

Dott. Paolo BalestieriDottore Commercialista

Iscr. Ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti

Contabili di Pesaro e Urbino n° 119A

Revisore Contabile

Iscr. Albo Revisori Contabili n° 3085

Rag. Angelo GaldenziRagioniere Commercialista

Iscr. Ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti

Contabili di Pesaro e Urbino n° 280A

Revisore Contabile

Iscr. Albo Revisori Contabili n° 71836

Studio di Urbino:

Via B. Sforza, 255 - 61029 Urbino

Tel. 0722/4023 - 329662 - Telefax 0722/2260

Studio di Pesaro:

Via Del Carso, 31/A - 61100 Pesaro

Tel. 0721/401925 - Telefax 0721/401926

C.F. e P. IVA 01321870410

e-mail: studio@bgassociati.iturl: <http://www.bgassociati.it>

La gestione fiscale dei rimborsi chilometrici per l'azienda, il dipendente e l'amministratore

Premessa

In data 19 dicembre 2008, sono state pubblicate sul supplemento ordinario n.280 alla Gazzetta Ufficiale n.296 le tabelle elaborate dall'ACI, recanti i costi chilometrici di esercizio di autovetture, motocicli e ciclomotori ai fini dell'individuazione del reddito in natura convenzionale (*fringe benefit*) dei vincoli aziendali concessi ad uso promiscuo a dipendenti e collaboratori. Il valore annuale del *fringe benefit*, calcolato dall'ACI, da assoggettare a tassazione e contribuzione previdenziale per singolo veicolo, assume valore ai sensi dell'art.51 co.4 lett.a) del Tuir, per tutto l'anno 2009. Per i veicoli non compresi nella tabella approvata, l'ammontare del reddito in natura sarà determinato prendendo a riferimento la vettura che, per tutte le sue caratteristiche, risulti più simile.

L'occasione è pertanto propizia per proporre qualche riflessione al riguardo, con l'intento di chiarire in particolare quali siano gli effetti in capo all'azienda derivanti da una corretta applicazione dell'articolo 95 comma 3 TUIR.

I rimborsi chilometrici

In questa sede, dedichiamo maggiore spazio ad una seconda soluzione per la gestione delle auto aziendali utilizzate dai dipendenti per le trasferte: il dipendente che deve spostarsi per adempiere alle proprie mansioni, anziché utilizzare la vettura messa a disposizione dall'azienda, utilizza un mezzo proprio e successivamente chiede all'azienda di erogargli un rimborso per indennizzarlo del costo patito per effettuare detta trasferta.

Per ben valutare tale fattispecie, occorre porsi in un duplice punto di vista, quello dell'azienda e quello del dipendente.

Trattamento dei rimborsi chilometrici in capo all'azienda

Per quanto riguarda l'azienda, la disciplina di riferimento è quella contenuta nell'art.95 co.3 secondo periodo del Tuir, secondo il quale:

"... Se il dipendente o il titolare dei predetti rapporti [rapporti di collaborazione coordinata e continuativa, n.d.a.] sia stato autorizzato ad utilizzare un autoveicolo di sua proprietà ovvero noleggiato al fine di essere utilizzato per una specifica trasferta, la spesa deducibile è limitata, rispettivamente, al costo di percorrenza o alle tariffe di noleggio relative ad autoveicoli di potenza non superiore a 17 cavalli fiscali, ovvero 20 se con motore diesel"

L'azienda, nell'erogare i rimborsi, dovrà tenere in considerazione i seguenti limiti di deducibilità fiscale:

- se il dipendente utilizza la propria vettura (ma non pare vi siano problemi anche se la vettura non è di sua proprietà ma è semplicemente nella disponibilità del dipendente, come nel caso di vettura che egli utilizza in forza di contratto di comodato, ad esempio della moglie) per il **costo di percorrenza** il rimborso è fiscalmente deducibile entro il limite delle vetture di 17 cavalli fiscali, ovvero 20 cavalli fiscali se alimentate a gasolio;
- se il contribuente, per effettuare la trasferta, ha preso a noleggio una vettura il rimborso può avvenire nel limite delle **tariffe di noleggio** previste per le vetture di 17 cavalli fiscali, ovvero 20 cavalli fiscali se alimentate a gasolio. Si tratta, occorre ricordarlo, di vettura presa a noleggio direttamente dal dipendente in quanto, se la vettura è presa a noleggio dall'azienda è poi messa a disposizione del dipendente, si applicano le disposizioni di cui all'art.164 Tuir, anche nel caso di durata inferiore all'anno, al limite anche di un solo giorno (cfr. C.M. n.48/E/98).

Il rimborso chilometrico copre tanto il deperimento del veicolo (quota del costo di acquisto, manutenzioni e consumo dei pneumatici) quanto i costi diretti di utilizzo (il carburante consumato nel viaggio). Ciò sta a significare che, in caso di erogazione di un rimborso chilometrico in linea con le tariffe previste per le vetture di 17/20 cavalli fiscali, a cui dovesse essere aggiunta una componente relativa, ad esempio alla manutenzione, tale componente aggiuntiva sarebbe indeducibile. Essa, infatti, in quanto già ricompresa nelle tariffe citate, sarebbe nella sostanza un rimborso chilometrico aggiuntivo, eccedente i limiti dell'art.95 co.3 Tuir.

Si deve, invece, osservare come nelle componenti che vanno a formare tali tariffe non siano previsti alcuni costi che ordinariamente vengono sostenuti nell'ambito delle trasferte, quali pedaggi autostradali e spese di custodia (parcheggi); il rimborso di tali spese può pertanto essere aggiunto a quello chilometrico, risultando comunque deducibile⁶. Purché ovviamente siano rispettate le regole di documentazione.

Trattamento dei rimborsi chilometrici in capo al lavoratore

Qualche accortezza in più serve al fine verificare il trattamento fiscale in capo al lavoratore dipendente del rimborso chilometrico erogato. La nozione chiave è quella della non imponibilità del rimborso erogato in quanto non trattasi di remunerazione ma, al contrario, di un indennizzo per costi patiti dal dipendente per conto dell'azienda. In particolare, secondo la C.M. n.326/E/97:

"... i rimborsi analitici delle spese di viaggio, anche sotto forma di indennità chilometrica, e di trasporto non concorrono comunque a formare il reddito quando le spese stesse siano rimborsate sulla base di idonea documentazione".

Al riguardo si ricorda che:

tale esclusione dall'imponibile del dipendente vale solo per la trasferta effettuato al di fuori del Comune e, per tale verifica, è irrilevante la dimensione del Comune. Se al dipendente, con luogo di lavoro nel comune di Milano che si deve recare da un cliente ubicato nel medesimo Comune, viene erogato un rimborso chilometrico, questo sarà imponibile anche se la trasferta richiede diverse ore. Al contrario, se il dipendente si sposta per un veloce intervento da Mantova (sede di lavoro) al vicino Comune di Virgilio, il rimborso erogato non sarà imponibile in capo al lavoratore;

per le trasferte nell'ambito del Comune, ai sensi dell'ultimo periodo dell'art.51 co.5 del Tuir, è prevista una deroga all'imponibilità dei rimborsi in capo al dipendente, costituita dalla rifusione delle spese di trasporto comprovate da documenti provenienti dal vettore (ad es., la ricevuta del *taxi*); al riguardo la C.M. n.232/E/02 ha precisato che tale disposizione deve interpretarsi in via tassativa, per cui non è ammessa l'interpretazione per analogia al caso di utilizzo di auto propria (per la quale viene erogato un rimborso chilometrico che deve quindi considerarsi tassabile);

al fine di consentire l'esclusione dalla formazione del reddito di lavoro dipendente dell'indennità chilometrica, non è necessario che il datore di lavoro provveda al rilascio di una espressa autorizzazione scritta preventiva (C.M. n.188/E/98); la trasferta deve risultare dalla normale documentazione conservata dal datore di lavoro dal quale sia desumibile il calcolo del rimborso spettante;

il tragitto casa-lavoro-casa non costituisce trasferta, nel senso di temporaneo spostamento dalla sede abituale di lavoro; un'erogazione del datore di lavoro in relazione ai costi sostenuti dal dipendente per raggiungere il luogo ordinario di lavoro deve intendersi imponibile in capo al dipendente⁷.

Coordinamento tra regole del dipendente e regole dell'azienda

Per verificare il corretto coordinamento tra le due disposizioni, ci si deve chiedere se il rimborso chilometrico erogato al dipendente risulta o meno detassato in capo al percettore senza alcun limite. Per ben apprezzare tale interrogativo, si pensi al seguente esempio base, che sarà di seguito utilizzato anche per altre esemplificazioni.

IL CASO

Un'azienda chiede ad un proprio dipendente, la cui sede di lavoro è nel comune di Mantova, di recarsi Firenze per motivi di lavoro

Trasferta: Mantova–Firenze–Mantova 500 Km

Se l'imprenditore dovesse erogare €2.000 quale indennizzo chilometrico, siamo davvero certi che tale somma (al di là del trattamento in capo all'impresa, per il quale esiste il limite di deduzione dell'art.95 co.3 Tuir) sia interamente non imponibile in capo al dipendente?

La risposta, a parere di chi scrive, la si può trovare nel seguente passaggio della citata CM 326/E/97:

"Relativamente all'indennità chilometrica per le trasferte fuori del comune dove il dipendente ha la sede di lavoro, si precisa che, al fine di consentire l'esclusione dalla formazione del reddito di lavoro dipendente dell'indennità chilometrica, non è necessario che il datore di lavoro provveda al rilascio di una espressa autorizzazione scritta che contenga tutti i dati relativi alla percorrenza e al tipo di autovettura ammessa per il viaggio. È, invece, necessario che, in sede di liquidazione, l'ammontare dell'indennità sia determinato avuto riguardo alla percorrenza, al tipo di automezzo usato dal dipendente e al costo chilometrico ricostruito secondo il tipo di autovettura."

Malgrado non vi sia un rinvio esplicito, il riferimento della circolare alle variabili percorrenza, tipo di automezzo e costo chilometrico ricostruito secondo il tipo di autovettura, pare un'indicazione evidente del

fatto che la non tassabilità in capo al lavoratore dipendente sia subordinata al limite previsto per la specifica vettura utilizzata per quella determinata trasferta⁸. Si torna a ricordare, come chiarito nella prima parte del presente contributo (con il rischio di risultare ridondante ma tale passaggio è fondamentale per le considerazioni che seguiranno), le tabelle da cui ricavare il rimborso chilometrico in questione non sono le medesime previste per la verifica del limite fiscale di deducibilità per l'azienda (17/20 cavalli fiscali) ma quelle relative allo specifico veicolo utilizzato dal dipendente.

La gestione del rimborso dovrà, quindi, essere condotta avendo a riferimento due distinti limiti:

1. un primo, costituito dal limite di deducibilità fiscale per l'azienda;
2. un secondo, generalmente superiore rispetto al primo, dato dal limite di non imponibilità in capo al lavoratore.

IL CASO

Per verificare come si debbano coordinare tali disposizioni si consideri il seguente esempio: un dipendente si reca con la propria vettura da Mantova a Firenze e ritorno per un totale di 500 Km, utilizzando una Mercedes ML 430 benzina. La percorrenza media annua è di 30.000 KM

Tariffa ACI → € 0,791493 al KM rimborso → € 395,75			
Costi complessivi per le percorrenze annue richieste			
Km	€/Km	Km	€/Km
5000	1,904527	10000	1,236707
15000	1,014100	20000	0,902797
25000	0,836015	30000	0,791493
35000	0,759692	40000	0,735842
45000	0,717291	50000	0,702451

Per quanto detto, al dipendente potrebbe essere liquidato un rimborso chilometrico per tale trasferta pari ad € 395,75 (pari ad € 0,791493 moltiplicato per 500 chilometri), senza che questo venga tassato in capo al dipendente.

Limite 17 CF → €0,41268 al Km rimborso → €206,34

Autovetture in produzione alimentate a benzina con 17 CVF										
prezzo		costi non proporzionali alla percorrenza				costi proporzionali alla percorrenza				
prezzo listino	prezzo strada	quota interessi	tassa autom.	assicuraz. RCA	TOTALE	quota capitale	carbur.	pneum.	manut. ripar.	TOTALE
14.584,68	17.904,81	958,11	210,10	1.996,71	3.164,92	0,09280	0,13032	0,01444	0,06963	0,30718
Costo complessivo di esercizio in Euro al km										
Percorrenza media annua	5.000	10.000	15.000	20.000	25.000	30.000	35.000	40.000	45.000	50.000
Costo di esercizio	0,94017	0,62368	0,51818	0,46543	0,43378	0,41268	0,39761	0,38631	0,37752	0,37048

Sulla base della tabella del 17 cavalli fiscali per le vetture a benzina, si verifica che il limite di deducibilità in capo all'azienda è pari ad € 206,34 (pari ad € 0,41268 moltiplicato per 500 chilometri)

A questo punto, combinando le due disposizioni:

Rimborso	Trattamento fiscale Azienda	Trattamento fiscale Dipendente
fino ad €206,34	deducibile	NON imponibile
da €206,35 a €395,75	NON deducibile	NON imponibile
Oltre €395,75	NON deducibile **	imponibile

A dire il vero, l'ultima riga della tabella che precede merita una riflessione specifica ed ulteriore. Se, infatti, il componente imputato al dipendente, per quanto in precedenza affermato, diviene imponibile sull'indeducibilità in capo all'azienda, occorre precisare:

- se la regola dell'art.95 Tuir circa il limite di potenza del veicolo nella determinazione dei rimborsi chilometrici deducibili deve intendersi inderogabile (come ritiene chi scrive e come indicato in tabella), allora la quota di rimborso che costituisce frange *benefit* deve considerarsi comunque indeducibile in capo all'azienda;
- se, al contrario, si ritiene che, essendo tale rimborso compenso in natura imponibile in capo al dipendente esso cambi natura divenendo costo del lavoro, allora il rimborso per la parte corrispondente a tale quota, deve intendersi deducibile.

A sostegno della prima tesi, si deve richiamare dalla memoria la formulazione dell'art.164 co.1 lett.b-*bis* nel periodo compreso tra il D.L. n.262/06 ed il D.L. n.81/07, ossia allorquando i costi auto di proprietà dell'azienda erano interamente indeducibili. In quella sede, nella diversa disciplina riguardate le vetture in uso promiscuo ai dipendenti, si affermava: *"per i veicoli dati in uso promiscuo ai dipendenti, è deducibile l'importo costituente reddito di lavoro"*. Al riguardo, occorre notare che se il Legislatore si era preoccupato di inserire una disposizione specifica volta ad assicurare la deducibilità del costo aziendale proporzionale al reddito di natura imputato, significa che la tassazione in capo al dipendente del provento, di per sé, non ne assicura automaticamente il diritto alla deduzione in capo all'azienda.

A questo punto, vale la pena di considerare il caso opposto al precedente, ossia quello in cui la tariffa di rimborso specifica del mezzo utilizzato è inferiore al limite fiscale.

CASO 2

Il medesimo dipendente dell'esempio precedente si reca con la propria vettura da Mantova a Firenze e ritorno per un totale di KM 500, utilizzando un Fiat Doblò 1.4 benzina. La percorrenza media annua è di 30.000 KM

Tariffa ACI → € 0,362457 al KM rimborso → € 181,23

Costi complessivi per le percorrenze annue richieste

Km	€/Km	Km	€/Km
5000	0,792151	10000	0,534335
15000	0,448396	20000	0,405426
25000	0,379645	30000	0,362457
35000	0,350180	40000	0,340972
45000	0,333811	50000	0,328082

Rimborso	Trattamento fiscale Azienda	Trattamento fiscale Dipendente
fino ad €181,23	deducibile	NON imponibile
da €181,23 a €206,35	deducibile	imponibile
Oltre €206,35	NON deducibile **	imponibile

In questo caso il limite di imponibilità per il dipendente (€181,23) è inferiore al limite di deducibilità per il rimborso (il medesimo di prima, €206,35). Con riferimento a tale situazione, che si verifica sulle vetture di ridotta cilindrata, occorre prestare particolare attenzione.

Spesso nelle aziende si fissa il rimborso al dipendente in ragione del limite fiscale di deducibilità in capo all'azienda ritenendo che questo sia l'unico valore privo di conseguenze. In effetti, per l'azienda il rimborso in tal modo determinato risulta integralmente deducibile, ma vi sarà un importo pari ad €25,12 (differenza tra €206,35 ed €181,23) imponibile in capo al dipendente (componente che quindi dovrà essere comunicato al consulente del lavoro per la redazione della busta paga).

Pertanto, prima di erogare i rimborsi spese, oltre alla tabella relativa al limite fiscale di deducibilità, sarà necessario verificare anche la tabella per il limite di imponibilità in capo al lavoratore.

Valgono anche nel presente caso le considerazioni proposte nel precedente in merito alla deducibilità aziendale delle somme imponibili in capo al lavoratore.

Rimborsi chilometrici: solo costi variabili?

Per la determinazione del limite fiscale alla deducibilità dei rimborsi chilometrici si pone una questione, che potrebbe dimostrarsi di non poco conto.

Il limite fiscale di deducibilità, che si materializza nelle tabelle pubblicate sul sito ACI per le vetture di 17/20 cavalli fiscali, in realtà è composto da due componenti elementari: da un lato un costo proporzionale (relativo a quota capitale del veicolo, carburante, pneumatici e riparazione) che è direttamente connesso alla percorrenza, dall'altro un costo non proporzionale alla percorrenza (quota interessi per l'impiego di denaro nell'acquisto del mezzo, la tassa automobilistica e l'assicurazione RCA obbligatoria per il veicolo).

La prassi è quella di considerare il costo complessivo di esercizio del veicolo, comprensivo di entrambe le componenti: tale costo è decrescente all'aumentare dei chilometri, in quanto la componente fissa viene ripartita su di un chilometraggio superiore.

Autovetture in produzione alimentate a benzina con 17 CVF										
prezzo		costi non proporzionali alla percorrenza				costi proporzionali alla percorrenza				
prezzo listino	prezzo strada	quota interessi	tassa autom.	assicuraz. RCA	TOTALE	quota capitale	carbur.	pneum.	manut. ripar.	TOTALE
14.584,68	17.904,81	958,11	210,10	1.996,71	3.164,92	0,09280	0,13032	0,01444	0,06963	0,30703
Costo complessivo di esercizio in Euro al km										
Percorrenza media annua	5.000	10.000	15.000	20.000	25.000	30.000	35.000	40.000	45.000	50.000
Costo di esercizio	0,94017	0,62368	0,51818	0,46543	0,43378	0,41268	0,39761	0,38631	0,37752	0,37048

Al riguardo, si segnala come alcuni uffici dell'Amministrazione Finanziaria ritengano che il limite previsto dall'art.95 co.3 del Tuir debba essere coniugato con i soli costi variabili, ossia quelli che il dipendente sostiene in ragione della trasferta compiuta; i costi fissi, al contrario, sarebbero stati comunque sostenuti dal dipendente.

A ben vedere, tale considerazione vale solo se l'utilizzo dell'auto propria da parte del dipendente è sporadica, ma questa è anche la situazione dove tale riflessione perde di consistenza.

Consideriamo, invece, il caso di trasferte frequenti effettuate dai dipendenti con la propria auto; in questo caso si deve notare come il singolo dipendente potrebbe aver acquistato il veicolo (o un determinato veicolo) anche in ragione dell'utilizzo ai fini lavorativi. Senza dimenticare che il costo da questi sostenuto per l'assicurazione potrebbe essere legato ad un maggior chilometraggio. Tale assicurazione, occorre ricordarlo, è relativa alla sola RCA, mentre un lavoratore che utilizza spesso la propria vettura potrebbe essere portato a sottoscrivere assicurazioni integrative contro danni provocati al veicolo dallo stesso conducente (Kasko) che ovviamente sono più frequenti con l'aumentare dell'utilizzo.

Per tali considerazioni, pare eccessivamente penalizzante limitare la deducibilità fiscale dei rimborsi ai soli costi variabili.

A sostegno del riferimento del limite di deducibilità dei rimborsi chilometrici comprensivi dei costi fissi, si propone una riflessione circa la *ratio* dell'art.95 co.3 del Tuir.

In particolare: perché limitare il rimborso chilometrico in ragione della potenza del veicolo? Si deve ricordare, prima di tutto, che l'art.164 co.1 lett.b) del Tuir prevede una disposizione che vuole limitare la rilevanza fiscale del costo delle autovetture (fissato in €18.075,99 ovvero elevato ad €25.822,84 se viene svolta attività di agenzia e rappresentanza). Il motivo di tale previsione è evidente: una vettura eccessivamente pregiata configura un costo che eccede il limite della normalità, trasformandosi in qualche modo in una spesa che esula la semplice necessità di spostarsi e sfocia, almeno in parte, in un godimento per il soggetto che la utilizza. Il Legislatore ha posto come limite un costo che ha ritenuto ragionevole per una vettura

finalizzata a soddisfare le esigenze di spostamento: intento che può dirsi condivisibile, se non che il limite introdotto nel 1997 ad oltre 11 anni di distanza risulta essere drammaticamente inadeguato.

Ciò premesso, pare che la limitazione relativa ai rimborsi chilometrici prevista nell'art.95 co.3 del Tuir sia una sorta di *alter ego* della disposizione precedentemente ricordata: l'azienda andrà a rimborsare al dipendente quanto pattuito, ma comunque la somma deducibile in capo all'azienda sarà entro il limite delle vetture di 17/20 cavalli fiscali.

Se così non fosse, pare evidente come la disposizione si presterebbe ad un'evidente e tutto sommato semplice manovra elusiva: il costo fiscalmente irrilevante della vettura acquisita dall'azienda – che non può essere dedotto per le limitazioni recate dall'art.164 Tuir – lo potrebbe essere se questo venisse sostenuto dal dipendente e risarcito dall'azienda tramite l'erogazione di documentati rimborsi chilometrici.

Le due disposizioni, a parere di chi scrive, devono essere lette nella medesima ottica.

E se l'ottica deve essere la medesima, perché negare la deduzione della frazione di rimborso chilometrico riferibile alle componenti non proporzionali? Queste, se fossero sostenute dall'azienda per una vettura di proprietà, sarebbero state deducibili al 40%; analogamente, se sostenute dal dipendente e rimborsate in ragione della percorrenza, dovrebbero poter essere interamente dedotte dall'azienda (visto che trattasi della quota relativa all'utilizzo aziendale).

Sul punto, necessariamente, risulta quantomai opportuno un chiarimento ufficiale.