

IMPOSTE SUL REDDITO

Auto aziendali: adempimenti specifici per l'uso promiscuo al dipendente

di **Luca Caramaschi**

In tema di auto aziendali, la fattispecie che richiede maggiore attenzione (proprio in quanto, come vedremo, riconosce **ampi benefici fiscali**) è quella per cui l'azienda acquista un'autovettura che assegna ad un dipendente affinché questo la utilizzi tanto ai fini aziendali quanto ai fini personali: tale ipotesi, definita come **"uso promiscuo"** viene espressamente disciplinata dal [comma 1, lettera b-bis\), dell'articolo 164 Tuir](#).

Malgrado la norma non lo affermi specificamente, onde evitare che l'Amministrazione Finanziaria possa pensare ad una soluzione adottata per **"superare" le importanti limitazioni** imposte dal legislatore negli ordinari casi di utilizzo aziendale (attualmente è prevista la deducibilità dei costi di acquisto e di impiego del veicolo nella **misura del 20%**), è opportuno che detta fattispecie venga applicata nelle situazioni in cui il dipendente per le **esigenze lavorative** ha effettivamente la necessità di utilizzare una vettura (altrimenti **l'uso promiscuo** risulterebbe del tutto snaturato in relazione alle **effettive finalità** di tale previsione).

In fin dei conti, che senso ha attribuire al **dipendente** una vettura se poi con tale vettura vengono magari percorsi solo 5.000 o 10.000 chilometri annui?

E magari il dipendente mai (o quasi mai) si sposta dalla sede per motivi di lavoro?

Si tratterebbe di una **soluzione antieconomica** e, in quanto tale, **oggetto di probabile contestazione** nel caso di verifica (poiché il dipendente usa così poco l'autovettura, in fin dei conti ciò significa che non vi è alcuna necessità che egli l'abbia a disposizione in via continuativa).

Sotto tale profilo, ad una eventuale contestazione, si potranno certamente **contrapporre argomentazioni difensive** che, però, paiono da subito di modesto spessore.

I costi dei veicoli dati in **uso promiscuo ai dipendenti**, fin dal 2013, risultano deducibili **nel limite del 70%** (tale misura è stata introdotta dalla **L. 92/2012** in quanto, fino al 2012, la deducibilità era addirittura ammessa nel limite del **90%**).

Al riguardo ci si era chiesti se tale misura dovesse essere computata sui costi auto aziendali:

- **al netto del *benefit*** imputato al dipendente (esempio, se i costi auto sono pari ad €

10.000 ed il *benefit* è 2.000, i costi deducibili sarebbero pari ad € 7.600, ossia 2.000 a cui aggiungere il 70% di 8.000);

- **al lordo del *benefit*** imputato (considerando l'esempio appena proposto, la deduzione si applicherebbe all'intero ammontare dei costi relativi all'auto data in uso promiscuo, 70% di € 10.000, quindi la percentuale deducibile sarebbe 7.000).

L'Agenzia delle Entrate, nel **paragrafo 5.1 della [circolare 47/E/2008](#)** ha accolto questa **seconda tesi**, evidentemente **meno conveniente per il contribuente**.

Elemento ulteriore che distingue tale fattispecie (e che la rende enormemente più conveniente rispetto al generale utilizzo aziendale) è **l'assenza di un tetto massimo di deducibilità** riferito al valore del veicolo.

Per comprenderne meglio la portata pensiamo ad un esempio estremo, considerando un'azienda che acquista un'**autovettura** sostenendo un **costo di € 100.000** (tralasciamo volutamente, in tale confronto, l'effetto Iva indetraibile):

- se essa fosse qualificata come **"ordinario" mezzo aziendale** l'ammontare complessivamente deducibile sarebbe di **€ 3.615,20** (€ 18.075,99 x 20%),
- se la vettura fosse attribuita in **uso promiscuo al dipendente**, l'importo che potrebbe complessivamente essere computato in deduzione dal reddito sarebbe di **€ 70.000** (il 70% di € 100.000).

La soluzione dell'auto concessa in **uso promiscuo al dipendente**, oltre ai benefici riconosciuti al soggetto concedente in termini di **deduzione**, determina tuttavia effetti reddituali in capo al **dipendente beneficiario**.

A fronte della concessione per l'utilizzo della vettura, infatti, in capo al dipendente si genera un **fringe benefit** relativo all'utilizzo personale, che viene **determinato in maniera forfettaria** ai sensi dell'[articolo 51 Tuir](#).

L'azienda ha tuttavia la possibilità di **riaddebitare al dipendente parte del costo sostenuto** per l'utilizzo del veicolo (in base agli accordi intervenuti tra l'azienda e il dipendente stesso) con la conseguenza che il **costo riaddebitato** va a **ridurre** o azzerare il compenso in natura (**fringe benefit**) connesso a tale utilizzo personale.

L'utilizzo da parte del dipendente, inoltre, **deve essere dimostrato attraverso idonea documentazione**: sul punto l'Amministrazione Finanziaria, con la [circolare 48/E/1998](#), ha ritenuto necessario procedere alla **integrazione del contratto di lavoro** attraverso una **clausola apposita** (è quindi a tal fine necessario che l'azienda si confronti con il proprio consulente del lavoro per gestire correttamente la fattispecie, anche sotto il profilo degli aspetti formali).

L'applicazione di tale fattispecie, infine, è subordinata al **requisito** dell'utilizzo del dipendente **per la maggior parte del periodo d'imposta**: è quindi necessario stabilire un **periodo minimo di**

utilizzo del dipendente, al fine di **evitare concessioni fittizie** di ridotta durata (quindi con un piccolo *benefit* tassato) al solo fine di fruire della importante deduzione al 70% dei costi della vettura.



Special Event

I PRINCIPI DI REVISIONE NAZIONALI

Scopri le sedi in programmazione >