

QUATTORRUOTE

Congresso flotte Quattroruote

QUATTRO DOMANDE AL FISCO. SENZA RISPOSTA

Publicata il **07/06/2012** | tag: Congresso Auto & Flotte Aziendali, Quattroruote



Da sinistra: Marco Terrusi, responsabile vendite flotte di Mercedes-Benz Italia; Oreste Ruggeri, vicepresidente di Federauto; Maurizio Lazzaroni, presidente di Assilea; Paolo Ghinolfi, presidente dell'Aniasa.



Giacomo Jannotta, fiscalista, consulente nel settore Automotive e collaboratore di Quattroruote.

Avevamo un obiettivo. Mettere faccia a faccia il fisco e le imprese, essere il punto d'incontro tra il mondo della produzione e lo Stato con il solo fine di avviare un dialogo, di scambiarsi punti di vista, di vedere se, al di là dei freddi numeri e dei (legittimi) bisogni di cassa dello Stato, fosse possibile mediare tra le diverse esigenze. Da una parte **Attilio Befera**, direttore dell'Agenzia delle entrate, il volto di un fisco che da troppo tempo maramaldeggia sulle quattro ruote, dall'altra **Giacomo Jannotta**, fiscalista, consulente nel settore automotive, collaboratore di **Quattroruote**, affiancato dai rappresentanti dell'associazionismo di settore: **Paolo Ghinolfi**, presidente dell'Aniasa, l'associazione delle imprese dell'autonoleggio e dei servizi automobilistici, **Maurizio Lazzaroni**, presidente di Assilea, l'Associazione delle società di leasing, **Oreste Ruggeri**, vicepresidente di Federauto, l'associazione delle concessionarie, e

Marco Terrusi, responsabile vendite flotte di **Mercedes-Benz Italia** in rappresentanza dei Costruttori.

Tutti presenti, ieri mattina a Palazzo Mezzanotte, a Milano, in occasione della nona edizione del **Congresso Auto & Flotte Aziendali** di Quattroruote. Tutti tranne Befera, che ha rifiutato tout-court il confronto. Peccato, ancora una volta un rappresentante delle istituzioni ha perso l'occasione per fare un bagno di realtà, uscire dal Palazzo per immergersi nel mondo reale dell'economia, staccarsi per qualche ora dai freddi e asettici numeri delle entrate tributarie e vedere il fisco come dovrebbe essere, l'altra faccia dell'economia reale, del mondo della produzione e dei contribuenti.

La provocazione di Jannotta: "basta elemosina dal fisco". Quattro domande principali avremmo voluto porre al signor Befera. E che riproponiamo sul nostro sito con la certezza che, ancora una volta, non avranno risposta. Una premessa. "Le nuove regole relative ai costi di acquisto e a quelli di manutenzione, riparazione e impiego delle vetture che, salvo sorprese, entreranno in vigore il 1° gennaio 2013, prevedono che la deducibilità si riduca dal 40% al 27,5%, sempre sull'attuale limite massimo di spesa di 18.076 euro. Per un'azienda, quindi, l'importo massimo dell'ammortamento deducibile per un veicolo sarà pari a 622 euro nel primo esercizio e 1.244 euro negli esercizi successivi. "Tanto varrebbe", ha sottolineato con sarcasmo Jannotta, "dire con dignità al fisco che le imprese possono fare a meno di questa agevolazione fiscale...".

1. Più fatti e meno propaganda. Ma bisognava mandare 80 finanziari a Cortina, 15 pattuglie a Portofino per "intercettare" i proprietari di Suv e veicoli di lusso? Se due finanziari avessero consultato i dati del Pubblico registro automobilistico non avrebbero ottenuto un risultato migliore? E senza clamore mediatico!

2. Iva agevolata fuori controllo. Saprà - e certamente lo sa - benissimo (perché gli archivi delle pratiche sono presso l'Agenzia delle Entrate) che ogni anno vengono vendute in Italia alcune decine di migliaia di auto, e tra queste, molte migliaia di auto di lusso, con Iva al 4% solo perché intestate a persone portatrici di handicap o che hanno a carico una persona portatrice di handicap. E saprà benissimo anche che l'Iva al 4% si applica non solo sulla vettura ma anche sugli accessori, sicché l'acquisto di una vettura intestata a non vedente comporta l'applicazione dell'Iva al 4% anche per la tinta metallizzata e quella intestata a un sordomuto anche per l'acquisto di una vettura dotata di autoradio. Ma qui Lei non può intervenire perché questi benefici sono concessi da una legge dello Stato. Però nel mese di giugno 2010, con l'interrogazione del 23/06/2010 n. 5-030999, fu chiesto alla Commissione Finanze se non fosse opportuno, per l'applicazione dell'Iva ridotta al 4% agli acquisti di veicoli a favore di disabili, introdurre il preventivo nulla-osta dell'Agenzia delle Entrate e "se questa procedura non potrebbe costituire un deterrente all'abuso del beneficio". La risposta della Commissione Finanze fu negativa perché, disse, "occorre tenere conto delle ripercussioni sull'operatività degli uffici dell'Agenzia stessa", sottolineando che "in ambito normativo era già intervenuta la Finanziaria 2007 che, per limitare gli abusi, ha previsto il riconoscimento delle agevolazioni relative agli autoveicoli utilizzati per la locomozione di soggetti con ridotte o impedito capacità motorie solo «a condizione che gli autoveicoli siano utilizzati in via esclusiva o prevalente a beneficio» degli stessi soggetti..." Ma chi e come può controllare che la vettura "venga usata in via esclusiva o prevalente a beneficio" del disabile se dai documenti di circolazione non risulta assolutamente che la vettura ha goduto del beneficio fiscale? Il controllo potrebbe essere effettuato dall'Agenzia delle Entrate ma il direttore Generale affermò "i controlli paralizzerebbero il funzionamento degli uffici". Come dire, ha sottolineato Jannotta, che i casi sono talmente tanti da rendere impossibile qualsiasi controllo... Nemmeno quello sul caso, citato da Jannotta, di un signore di 101 anni che "ha acquistato una vettura targata di colore grigio metallizzato, completa di accessori, da 40 mila euro con Iva al 4%".

3. Per il fisco l'imprenditore smette di lavorare martedì sera. A seguito della sentenza della Corte di Giustizia dell'Unione Europea n. C228/05 del 4 settembre 2006, all'Italia fu imposto di ritornare alla totale detraibilità dell'Iva e alla restituzione ai contribuenti dell'Iva non portata in detrazione per i veicoli acquistati e utilizzati a partire dall'1 gennaio 2003. L'allora viceministro dell'Economia Vincenzo Visco, dopo pochi mesi e a seguito del parere positivo dell'Unione Europea del 21 novembre 2006, chiese alla Commissione di autorizzare l'Italia ad applicare, nuovamente in deroga al principio della totale detrazione, la detraibilità ridotta dell'Iva sui costi di acquisto e di utilizzo dei veicoli. Il 27 giugno 2007 venne pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea la decisione del Consiglio che autorizzava l'Italia a limitare al 40% la detrazione dell'Iva sulle spese relative ai veicoli stradali. In quell'occasione ci si chiese a quale criterio rispondesse quella percentuale del 40%. La risposta era contenuta nello stesso documento con cui Visco aveva richiesto l'autorizzazione alla detrazione limitata: il limite del 40% era stato individuato da uno studio approfondito svolto dallo stesso ministero attraverso il quale era stato possibile accertare che un imprenditore italiano normalmente usa il veicolo per il 40% per scopi connessi alla sua attività imprenditoriale o professionale e per il restante 60% per motivi personali. Ora il governo Monti, che si avvale di tecnici della finanza e del fisco, ha seguito, ne siamo sicuri, con lo stesso rigore scientifico, il metodo adottato allora dal viceministro Visco. Perciò riteniamo che avrà accertato che il tempo che un imprenditore dedica al lavoro e, quindi, quello in cui utilizza il veicolo per scopi lavorativi, è pari al 27,5% del totale. Quindi alle ore 22.20 del martedì smette di lavorare e comincia a utilizzare il veicolo per scopi personali..."

4. Un paradosso: l'auto aziendale non conviene più. Con la legge 449/1997 fu introdotto il principio della deducibilità totale dei costi del veicolo per l'azienda che avendolo dato in uso promiscuo al dipendente avesse operato le ritenute fiscali e le trattenute contributive e le avesse versato all'Erario. Anche in questo caso il fringe benefit doveva essere calcolato su base convenzionale e anche in questo caso si adottò un principio "scientificamente" ineccepibile:

- il dipendente normalmente usa il veicolo per scopo personale nel week end: 2 giorni su 7
- 2 giorni su sette sono pari al 30%
- poiché l'automobilista italiano percorre mediamente 15.000 km in un anno in busta paga del dipendente va inserito il 30% dei 15.000 km che corrisponde al fringe benefit per l'uso personale da tassare secondo il costo chilometrico definito dall'AcI. Poiché al momento dell'entrata in vigore della norma la deducibilità dei costi del veicolo era pari al 50% l'azienda non avrebbe avuto alcun interesse a simulare l'uso solo per fini aziendali: avrebbe perso la deduzione del 50% dei costi.

Ora, però, la situazione ci sembra paradossale. Ipotizziamo che l'azienda acquisti una vettura del costo di 35.000 euro. Nel primo esercizio l'ammortamento sarà di 3.063 euro per la vettura in uso al dipendente e di 622 euro per la vettura aziendale. Nel secondo esercizio, rispettivamente, 6.126 e 1.244 euro. Sarà fiscalmente più conveniente per l'imprenditore farla usare a un suo dipendente piuttosto che usarla lui o destinarla a uso di rappresentanza".

Monti, Grilli e Befera, ci siete?

In conclusione, si è chiesto Jannotta: "Quei 67,8 miliardi di euro di apporto all'economia italiana da parte degli automobilisti non meriterebbero un po' più di onestà intellettuale?". Befera, ma anche il presidente del Consiglio Mario Monti e il viceministro dell'Economia Vittorio Grilli, sono pregati di battere un colpo.

Mario Rossi

<http://www.quattroruote.it/notizie/economia/congresso-flotte-quattroruote-quattro-domande-al-fisco-senza-risposta>