

ASPETTI FISCALI INERENTI L'USO DI AUTO AZIENDALI (*)

*Riccardo Gabrielli (**)*

Introduzione.

Un aspetto rilevante nella pianificazione economica e fiscale delle aziende, nonché dei lavoratori autonomi, concerne i costi, spesso molto consistenti, delle autovetture aziendali, ossia dei veicoli impiegati nell'attività economica da parte dell'impresa e del libero professionista.

In tale sede ci si propone di ricostruire e di confrontare i regimi fiscali applicabili ai costi relativi alle autovetture aziendali e, allo stesso tempo, di effettuare un'analisi comparativa dei sistemi fiscali europei.

A livello nazionale, l'esistenza di una pluralità di regimi fiscali per le autovetture aziendali dipende sia dalla qualifica sotto un profilo tributario del soggetto economico, sia dalle differenti figure giuridiche, attraverso cui si estrinseca la titolarità del soggetto stesso sull'autovettura.

Diverse sono le regole sulla deducibilità dei costi per l'uso di autovetture, se il soggetto è impresa o lavoratore autonomo e se un soggetto utilizzi delle autovetture di sua proprietà oppure di terzi, disponendone, in tale ultimo caso, in base ad un diritto personale di godimento.

Preliminarmente, occorre ricordare i principi fondamentali alla base della deducibilità fiscale dei costi relativi all'attività economica, valevoli universalmente:

- 1) il principio dell'inerenza, secondo cui sono deducibili i costi inerenti all'attività economica;
- 2) la regola della deduzione immediata, ossia in un unico periodo d'imposta, dei costi di esercizio;
- 3) la regola della deduzione frazionata, mediante ammortamenti annuali, del costo dei beni a valenza pluriennale.

Una disamina dei differenti regimi fiscali applicabili alle autovetture aziendali richiede un chiarimento su alcune figure contrattuali moderne molto diffuse nel mercato automobilistico ma i cui connotati sono spesso poco noti. In particolare:

a) **LEASING FINANZIARIO:** non ha una disciplina legale; è un contratto atipico. Il leasing finanziario si può definire come un contratto di locazione di beni mobili e immobili acquistati o fatti costruire dal locatore su scelta del conduttore con facoltà di diventare proprietario al termine della locazione.

(*) Testo della relazione presentata al Convegno su "L'evoluzione del parco auto aziendale" (Roma, 5 ottobre 2004) e rielaborata a cura del Dott. Lorenzo AGO.

(**) Partner Studio Tributario e Societario DELOITTE.

L'aggettivo *finanziario* esprime la funzione creditizia del contratto: l'imprenditore, infatti, utilizza per la propria impresa fattori finanziari esterni.

b) **NOLEGGIO**: si tratta di un contratto tipico disciplinato dall'Art. 1571 Cod. civ., il quale definisce il noleggio come un "contratto con il quale una parte – il locatore – si obbliga a far godere all'altra – il locatario – una cosa mobile o immobile per un dato tempo verso un determinato corrispettivo".

c) **NOLEGGIO A LUNGO TERMINE DI AUTO**: appare uno strumento molto duttile e ormai molto diffuso mediante il quale la società di noleggio offre al cliente non solo il godimento di un autoveicolo ma anche una serie di servizi accessori complementari e necessari all'utilizzo dello stesso verso il pagamento periodico di un canone a remunerazione della locazione dell'auto e degli altri servizi quali **Manutenzione ordinaria - Assicurazione - Tassa di proprietà - Auto sostitutiva**.

Questa forma di gestione in *outsourcing* dei veicoli offre, indubbiamente, due vantaggi: ottimizzazione della funzione economico-finanziaria delle società e possibilità di pre-definizione dei budget di spesa.

d) **FLEET MANAGEMENT**: è un contratto col quale viene affidata la gestione del parco auto ad una organizzazione specializzata; di fatto la proprietà del parco auto rimane in capo alla società mentre tutti i servizi accessori vengono eseguiti da una società specializzata verso il pagamento di un canone.

Come aspetto degno di nota, ai fini fiscali, il canone onnicomprensivo esce dal calcolo del plafond del 5% per la deduzione delle spese di manutenzione *ex art. 102, comma 6 del TUIR (ex art. 67)*.

e) **CAR SHARING**: il Car sharing è un sistema di autonoleggio con il quale vengono messe a disposizione alcune auto, che possono essere "prenotate" dall'utente in relazione alle proprie specifiche esigenze. In sostanza gli utenti, abbonandosi al servizio c.d. del car sharing, acquisiscono il diritto ad utilizzare le autovetture pagandone unicamente il reale utilizzo.

Il Car Sharing è diffuso nelle grandi città ed è molto apprezzato dai *mobility manager*.

Peraltro, il Car Sharing offre un'ottima opportunità di "second benefit".

Una trattazione organica della disciplina fiscale (1) relativa alle autovetture aziendali può essere fatta assumendo, come variabile indipendente, la qualifica giuridica del soggetto utilizzatore delle autovetture.

A tal fine possiamo individuare le seguenti categorie: gli esercenti arti e professioni, le aziende, il dipendente fruitore dell'auto aziendale, l'agente o rappresentate di commercio, le società semplici e associazioni *ex art. 5 D.P.R. 917/86*.

In secondo luogo, mantenendo la medesima impostazione, è possibile articolare l'analisi in funzione del contratto o diritto soggettivo gravante sul bene-autovettura utilizzato dal soggetto economico.

(1) Riferimenti normativi e di prassi amministrativa per la disciplina fiscale sulle auto aziendali: Imposte dirette: art. 164 (*ex art. 121-bis*) e art. 51 (*ex art. 48*) del TUIR IVA: art. 19-*bis* del D.P.R. 633/1972. Concetto di strumentalità in senso stretto: cfr. C.M. 25/79 e 48/98.

L'ESERCENTE ARTE E PROFESSIONE.

La disciplina riservata ai lavoratori autonomi è una di quelle meno favorevoli. I limiti di deducibilità previsti per questa categoria di soggetti si spiega, generalmente, per una tendenziale promiscuità nell'uso di determinati beni, quali gli autoveicoli, a fini privati e professionali.

L'attenuata inerenza all'attività economica dei beni giustifica queste limitazioni che sono, inoltre, fissate dal legislatore fiscale in base a criteri di forfetizzazione, per ragioni di semplificazione amministrativa.

Per quanto riguarda l'acquisto di autovetture, le norme fiscali impongono una detrazione limitata al 10% ai fini dell'IVA, mentre una deduzione del 50% ai fini dell'imposta sul reddito, per una sola autovettura e per un valore corrispondente a € 18.075,99.

Più sfavorevole, almeno per l'IVA, è il regime per le prestazioni accessorie alle autovetture, per le quali vige una totale indetraibilità dell'imposta assolta, fermo restando la deducibilità del 50% di questi costi ai fini delle imposte sul reddito.

Passando a trattare l'ipotesi di leasing finanziario, occorre ricordare che, in questo caso, la deduzione dei costi, ai fini dell'imposte sul reddito, si realizza non mediante l'ammortamento, bensì attraverso lo scomputo dal reddito dei canoni del leasing, con la stessa limitazione del 50% e sempre per un valore non superiore a € 18.075,99, con ragguaglio ad un anno.

Una diversa condizione si adotta, invece, nel caso del noleggio, locazione e noleggio a lungo termine di autovetture.

Infatti, il tetto di deducibilità, ai fini delle imposte sul reddito, è fissato a € 3.615,20, fermo restando il limite proporzionale del 50%.

L'IMPRESA.

Per quanto riguarda l'azienda, occorre distinguere il caso di autovetture destinate ad uso strumentale da quella ad uso non strumentale.

Nella prima ipotesi vige un regime di completa deducibilità ai fini delle imposte sul reddito e di totale detraibilità ai fini IVA, tanto per l'acquisto, il leasing, la locazione e il noleggio, quanto per le spese accessorie.

In caso di utilizzo non strumentale, la normativa in materia di IVA e di imposte sul reddito riserva le stesse limitazioni indicate per i lavoratori autonomi.

AGENTE O RAPPRESENTANTE DI COMMERCIO.

Notoriamente, queste figure rientrano nella nozione di *attività ausiliarie* ai sensi dell'art. 2195 Cod. civ. che definisce la figura dell'imprenditore commerciale. Nonostante la natura di impresa, queste attività ricevono un trattamento fiscale *ad hoc*, più favorevole, in termini di deduzioni e detrazioni, rispetto a quello dell'imprenditore commerciale (almeno nell'ipotesi di uso non strumentale) e rispetto a quello del lavoratore autonomo.

In caso di acquisto di autovetture, all'agente di commercio è consentita una detrazione totale dell'IVA e una deduzione dal reddito del costo nei limiti dell'80% e con un plafond di € 25.822,84.

Le spese accessorie sono deducibili per l'80%, mentre l'IVA pagata su tali spese è totalmente detraibile. Regole analoghe valgono in caso di leasing finanziario.

Per la locazione e il noleggio, invece, è consentita la detrazione totale dell'IVA assolta sul costo di locazione, mentre è indetraibile l'IVA sulle prestazioni accessorie; ai fini delle imposte sul reddito, è ammessa la deducibilità all'80% dei costi di noleggio nei limiti di € 3.615, 20 con ragguaglio ad un anno, mentre quella per le spese accessorie resta consentita per l'80%.

SOCIETÀ SEMPLICI E ASSOCIAZIONI EX ART. 5 D.P.R. 917/86.

Per queste figure, valgono le medesime regole applicabili ai lavoratori autonomi, con una sola logica differenza: il limite di un solo veicolo per la deducibilità del costo dal reddito è esteso a ciascun socio o associato.

DIPENDENTE UTILIZZATORE DELLE AUTOVETTURE.

La norma fiscale prevede l'ipotesi di un utilizzo promiscuo delle autovetture da parte del dipendente dell'azienda o del libero professionista.

Le regole applicabili sono sempre le stesse a prescindere dal profilo giuridico-economico del datore di lavoro.

Ai fini IVA, è consentita una detrazione del 10% del costo dell'autovettura, mentre non è ammessa alcuna detrazione per le prestazioni accessorie.

Ai fini delle imposte sul reddito, i costi sono interamente deducibili compresi quelli per prestazioni accessorie.

Le suddette regole valgono sia nell'ipotesi di acquisto di autovetture, che in quelle di leasing, noleggio e locazione.

L'articolo 4 della legge delega n. 80/2003 per la riforma del sistema tributario ha previsto, tra l'altro, l'introduzione di una nuova disciplina in relazione ai costi e alle spese aventi limitata deducibilità, afferenti, sostanzialmente, ai beni ad uso promiscuo, quali per esempio i veicoli aziendali e i telefoni cellulari.

Più in particolare, con riferimento ai costi in questione la sopra citata norma ha previsto l'introduzione di "*criteri di effettiva semplificazione, anche con l'introduzione di meccanismi di forfetizzazione in rapporto ai ricavi dichiarati, e coordinamento con i criteri di valorizzazione di tali costi ai fini di altre imposte, senza oneri aggiuntivi per il bilancio dello Stato*".

La deduzione dei costi relativi ai beni ad uso promiscuo dovrebbe pertanto essere parametrata, presumibilmente in misura percentuale, ai ricavi dichiarati.

La norma della legge delega si limita ad individuare dei criteri direttivi volti all'incremento del sistema produttivo e alla definizione di un sistema fiscale più efficiente ma non fornisce alcun parametro specifico né individua le fattispecie di applicazione di tali nuovi principi.

Al riguardo occorre rilevare come lo schema di Decreto legislativo in attuazione della legge delega, per espressa volontà del legislatore, non preveda modifiche alla disciplina vigente, in quanto non strettamente connesse alla riforma della fiscalità di impresa.

L'armonizzazione fiscale sulle auto in ambito UE.

Nonostante gli sforzi di armonizzazione fiscale fatti dall'Unione europea per addivenire ad un sistema tributario comune, neutrale sotto il profilo della concorrenza e dell'integrazione del mercato unico, allo stato attuale in molti settori, come quello dell'automobile, persistono 25 sistemi fiscali molto diversi.

A titolo esemplificativo, basti pensare che in alcuni Paesi non esiste alcun limite al costo fiscalmente riconosciuto delle auto aziendali e che tra Paese e Paese esistono forti divari tra i prezzi di acquisto di autovetture *post imposte*.

Questa frammentazione giuridica genera evidenti effetti distorsivi nel mercato delle auto, così che si moltiplicano le istanze per una maggiore armonizzazione della fiscalità dell'auto e per una semplificazione degli oneri fiscali-amministrativi gravanti sulle aziende e, in particolare, su quelle che operano su scala transnazionale.

Tra l'altro, una convergenza della fiscalità delle auto rappresenterebbe anche un'efficace risposta all'esigenza di tutela dell'ambiente, favorendo una riduzione delle emissioni inquinanti prodotte dalla circolazione di autovetture.

In un'ottica comparativa, il sistema fiscale italiano appare quello più oneroso. Ciò spiega i dati statistici forniti dalla Commissione europea (2), secondo cui nel nostro Paese le auto aziendali rappresentano il 10% del totale delle autovetture vendute contro una media europea compresa tra il 35% ed il 45%.

Senza effettuare un'analisi dettagliata dei regimi fiscali adottati dai diversi Stati membri, possiamo fornire un'indicazione quantitativa sulla disomogeneità della fiscalità dell'auto a livello europeo, considerando alcuni dati statistici, concernenti rispettivamente la rilevanza fiscale dei costi delle auto aziendali e il trattamento dei cd. *Fringe Benefit* (nell'ipotesi di uso promiscuo delle auto aziendali da parte dei dipendenti).

Nel caso di autovetture per uso aziendale, i limiti all'ammortamento del costo di un'autovettura variano ampiamente. (3)

L'Italia e il Belgio sono gli unici Paesi a stabilire una limitazione percentuale, pari rispettivamente al 50% e al 75% del costo sostenuto.

Soltanto tre Paesi non impongono un tetto massimo ammortizzabile così che il costo sostenuto per le autovetture è integralmente deducibile.

Negli altri casi sono stabiliti dei *plafond* che variano tra un massimo di € 34.000 (Austria) e un minimo di circa € 18.000 (Italia, Francia e Regno Unito). Combinando i due fattori, limitazione percentuale e *plafond*, risulta che l'Italia è il Paese più gravoso.

Per quanto riguarda la seconda categoria di dati statistici, occorre ricordare che i *Fringe Benefits* sono i beni in natura erogati ai dipendenti, che concorrono a formarne il reddito (da lavoro dipendente).

Il trattamento fiscale dei *Fringe Benefits*, in caso di uso promiscuo dell'autovettura da parte del dipendente, varia sensibilmente nei vari Paesi.

(2) Comunicazione della Commissione al Consiglio ed al Parlamento Europeo – “La tassazione delle autovetture nell'Unione Europea (SEC 2002/858)”.

(3) FONTE: Ufficio Studi LeasePlan Italia.

In Italia, la norma fiscale (Art. 51 TUIR) stabilisce che alla formazione del reddito di lavoro dipendente concorre la disponibilità dell'auto aziendale in base ad un calcolo pari al 30% del costo di percorrenza di 15.000 Km secondo le Tabelle fornite dall'*Automobile Club d'Italia*.

Anche negli altri Paesi, per evidenti finalità di semplificazione amministrativa, si adottano sistemi di determinazione forfetaria del *Fringe Benefits* per l'utilizzo delle autovetture.

I criteri seguiti specificamente da Paese a Paese sono molto diversi anche se il criterio più diffuso, con numerose varianti, è quello della quota percentuale del valore dell'auto. Solo l'Olanda e la Danimarca seguono unicamente questo criterio, mentre altri Paesi, come la Germania e l'Austria, lo impiegano combinandolo con il criterio del costo per chilometraggio.

Come aspetto degno di nota, il Regno Unito è l'unico Paese che ha inserito nella base imponibile, con evidenti finalità ecologiche, un elemento extraeconomico, dato dalla variabile capacità delle autovetture di emissione di biossido di carbonio (CO₂).

Al di là delle specifiche regole tecniche statuite dai diversi Paesi Europei, ciò che, in questa sede, è utile rilevare è l'effetto dell'applicazione delle suddette regole sull'imponibile.

In merito, possiamo, senz'altro, affermare che il trattamento fiscale dei *Fringe Benefits* è tutt'altro che uniforme, come dimostra il dato che segue: assumendo come riferimento un particolare modello di automobile (Audi A4 del costo di € 33.471,00) la base impositiva dell'autovettura, in quanto *Fringe Benefits*, varia da un minimo di circa € 5.000 a oltre € 10.000.

La Commissione europea ha prodotto un rapporto nel 2002 (4), nel quale, venendo esposti i risultati di uno studio sulla fiscalità delle automobili, si sostiene la necessità di una maggiore uniformità nel trattamento fiscale delle stesse, soprattutto di quelle utilizzate a fini aziendali. Peraltro, nel documento la Commissione afferma l'idea che uno dei principi guida, in base ai quale riformare e armonizzare i sistemi fiscali nazionali, sia quello della tutela dell'ambiente.

Più specificamente, la Commissione ritiene necessaria una riforma, finalizzata ad ancorare in tutto o in parte la commisurazione dei diversi tributi gravanti sulle autovetture alla capacità di emissione di CO₂.

Risulta, alquanto, evidente il carattere innovativo della proposta della Commissione, poiché tradizionalmente non si è mai concepito un tributo il cui elemento genetico, nonché l'imponibile, fosse collegato a variabili non economiche, ossia non indicative, secondo la terminologia del diritto tributario italiano, di capacità contributiva.

Gli stessi tributi ambientali, oggi esistenti, sono privi di questa connotazione assumendo carattere ecologico non per il presupposto e il *quantum*, ma per la finalità extrafiscale loro attribuita dal legislatore.

(4) Per gli estremi del documento vedi nota (2)

In altre parole, i tributi ecologici attuali restano, tuttora, ancorati al tradizionale schema della capacità economica del contribuente, colpendo redditi o consumi ed essendo commisurati sull'ordine di grandezza di tali ultimi fattori.

La finalità ambientale, quindi, resta circoscritta all'effetto economico indiretto di questi tributi, i quali vengono istituiti e disciplinati in modo da incidere sul mercato e orientare indirettamente le imprese e i consumatori verso abitudini più "ecologiche".

A parere della Commissione, questa categoria di imposte e tasse ha un effetto ambientale scarsamente incisivo e, pertanto, ritiene necessario stabilire un nesso più stretto tra fattore inquinante e commisurazione del tributo.

Una adesione alla filosofia della Commissione europea è venuta dal Regno Unito per quanto riguarda la tassazione dei *Fringe Benefits* per uso di autovetture aziendali.

Come già indicato, il nuovo regime inglese stabilisce la quota di imponibile per il dipendente, legandola all'emissione di biossido di carbonio della vettura ricevuta in uso promiscuo.

L'incidenza di questa variabile sulla base impositiva è alquanto sensibile, posto che la quota imponibile può variare, a seconda dei casi, da un minimo del 15% ad un massimo del 35% del prezzo dell'auto.

In secondo luogo, sono previste riduzioni per le auto che utilizzano benzine poco inquinanti, mentre per le autovetture a diesel è disposto un supplemento del 3% che non può superare il valore massimo del 35%.

Un tema che merita una trattazione particolare, sempre nell'ambito della tassazione degli autoveicoli, è il regime IVA che trova applicazione su questa categoria di beni e che è disciplinato tanto dalla normativa nazionale, quanto da quella comunitaria.

Occorre ricordare, infatti, che l'imposta sul valore aggiunto è un'imposta armonizzata a livello europeo, rappresentando, allo stato attuale, l'ambito in cui il processo di integrazione fiscale europea ha realizzato i maggiori progressi.

Nonostante questo risultato, a tutt'oggi sussistono rilevanti carenze nella normativa comune che favoriscono il prodursi di distorsioni economiche al mercato unico.

Le lacune della disciplina IVA comunitaria concernono, in particolare, le aliquote fiscali e le percentuali di detraibilità dell'imposta.

Circa quest'ultimo aspetto e con specifico riferimento al settore delle auto, l'art. 17 della sesta Direttiva prevede, in linea di principio, la detraibilità totale dell'imposta assolta, ma, al contempo, ammette che ogni Stato membro possa "... , per motivi congiunturali, escludere totalmente o in parte dal regime di deduzioni la totalità o parte dei beni di investimento o altri beni".

Storicamente, questa facoltà è stata largamente sfruttata dagli Stati membri per adottare consistenti deroghe alla regola generale sulla detraibilità assoluta dell'IVA.

Così, ad esempio, in Italia, fino al 31 dicembre 2000, vigeva il principio di indetraibilità totale dell'imposta assolta sugli acquisti e sui canoni di noleggio e di leasing delle autovetture nonché sulle spese di riparazione, manutenzione e custodia relative ad autovetture.

Con la Legge Finanziaria per il 2001 (L. 388/2000), la portata di questo limite è stata in parte mitigata, prevedendo una detraibilità del 10%, tanto nelle ipotesi di acquisto di autovetture che di contratti di noleggio e di leasing, restando ferma l'indetraibilità totale sulle spese di riparazione, manutenzione e custodia (precisamente ci si riferisce alle ipotesi di uso di autovetture da parte del lavoratore autonomo e di uso promiscuo da parte delle imprese).

Sotto un profilo comparativo, i regimi IVA nazionali per le autovetture appaiono molto difforni da Paese a Paese, sia in termini di aliquote, che di percentuale di detraibilità.

Per quanto riguarda le aliquote, si va da un minimo del 15% ad un massimo del 25%. Per quanto riguarda i limiti alla detrazione, in alcuni Paesi si ha una indetraibilità, mentre solo la Svezia ammette in modo assoluto una detraibilità al 100%, insieme ad altri Stati che però in alcuni casi la limitano completamente o per metà.

I divari tra gli Stati membri in termini di IVA sulle autovetture producono, come si può facilmente intuire, forti distorsioni al mercato e alla concorrenza. Ciò dipende dal fatto che gli operatori economici possono trarre rilevanti vantaggi, in termini di risparmio d'imposta, ponendo in essere operazioni transnazionali finalizzate a sfruttare precipuamente i divari fiscali tra gli Stati.

Un caso emblematico è rappresentato dai cd. *cross-border leasing*, operazioni frequentemente adottate per ridurre il peso dell'IVA nel noleggio di autovetture. Queste operazioni si fondano su rapporti triangolari, mediante l'intermediazione di una società estera tra il prestatore e il cliente di uno stesso Paese.

Per comprendere la logica di questo tipo di operazioni è necessario, preliminarmente, indicare il regime fiscale nazionale (italiano) e comunitario applicabile.

La normativa IVA detta precise regole per la territorialità di un operazione e, quindi, per l'individuazione del regime fiscale nazionale.

Per i servizi di noleggio, rileva il luogo in cui il prestatore ha fissato la sede della propria attività economica o ha costituito un centro di attività stabile dal quale il servizio è prestato (Art. 9.1 Sesta direttiva – Art. 7.3 D.P.R. 633/72).

Altra norma pertinente è l'art. 19-*bis* del D.P.R. 633/72, in virtù del quale l'IVA assolta sulle prestazioni di noleggio auto è interamente detraibile per le società la cui attività d'impresa consiste nel noleggio di auto.

Chiarito il contesto normativo, si può comprendere in che modo i servizi di noleggio transnazionale consentono un indebito risparmio d'imposta. Il vantaggio conseguibile è particolarmente evidente nell'ipotesi in cui il cliente italiano sia un soggetto passivo.

Lo schema dell'operazione è il seguente: la società di noleggio italiana fattura ad una società estera (tedesca) anziché direttamente al cliente italiano, applicando l'aliquota ordinaria del 20%; a sua volta, la società tedesca la quale, tra l'altro, recupera integralmente l'IVA italiana (ai sensi della Ottava direttiva), fattura al cliente italiano con un'aliquota d'imposta minore (in Germania vige l'aliquota del 16%); il cliente italiano, soggetto passivo, potrà recuperare l'IVA tedesca per intero (sempre in virtù dell'ottava direttiva).

Le implicazioni in termini di risparmio IVA sono evidenti: in particolare, l'IVA italiana per la società estera e l'IVA tedesca per il cliente italiano sono, in entrambi i casi, interamente detraibili.

Proprio questo tipo di fenomeni, potenzialmente elusivi, ha indotto ultimamente a rivedere la disciplina della Sesta direttiva e nel dicembre del 2003 è stata presentata dalla Commissione UE una proposta di Direttiva per una sua modifica.

La riforma prevede l'introduzione, nell'art. 9 della Direttiva citata, di un nuovo criterio generale di territorialità, fondato sulla tassazione tramite il meccanismo del *reverse charge*, nel luogo in cui ha sede il destinatario soggetto passivo d'imposta (resterebbero invariate le regole territoriali per i servizi ai consumatori finali).

In particolare il nuovo regime, distinguendo le ipotesi di noleggio a breve e a lungo termine, si articolerebbe nel seguente modo:

- noleggio o locazione per periodo superiore a 30 giorni: - tassazione nel paese di destinazione tramite il meccanismo del *reverse charge*; - applicazione delle regole locali in materia di detrazione.
- noleggio o locazione per periodo inferiore a 30 giorni: - tassazione nel luogo in cui il prestatore ha fissato la sede della sua attività economica.

In secondo luogo, la riforma punta ad una semplificazione di carattere procedurale: in tal senso può essere vista l'introduzione del meccanismo del *reverse charge*; inoltre, è previsto che il prestatore non debba registrarsi ai fini IVA in tutti gli Stati membri nei quali effettua prestazioni di servizio.

A livello nazionale, una disciplina a parte in materia di imposta sul valore aggiunto e di imposte dirette trova applicazione agli autoveicoli *ad uso speciale ufficio*.

Preliminarmente, è necessario spiegare la natura e le caratteristiche di questa tipologia di autovetture.

A tal fine, interviene l'art. 54, comma 1, lett. g) del D.lgs. 285/92, in virtù del quale sono autoveicoli ad uso speciale ufficio quelli “...*caratterizzati dall'essere muniti permanentemente di speciali attrezzature e destinati prevalentemente al trasporto proprio ... Su tali veicoli è consentito il trasporto del personale e dei materiali connessi col ciclo operativo delle attrezzature e di persone e cose connesse alla destinazione d'uso delle attrezzature stesse ...*”

La disposizione, dal tenore testuale incerto, ha richiesto chiarimenti interpretativi.

A tal fine è stata pubblicata una nota del Ministero dei Trasporti del 1999 (nota n. 4658/4120 – MOT BO83 del 30/11/99), la quale ha precisato che, per qualificare le autovetture come di tipo *uso speciale ufficio*, debbano sussistere due elementi essenziali: in primo luogo, gli autoveicoli devono “*essere muniti permanentemente delle speciali attrezzature indispensabili al particolare utilizzo (computer, fax, cellulare, classificatori etc.)*”; in secondo luogo, gli stessi devono “*avere un impianto asservito alle apparecchiature stesse, realizzato con adeguata*

protezione attestata da apposita certificazione realizzata dall'allestitore originale, purché compatibili con l'arredamento complessivo”.

Successivamente a questo documento, è intervenuto il D. Dir. del 10/12/2002, il quale ha fornito ulteriori chiarimenti tecnici in merito alle caratteristiche generali e agli accessori delle auto *uso ufficio*.

In riferimento alle caratteristiche generali, tre sono gli elementi essenziali di questa tipologia di autoveicoli: la disponibilità di non più di due posti escluso il conducente, in un'unica fila, la dotazione di almeno una finestra apribile su una facciata ed, infine, la presenza di arredi uso ufficio permanentemente installati.

Per quanto riguarda gli accessori, sono previste le tre seguenti caratteristiche tecniche: l'impianto elettrico deve essere realizzato con adeguate protezioni; i materiali di rivestimento presenti nell'ambiente uso ufficio devono essere ignifughi o auto estinguenti; i veicoli devono essere muniti di estintore.

Ai fini fiscali la categoria di autoveicoli *ad uso speciale ufficio* godono di un regime di particolare favore, poiché detta categoria non è contemplata dall'art. 19-bis D.P.R. 633/72 e dall'art. 164 TUIR: ciò comporta una completa deducibilità dei costi ai fini delle imposte dirette e una piena detraibilità ai fini IVA.

Si può comprendere come i rilevanti vantaggi conseguenti alla disponibilità di questa categoria di autoveicoli possa favorire comportamenti elusivi ed evasivi da parte dei soggetti economici.

Di conseguenza, l'Amministrazione Finanziaria, frequentemente, opera dei controlli sui contribuenti che dichiarano di utilizzare autoveicoli *di uso speciale ufficio* al fine di accertare indebiti benefici fiscali.

Secondo la C.M. 48/E del 10 febbraio 1998, due sono, in particolare, le tipologie di controllo che deve effettuare l'Amministrazione: controlli sulla permanenza nelle autovetture delle dotazioni che avevano portato all'immatricolazione “speciale” e verifiche che dal concreto utilizzo del bene si possa desumere “...uno stretto rapporto di inerenza fra l'utilizzo del veicolo e l'esercizio dell'impresa, dell'arte o della professione”.

4. Le novità della Finanziaria 2005.

L'impiego delle auto aziendali nell'attività economica, come si è segnalato, comporta per le imprese rilevanti costi, anche in termini fiscali.

Ciò spiega la diffusione e la frequenza di pratiche illecite finalizzate a contenere, quanto meno, gli oneri impositivi.

L'attuale tendenza crescente di fenomeni di elusione e frode fiscali ha, recentemente, indotto il Legislatore ad intervenire normativamente con la Finanziaria 2005. Scopo specifico del provvedimento è quello di combattere un particolare tipologia di operazione fraudolenta, fondata sull'interposizione di un esportatore abituale.

Questo tipo di operazione consente di effettuare ingenti risparmi d'imposta sulla compravendita di autovetture.

La pratica generalmente si realizza secondo il seguente schema: un'impresa effettua una vendita (al prezzo di 10.000) ad un esportatore abituale, senza applicazione di IVA (Le cessione all'esportazione sono operazioni non

imponibili); l'esportatore rivende la/le autovettura/e ad un'altra soggetto ad un prezzo minore, ma tale per cui l'applicazione dell'imposta gli consenta un guadagno, considerando che l'esportatore non verserà l'IVA (prezzo 8.500 + IVA 20% pari a 1.700 per un totale di 10.200 con un guadagno di 200); a sua volta il terzo acquirente beneficerà di una riduzione del prezzo, poiché sopporta un costo inferiore al valore del bene (valore del bene 10.000, prezzo al netto dell'imposta 8.500).

Contro questo tipo di operazioni la Finanziaria 2005 ha introdotto due specifiche misure.

In primo luogo, è stato inserito un nuovo art. 60-*bis* nel Decreto IVA, nel quale si prevede la responsabilità solidale dell'acquirente al pagamento dell'Iva relativamente ad operazioni effettuate a prezzi inferiori al valore normale del bene ceduto.

L'altra novità riguarda l'organizzazione di un monitoraggio sugli esportatori abituali con l'obbligo del cedente che riceve la dichiarazione di intento a darne comunicazione all'Agenzia delle Entrate entro il giorno 16 del mese successivo.