione “antielusiva”** che assimila tale veicolo ad un'autovettura.

Pertanto, solo in presenza di tutti e tre gli elementi di cui al punto precedente, occorrerà verificare un quarto elemento, rappresentato dal **rapporto tra potenza e portata**. Solo nel caso in cui da detto rapporto scaturisca un risultato **pari o superiore a 180**, si avrà l'assimilazione da autocarro ad autovettura, con tutto quanto ne consegue in termini di trattamento fiscale.

Vediamo di seguito come materialmente eseguire il richiamato conteggio, partendo dalle (non immediate) codifiche presenti nel libretto di circolazione dei veicoli.

Esempio 1

Autocarro non assimilato ad una autovettura

Veicolo immatricolato come “autocarro per trasporto di cose – uso proprio” dalla cui carta di circolazione risulta quanto segue:

Categoria del veicolo (lett.J) N1

Codice carrozzeria (lett.J.2) F0

Numero di posti (lett.S.1) 5

Potenza motore (lett.P.2) 110 kW

Massa complessiva (lett.F.2) 2.555 kg = 2,550 t

Essendo indicata direttamente la Portata pari a kg. 705 (0,705 t) il rapporto potenza/portata è pari a 110/0,705 = 156,02

Essendo 156,02 < 180 il veicolo in esame non è equiparato fiscalmente ad un'autovettura.

Esempio 2

Autocarro assimilato ad una autovettura

Veicolo immatricolato come "autocarro per trasporto di cose – uso proprio" dalla cui carta di circolazione risulta quanto segue:

Categoria del veicolo (lett.J) N1

Codice carrozzeria (lett.J.2) F0

Numero di posti (lett.S.1) 4

Potenza motore (lett.P.2) 80 kW

Massa complessiva (lett.F.2) 2.005 kg = 2,005 t

*Essendo indicata direttamente la Portata pari a kg. 415 (0,415 t) il rapporto potenza/portata è pari a 80 / 0,415 = **192,77***

Essendo 192,77 > 180 il veicolo in esame è equiparato fiscalmente ad un'autovettura.

Il [provvedimento AdE del 06.12.2006](#) rimandava poi a **successivi provvedimenti** con cui individuare altri veicoli che, pur rientrando astrattamente nel campo di applicazione della disciplina ivi richiamata, potranno comunque essere **considerati fiscalmente autocarri** (e quindi non penalizzati) in quanto non consentono il trasporto di persone oppure che estendano l'applicazione del provvedimento esaminato anche a veicoli che pur formalmente consentano comunque il trasporto di persone. **Ad oggi nessuno di questi provvedimenti risulta emanato.**

Infine, ultima considerazione di carattere fiscale: a prescindere da quanto evidenziato in precedenza, occorre tenere presente che per fruire della **deducibilità** piena occorre sempre e comunque rispettare il **principio di inerenza**, aspetto non trascurabile per tutti quei casi assai frequenti di utilizzo dei veicoli anche nel tempo libero. Infatti, **l'autocarro**, così come definito dal **Codice della strada** (il riferimento è all'[articolo 54, comma 1, lettera d\), D.Lgs. 285/1992](#)), si intende un autoveicolo destinato “*al trasporto di cose e delle persone addette all'uso o al trasporto delle cose stesse*”. L'utilizzo del termine “addette”, infatti, evoca un **impiego in ambito lavorativo**, con la conseguenza di escludere che a bordo possano esserci, ad esempio, minori di età legati da un rapporto di parentela con il conducente piuttosto che l'utilizzo avvenga in periodi festivi (il sabato o la domenica) o durante le festività comandate (natale, pasqua) magari in luoghi di villeggiatura. In questi casi il rischio, oltre che di natura fiscale, diventa anche di natura sanzionatoria sotto il profilo della violazione delle norme del codice stradale.

Master di specializzazione

**LABORATORIO PROFESSIONALE SUL
PASSAGGIO GENERAZIONALE**

Milano

