

Una circolare Assonime sollecita un ripensamento

# Auto aziendali e pedaggi, il Fisco in fuorigioco

**Raffaele Rizzardi**

La circolare 55/E del 12 ottobre, con cui le Entrate illustrano le novità del regime Iva per le auto, in relazione ai tre diversi periodi (ante sentenza 228/05, sino alla decisione del consiglio 2007/441 e dopo questa) consente di risolvere alcuni dubbi sulle istanze di rimborso, prossime alla scadenza, per l'eventuale rettifica delle operazioni già registrate e per quelle che verranno.

L'analisi della circolare pone in evidenza un paio di perplessità. Nell'ordine in cui sono trattate, la prima questione riguarda la nozione di auto strumentali (per le quali non si applica la limitazione della detrazione) che viene rettificata in auto costituenti beni merce, sulla base del testo francese e inglese della decisione del consiglio. Osserviamo che questo atto è stato preceduto da una proposta della Commissione europea del 7 maggio 2007, rubricata come COM(2007) 238 definitivo, nella cui copertina è scritto a chiare lettere che solo il testo italiano fa fede, per cui non è escluso che siano errate le versioni nelle altre lingue e non quella pubblicata nella nostra lingua nella «Gazzetta dell'Unione europea» del 27 giugno 2007.

La circolare Assonime n. 62 del 15 ottobre 2007 ribadisce che va comunque risolto il problema dei veicoli per i quali il contribuente è in grado di provare il loro utilizzo «esclusivamente» nell'attività dell'impresa, con esclusione di qualsiasi impiego o destinazione a finalità alla stessa estranee, per i quali la decisione del consiglio non ammette la limitazione della detrazione.

La seconda perplessità, condivisa da Assonime, riguarda la chiusura dell'Agenzia sui pedaggi autostradali. Eravamo tutti già consapevoli che la Corte di Giustizia europea aveva deliberato sulle lettere c) e d) dell'articolo 19-bis della nostra legge Iva, e non sulla lettera e) che par-

la di questa spesa.

Ma conosciamo anche i criteri di giudizio della Corte: ovvio che si pronunci sulle norme che le vengono sottoposte dalle parti, ma è pure ovvio che i principi di proporzionalità e di neutralità dell'imposta, che la Corte di Giustizia europea enuncia in tutte le sentenze, devono essere sempre applicati nella Ue. Vista la posizione della circolare, sarebbe opportuno provvedere al più presto a una modifica normativa, in quanto il dispositivo della sentenza dice chiaramente che non è possibile «derogare al principio del diritto alla detrazione enunciato dalla direttiva». Se il principio vale per acquisto e spese di gestione delle auto, non è nemmeno immaginabile che possa essere disatteso per i pedaggi autostradali. Per i quali, oltretutto, non esistono nemmeno le difficoltà di controllo, in quanto l'utilizzo del veicolo per scopo di lavoro può essere controllato viaggio per viaggio.

La circolare conferma la risposta a interrogazione parlamentare sulla rivendita con base imponibile riproporzionata alla detrazione esercitata. Viene giustamente citata la sentenza della Corte di Giustizia europea nella causa C-291/92, che poneva in evidenza il non assoggettamento per la parte relativa all'acquisto privato, che non aveva dato diritto alla detrazione. Il caso di specie era "facile" nella sua gestione, perché vi erano due distinte unità immobiliari, anche se costruite assieme (albergo e abitazione dei titolari), per le quali si poteva trovare un criterio di scomposizione del corrispettivo di rivendita coerente con ciascuna delle due parti dell'immobile.

Il problema che consegue alla determinazione dell'Agenzia, per il quale non troviamo lumi nelle circolari, riguarda i successivi passaggi delle auto. La nor-

ma di origine della detrazione limitata al 10%, poi 15% (articolo 30 legge 23 dicembre 2000, n. 388) aveva stabilito al comma 5 che la rivendita seguiva le stesse percentuali di detrazione, precisando però al successivo comma 6 che tutti i successivi passaggi del veicolo sono collocati nel regime del margine.

Pertanto, se l'auto usata veniva acquistata per utilizzo diretto, non sarebbe stato detraibile il 10% del 10%, mentre il commerciante dei veicoli avrebbe applicato l'imposta solo sul mar-

## LA VERSIONE UFFICIALE

Per i beni strumentali la Commissione Ue considera prevalente il testo italiano rispetto a quelli inglese e francese

## VETTURE USATE

Nessun chiarimento è arrivato sul regime tributario successivo alla rivendita

gine. Dobbiamo quindi chiederci, con l'auspicio di un sollecito chiarimento, se vale ancora questo criterio.

Per esemplificare: oggi che detrazione e rivendita sono al 40%, chi acquista un'auto usata a 10 mila euro pagherà l'Iva su 4 mila cioè 800, ma poi detrairà o meno il 40% di 800 per cento?

Ancor più rilevante è il problema per i commercianti dell'usato. In primo luogo rischiano di trovarsi note di variazione in aumento per i veicoli che erano stati loro fatturati con l'Iva calcolata su un decimo del corrispettivo. Ma soprattutto, in quale regime deve essere collocato un veicolo acquistato con la nuova percentuale di imponibilità?