

Auto, autocarri e falsi autocarri: il caso del furgone finestrato G6

di [Pierpaolo Bilotta](#)

Pubblicato il 10 Febbraio 2009

capita sovente di dover esprimere un parere sulla correttezza fiscale afferente la “strana” immatricolazione definita Furgone Finestrato codice G6. E' nota la storica tendenza dei contribuenti ad applicare regimi di immatricolazioni che sulla carta possano giustificare la detrazione I.V.A. al 100% nonché del 100% di tutti i costi; altrettanto noto è il contrasto dell'Agenzia delle entrate circa i limiti di deducibilità.



Capita sovente di dover esprimere un parere sulla correttezza fiscale afferente la “strana” immatricolazione definita **Furgone Finestrato** codice G6. E' nota la storica tendenza dei contribuenti ad applicare regimi di immatricolazioni che sulla carta possano giustificare la detrazione iva al 100% nonché del 100% di tutti i costi; altrettanto noto è il contrasto dell'agenzia delle entrate circa i limiti di deducibilità. In via generale il principio generale applicabile alle auto è riconducibile alla deducibilità iva del 40% (escludendo casistiche

specifiche di fringe benefit o auto degli agenti di commercio), nonché del costo al 40% entro il tetto massimo di 18.076,00. Nel tempo si è inteso disciplinare un uso assai diffuso afferente la immatricolazioni di particolari mezzi in forma di autocarro, ad oggi meglio conosciuti quali “falsi autocarri”. La finanziaria 2007 al comma 240, ha infatti disposto alcuni parametri tecnici affinché un auto benché immatricolata autocarro, debba essere considerata fiscalmente quale normale autovettura. Il riferimento ricade alle immatricolazioni N1 (autocarri) con codice carrozzeria F0 con quattro o più posti ed abbiano un rapporto tra potenza espressa in Kw e la portata del veicolo espressa in tonnellate maggiore o uguale a 180. Entro il limite di 180 è un autocarro, oltre i 180 è un autocarro che sconta i limiti fiscali delle autovetture. Ciò sembrava aver fatto luce circa una questione molto sentita e fortemente abusata, laddove un numero di mezzi di assoluto prestigio quali BMW X5, Mercedes ML, e similari della categoria SUV passavano quali autocarri grazie alla disponibilità di alcune agenzie

tecnicamente attrezzate ad operare la trasformazione da autoveicoli ad autocarri. Quest'ultimo vantaggio poi nel mezzogiorno, spesso si è accompagnato al credito d'imposta investimenti, nei primi anni dell'applicazione normativa. Il risultato evidente era che un'auto molto poco aziendale generava forti vantaggi fiscali. Risolto il problema autocarri, ecco che da un po' di tempo il circuito di vendite delle auto genera forti aspettative in capo ai potenziali acquirenti sostenendo alcune certezze normative che peraltro mettono in difficoltà i consulenti d'impresa. Il riferimento è l'immatricolazione di tipo G6 denominata Furgone finestrato per la quale viene asserito con certezza (non è difficile trovare riscontri su internet) la deducibilità iva e costo al 100%. Anche in questo caso le auto vengono "trasformate" dietro nulla osta della casa costruttrice da specifici centri tecnici, mediante pagamento di uno specifico extra. La meraviglia è quella che la tipologia di auto proposte ricalca quella dei falsi autocarri. E' facile trovare riferimenti su mercedes ML, su Infiniti FX, Hummer H3, alcune Subaru ecc. ecc. E' spontaneo il parallelismo con la normativa autocarri, poi regolamentata con la finanziaria 2007. Esprimere un parere tecnico non è facile, in quanto l'unico riscontro da parte dell'agenzia un po' più concreto è rilevabile sulla circolare 55/e del 12 ottobre 2007, laddove a pagina 16 riporta: **Da una lettura combinata dell'articolo 5 della decisione e della normativa interna, la detraibilità parziale dell'IVA sembrerebbe dover riguardare, non solo i veicoli indicati nella lett. c) dell'art. 19 bis-1 (ciclomotori, motocicli, autovetture e autoveicoli di cui all'art. 54, lettere a) e c) del decreto legislativo n. 285 del 1992) ma anche alcuni dei veicoli indicati nelle lettere a) e b) del medesimo articolo 19-bis 1 (concernenti rispettivamente: a) autoveicoli per il trasporto promiscuo di persone e cose, carrozzati a pianale o a cassone con cabina profonda o a furgone anche finestrato con motore di cilindrata superiore a 2000 cc o con motore diesel superiore a 2500cc; b) motocicli per uso privato con motore di cilindrata superiore a 350 cc), aventi le caratteristiche previste dall'articolo 5 della decisione.** Seppur tale orientamento dell'agenzia è caratterizzato dal "sembrerebbe", oltre che da un limite di cilindrata, la circostanza che tale metodologia di immatricolazione venga venduta per sicura e certa ritengo essere quantomeno poco opportuna. In conclusione, anche se non si può affermare l'assoluta correttezza della detrazione totale o della detrazione parziale, credo debbano essere considerati i principi generali di inerenza (oltre che di buona fede) che hanno peraltro regolamentato le immatricolazioni di tipo N1 (autocarri). Sottolineando peraltro che il facile e comprensibile orientamento da parte di molti venditori, comporta una responsabilità che rimane solo ed unicamente in capo al contribuente.

Ti può interessare anche: [Imposta di bollo sui costi di immatricolazione di veicoli addebitati in fattura](#)

Pierpaolo Bilotta 10 Febbraio 2009