

Il Sole **24 ORE**

SPORTELLLO | LE NUOVE REGOLE

Auto e fisco

Auto aziendali: per le imprese l'ora dell'esame sui costi fiscali

Difficile il ritorno ai rimborsi chilometrici
Nuovo giro di vite con la legge di stabilità

Maurizio Caprino

La crisi c'era già. La stretta fiscale arriverà da gennaio, con la riduzione della deducibilità. E con la ulteriore riduzione al 20% dell'onere deducibile previsto dalla legge di stabilità (si veda il servizio a pagina 2). Così ora le imprese si chiedono come minimizzarne gli effetti e gli operatori del settore studiano come adeguarsi alle conseguenti richieste dei clienti. Ma non finirà qui: sul futuro delle flotte aziendali e delle auto in uso ad artigiani e professionisti incombe anche il più volte annunciato (e altrettante volte rinviato) ritorno del redditometro.

Gli operatori

Di fronte a questo quadro, gli operatori non si mostrano tanto preoccupati come si potrebbe pensare. Certo, continuano a lamentare che in Italia le auto aziendali sono sottoposte e un trattamento fiscale più pesante rispetto a quello di molti tra i principali Paesi europei (si veda l'infografica sulla destra). Ma non sembrano temere che il settore precipiti in una depressione profonda come quella delle vendite di vetture ai privati.

A confortarli ci sono due considerazioni. La prima è che, nonostante la crisi, è difficile che le aziende rinuncino a un bene strumentale come l'auto, almeno

quando è indispensabile per promuovere adeguatamente i propri prodotti o addirittura per portare avanti tutta la loro attività. La seconda è che, nelle imprese in cui l'auto è indispensabile al lavoro di tutti o di parte dei dipendenti, dotare questi ultimi di vettura aziendale resta quasi una scelta obbligata. Per ragioni sia di sicurezza sia di immagine. Infatti, lasciare che il dipendente circoli con un mezzo di sua proprietà liberamente scelto da lui potrebbe comportare la responsabilità dell'impresa in caso d'incidente: se il veicolo non fosse adeguato per manutenzione o accessori (airbag, Abs, Esp eccetera), il datore di lavoro infrangerebbe le norme di sicurezza sul lavoro, analogamente a chi non fornisce i caschetti di protezione agli operai di un cantiere. Inoltre, lasciare la scelta completamente in mano al dipendente crea problemi d'immagine, perché alcuni potrebbero presentarsi ai clienti con auto troppo lussuose, altri con auto vecchie e trascurate.

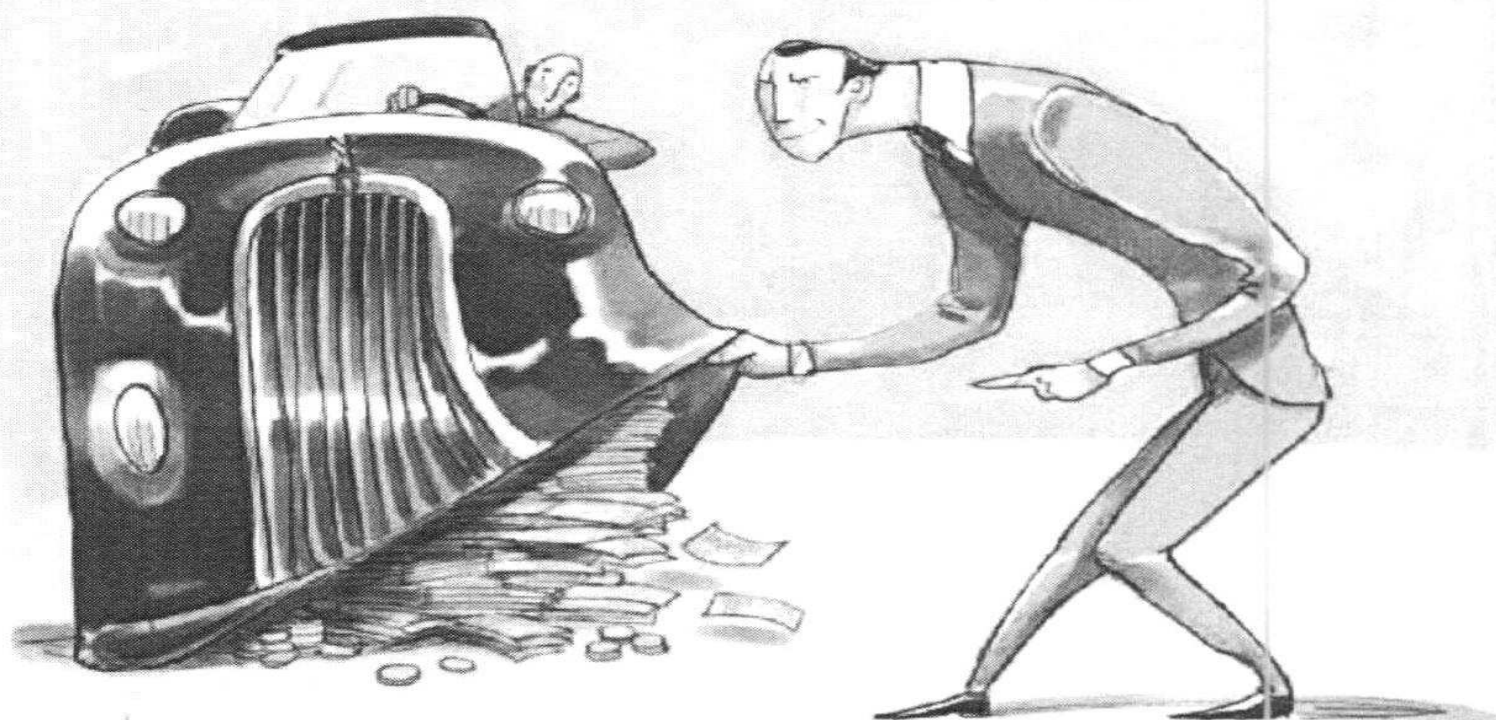
Per questi motivi, gli operatori non credono che le aziende dismettano le proprie flotte per tornare al rimborso chilometrico dell'uso lavorativo dell'auto del dipendente. Anche considerando che la prossima stretta sulla deducibilità - decisa all'inizio dell'estate per finanziare la riforma Fornero del lavoro - probabil-

mente finirà col rendere vantaggioso ritornare al rimborso, almeno considerando la sola convenienza fiscale (si veda la pagina seguente). Così le imprese stanno per lo più affinando la determinazione delle quote di uso privato del mezzo da addebitare al dipendente: è qui che - secondo gli operatori - sono possibili gli unici risparmi sugli oneri fiscali. Per il resto, la pressione crescente dei tributi viene vista dalle aziende come un costo inevitabile, almeno riguardo alla gestione della flotta. Quindi l'attenzione è dedicata soprattutto sugli altri oneri legati ai veicoli (acquisto, consumi, manutenzione).

I professionisti

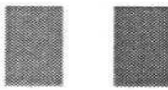
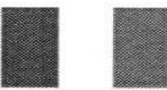
Per professionisti e artigiani, invece, è la paura del redditometro a dominare. I parametri in base ai quali sarà tarata la nuova versione dello strumento restano avvolti nell'incertezza. Così molti commercialisti consigliano ai loro clienti di mantenersi prudenti, di non fare acquisti "compromettenti". Anche perché il redditometro nasce come un modo per consentire al contribuente di simulare in anticipo gli effetti fiscali degli acquisti che sta per effettuare ma poi verrà utilizzato dall'agenzia delle Entrate anche per valutare il pregresso. Naturale che ciò non dia fiducia.

di **REDAZIONE E REDAZIONE**

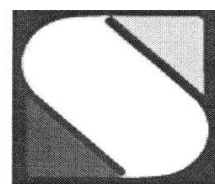


NOI E GLI ALTRI

Il trattamento fiscale riservato all'auto in alcuni paesi europei - Dati in euro e in percentuale

ITALIA	FRANCIA	GERMANIA	GRAN BRETAGNA	SPAGNA
				
<i>Deducibilità</i> 18.000	<i>Deducibilità</i> 18.300	<i>Deducibilità</i> Illimitata	<i>Deducibilità</i> 18.200	<i>Deducibilità</i> Illimitata
<i>Quota ammortizzabile</i> 40%	<i>Quota ammortizzabile</i> 100%	<i>Quota ammortizzabile</i> 100%	<i>Quota ammortizzabile</i> 100%	<i>Quota ammortizzabile</i> 100%
<i>Costo ammortizzabile</i> 7.200	<i>Costo ammortizzabile</i> 18.300	<i>Costo ammortizzabile</i> Illimitato	<i>Costo ammortizzabile</i> 18.200	<i>Costo ammortizzabile</i> Illimitato
<i>Detraibilità Iva</i> 40%	<i>Detraibilità Iva</i> 100%	<i>Detraibilità Iva</i> 100% *	<i>Detraibilità Iva</i> 100%	<i>Detraibilità Iva</i> 100%

Nota: (*) 50% per i professionisti e/o per casi estranei all'attività di impresa



LE NOVITÀ

Per la deduzione sul valore d'acquisto tetto a 4.970 euro

Gli effetti per imprese e professionisti scatteranno dal 2013 - Esclusi i minimi

PAGINA A CURA DI
Luca De Stefani

Dal 2013, i costi relativi alle autovetture aziendali per le imprese (non agenti) e i professionisti potranno essere dedotti al 27,5% e non più al 40%, a meno che non si applichi il regime dei minimi, per i quali lo sconto fiscale rimane del 50 per cento. La stretta è stata introdotta dalla riforma del lavoro (legge 92/2012) e incide pesantemente su professionisti e Pmi.

Nuovi limiti

Per le autovetture aziendali diverse da quelle adibite ad uso pubblico (taxi) o utilizzate dalle imprese di noleggio, di leasing o dalle autoscuole, la deduzione dei costi di acquisto (anche in leasing) o di noleggio sarà ridotta dal 40% al 27,5% dal 2013 (periodo d'imposta successivo a quello in corso al 18 luglio 2012). Anche per dedurre le relative spese (manutenzioni, tassa di circolazione, assicurazione, custodia, carburanti, eccetera), si applicano le stesse percentuali, senza alcun limite massimo.

La riduzione dal 40% al 27,5% inciderà anche sull'importo massimo di deduzione del costo storico di acquisto (anche tramite finanziamento o leasing), il quale passerà da 7.230,40 euro a 4.970,90 euro. Il costo massimo riconosciuto fiscalmente, infatti, è di 18.075,99 euro, il quale va moltiplicato per 27,5% per determinare il costo massimo deducibile in cinque anni, attraverso l'ammortamento del 25% all'anno (solo per le imprese del 12,5% il primo anno). Se il costo di acqui-

sto non eccede il limite di 18.075,99 euro, l'aliquota di ammortamento, applicata sull'intero costo, è deducibile al 40% (27,5% dal 2013).

La stretta introdotta con la riforma del lavoro non riguarda gli agenti e i rappresentanti. Queste regole si applicano anche ai promotori finanziari e agli agenti di assicurazione (circolare 10 febbraio 1998, n. 48/E, paragrafo 2.1.3.5.).

Autovetture esclusivamente aziendali

Se le autovetture sono destinate a essere utilizzate «esclusivamente come beni strumentali nell'attività propria dell'impresa» sono deducibili al 100% (articolo 164, comma 1, lettera a, punto 1, Tuir) ma l'agenzia delle Entrate ha interpretato questa disposizione in maniera restrittiva, imponendo che sia riservata solo a quei beni strumentali «senza i quali l'attività stessa non può essere esercitata», come accade per le autovetture delle «imprese che effettuano noleggi» o quelle utilizzate per la formazione delle scuole guida. Secondo Assonime, però, il requisito della strumentalità dovrebbe essere inteso in senso più ampio, in quanto l'«indispensabilità» dell'autovettura dovrebbe ritenersi soddisfatta «anche nei casi in cui un bene sia strumento solo indiretto, ma pur sempre necessario, per la produzione dei ricavi», come per gli autoveicoli per i ristoranti che offrono servizi a domicilio o quelli impiegati da un'impresa che fornisce assistenza per computer e registratori di cassa (circolare Assonime 20 maggio 1997, n. 60).

GIUSEPPE DI NINO

Deduzione dei costi dei veicoli per le imprese

Tipo di veicolo	Percentuale di deduzione dal reddito d'impresa dell'ammortamento, dei canoni di leasing o di noleggio, delle spese di manutenzioni, dell'assicurazione, della custodia, dei carburanti, della tassa di circolazione, eccetera (1)	Applicazione degli importi massimi rilevanti fiscalmente per il costo di acquisto (2) o di noleggio (3) (4)	Eventuale tassazione (irpef e addizionali) in capo al dipendente, co.co.pro. o amministratore
Autocarri, con un rapporto tra potenza e portata inferiore coefficiente 180 (Provvedimento delle Entrate del 6 dicembre 2006), autobus, trattori stradali, autotreni, autoarticolati, autosnodati, biciclette e gondole (circolare 19 gennaio 2007, n. 1/E), tutti inerenti con l'attività d'impresa (circolare 10 febbraio 1998, n. 48/E e risoluzione 23 luglio 2002, n. 244/E)	100%	No	No
Veicoli adibiti a uso pubblico, come ad esempio i taxi e veicoli a noleggio con conducente, muniti di licenza comunale (articolo 164, comma 1, lettera a, punto 2, Tuir)			
Autovetture, autocaravan, aeromobili da turismo, navi e imbarcazioni da diporto, ciclomotori e motocicli, tutti utilizzati «esclusivamente come beni strumentali nell'attività propria dell'impresa» (articolo 164, comma 1, lettera a, punto 1, Tuir), cioè «senza i quali l'attività stessa non può essere esercitata», come ad esempio le autovetture delle «imprese che effettuano noleggi» o leasing ovvero quelle utilizzate per la formazione delle scuole guida (circolari 16 febbraio 2007, n. 11/E, risposta 8.2; 19 gennaio 2007, n. 1/E; 12 giugno 2002, n. 50/E; 10 febbraio 1998, n. 48/E, paragrafo 2.1.2.1; 13 febbraio 1997, n. 37/E), ma non quelle utilizzate per «pubblicizzare i servizi offerti», tramite l'allestimento all'esterno di «messaggi pubblicitari e marchi d'impresa» (circolare 12 giugno 2002, n. 50/E, risposta 12)			
Veicolo dato in uso promiscuo (aziendale e personale) al dipendente per la maggior parte del periodo d'imposta (articolo 164, comma 1, lettera b-bis, Tuir)	90% (70% dal 2013) di tutti i costi effettivi del veicolo, cioè non soltanto di quelli che eccedono l'importo del fringe benefit tassato in capo al lavoratore (circolare 18 giugno 2008, n. 47/E, risposta 5.1) (5)	Sì	Il compenso in natura da tassare è pari al 30% di 15.000 km, per la tariffa Aci, al netto degli ammontari eventualmente trattenuti al dipendente, al co.co.pro. o all'amministratore (articolo 51, comma 4, lettera a, Tuir)
Veicolo dato in uso promiscuo (aziendale e personale) all'amministratore o al co.co.pro.	100% nel limite del fringe benefit tassato e l'eventuale eccedenza è deducibile al 40% (27,5% dal 2013)		
Veicolo dato in uso solo personale al dipendente, al co.co.pro. o all'amministratore	100% dei costi nel limite del compenso in natura tassato in capo al dipendente, al co.co.pro. o all'amministratore (articolo 95, commi 1 e 5, Tuir) e la parte eccedente è indeducibile	No	Il fringe benefit da tassare è calcolato sul «valore normale del bene» (articolo 9, Tuir; circolare 23 dicembre 1997, n. 326, paragrafo 2.3.2.1)
Veicolo dato in uso solo aziendale al dipendente o all'amministratore	40% (27,5% dal 2013) per le autovetture diverse da quelle adibite a uso pubblico (taxi) o utilizzate dalle imprese di noleggio, di leasing o dalle autoscuole, altrimenti la deduzione è integrale (senza limiti massimi)		Non viene erogato nessun fringe benefit (circolare 23 dicembre 1997, n. 326, paragrafo 2.3.2.1)
Altri veicoli diversi dai precedenti, tra i quali vi sono le autovetture aziendali diverse da quelle adibite a uso pubblico (taxi) o utilizzate dalle imprese di noleggio, di leasing o dalle autoscuole	40% (27,5% dal 2013)	Sì	No

(1) Per gli agenti, i rappresentanti, i promotori finanziari e gli agenti di assicurazione (circolare 10 febbraio 1998, n. 48/E, paragrafo 2.1.3.5.) la percentuale di deduzione è e rimarrà anche nel 2013 dell'80%; (2) gli importi massimi rilevanti fiscalmente per i costi di acquisto (anche in leasing) sono di 18.075,99 euro per le autovetture e gli autocaravan, di 4.131,66 euro per i motocicli e di 2.065,83 euro per i ciclomotori. Questi importi vanno moltiplicati per la percentuale di deduzione ammessa; (3) gli importi massimi rilevanti fiscalmente per i canoni annuali di noleggio sono di 3.615,20 euro per le autovetture e gli autocaravan, di 774,69 euro per i motocicli e di 413,17 euro per i ciclomotori. Questi importi vanno moltiplicati per la percentuale di deduzione ammessa; (4) per gli agenti, i rappresentanti, i promotori finanziari e gli agenti di assicurazione il limite massimo di costo dell'autovettura è di 25.822,84 euro (deduzione massima di 20.658,28 euro) e dei canoni di noleggio è di 3.615,20 euro annui; (5) se l'assegnazione viene effettuata per meno di 184 giorni, si deducono i costi dell'autovettura, effettivamente sostenuti, al 100% fino al limite dell'importo tassato come fringe benefit e al 40% (27,5% dal 2013) quelli che eccedono il compenso in natura.

Mezzi ai dipendenti: sconto a quota 70%

■ Dal 2013, le spese e gli altri componenti negativi dei veicoli dati in uso promiscuo ai dipendenti per la maggior parte del periodo d'imposta (più di 183 giorni l'anno), saranno deducibili al 70% (non più al 90%), senza alcun limite di costo del veicolo, ad esempio, di 18.075,99 euro per le autovetture (articolo 164, comma 1, lettera b-bis, Tuir).

Calcolo della deduzione

La deduzione del 90% (70% del 2013) è riferita a tutti i costi effettivi (di bilancio) del veicolo, cioè non soltanto a quelli che eccedono l'importo del fringe benefit tassato in capo al lavoratore. Per esempio, se nel 2013 i costi complessivi dell'autovettura (ammortamento, canoni di leasing o di noleggio, manutenzioni, tassa di circolazione, assicurazione, custodia, carburanti, eccetera) saranno di 1.000 euro e verrà tassato un fringe benefit in capo al dipendente di 100 euro, si dedurranno 700 euro, pari al 70% di 1.000 euro. Secondo le Entrate, infatti, è errato dedurre 730 euro, pari alla somma del 70% dei costi dell'auto, al netto del fringe benefit $((1.000 - 100) \times 70\% = 630)$ e del 100% dell'importo tassato come compenso in natura, pari a 100 euro (circolare 18 giugno 2008, n. 47/E, risposta 5.1). Questa interpretazione, però,

si scontra con l'integrale deduzione dei costi sostenuti fino a concorrenza del fringe benefit tassato, prevista dall'articolo 95, comma 1, Tuir, secondo il quale le «spese per prestazioni di lavoro dipendente deducibili» comprendono anche quelle sostenute «in natura» (come accade, ad esempio, per l'assegnazione dell'auto in uso promiscuo all'amministratore di società).

Il fringe benefit

Per le autovetture, gli autoveicoli per trasporto promiscuo (persone e cose), gli autocaravan, i motocicli e i ciclomotori «concessi in uso promiscuo» (aziendale e personale), il valore del compenso in natura (per l'uso personale) da assoggettare a Irpef e ad addizionali è pari al 30% «dell'importo corrispondente a una percorrenza convenzionale di 15 mila chilometri calcolato sulla base del costo chilometrico di esercizio desumibile dalle tabelle nazionali» Aci (Automobile club d'Italia), «al netto degli ammontari eventualmente trattenuti al dipendente» (articolo 51, comma 4, lettera a, Tuir). La tassazione del fringe benefit deve avvenire con frequenza mensile (circolare 23 dicembre 1997, n. 326, paragrafo 3.3.).

DI PRODUZIONE EDITORIALE

IVA



La riforma del lavoro non ha modificato le percentuali di detrazione dell'Iva sui «veicoli stradali a motore» e sui relativi componenti e ricambi, quindi, la detrazione rimane del 40%, se «non sono utilizzati esclusivamente nell'esercizio dell'impresa, dell'arte o della professione». La detrazione è invece piena se sono utilizzati esclusivamente nell'esercizio dell'impresa, dell'arte o della professione, come per esempio per i veicoli concessi in uso promiscuo ai dipendenti con l'addebito del corrispettivo specifico o come spesso capita per gli autocarri. La detrazione è al 100% anche se i veicoli stradali a motore «formano oggetto dell'attività propria dell'impresa, nonché per gli agenti e rappresentanti di commercio» (articolo 19-bis 1, lettera c, dpr 633/72).

AUTOCARRI



La deduzione resta al 100% per gli autocarri, a patto che «risulti soddisfatto il principio generale dell'inerenza» con l'attività d'impresa o professionale (circolare 10 febbraio 1998, n. 48/E e risoluzione 23 luglio 2002, n. 244/E) e che abbiano un rapporto tra potenza e portata inferiore 180 (Provvedimento delle Entrate del 6 dicembre 2006). Per gli autocarri, la verifica del rapporto tra potenza e portata inferiore al coefficiente di 180, previsto dal Provvedimento delle Entrate del 6 dicembre 2006, non è più rilevante ai fini Iva, in quanto dal 1° gennaio 2008 la detrazione non dipende dall'immatricolazione del veicolo tra gli autocarri, ma dall'utilizzo esclusivo nell'esercizio dell'impresa.

FRINGE BENEFIT



Il reddito in natura tassato deve essere «al netto degli ammontari eventualmente trattenuti al dipendente» o all'amministratore, cioè all'importo della tariffa Aci, moltiplicata per i 4.500 km, deve essere tolto l'eventuale corrispettivo pagato al datore di lavoro per l'utilizzo personale del veicolo. Il fringe benefit da tassare viene ridotto del totale della fattura emessa dal datore (cioè al lordo dell'Iva), solo se quest'ultima è pagata nell'anno (non è sufficiente la semplice emissione del documento Iva). Se il corrispettivo annuo pagato dal dipendente (comprensivo dell'Iva) è pari o superiore al potenziale compenso in natura, il benefit viene azzerato e non viene assoggettato a contribuzione e a ritenute.



A differenza della tassazione del compenso in natura in capo al dipendente, per la deduzione in capo al datore di lavoro è necessaria l'assegnazione per la «maggior parte del periodo d'imposta», cioè per la «metà più uno dei giorni che compongono il periodo d'imposta del datore di lavoro» (circolare 10 febbraio 1998, n. 48/E, paragrafo 2.1.2.1). Se l'assegnazione viene effettuata per meno di 184 giorni, si deducono i costi dell'autovettura, effettivamente sostenuti, al 100% fino al limite dell'importo tassato come fringe benefit e al 40% (27,5% dal 2013) quelli che eccedono il compenso in natura. In capo al dipendente, il fringe benefit va ragguagliato al periodo di uso promiscuo, conteggiando i «giorni per i quali il veicolo è assegnato, indipendentemente dal suo effettivo utilizzo» (circolare 19 gennaio 2007, n. 1/E, paragrafo 17.1).



Le regole di tassazione del fringe benefit in capo al dipendente si applicano anche per i co.co.pro. e gli amministratori delle società, ma questa assimilazione non vale ai fini della deduzione del costo «dal reddito di impresa» (circolare 19 gennaio 2007, n. 1/E, paragrafo 17.1). Quindi, i costi relativi all'autovettura assegnata (ad uso promiscuo o solo personale) all'amministratore o al co.co.pro. sono deducibili al 100% solo nel limite di quanto viene tassato in capo allo stesso come fringe benefit e l'eventuale eccedenza rispetto al compenso in natura è: ■ deducibile al 40% (27,5% dal 2013), seguendo i limiti del costo massimo riconosciuto dall'articolo 164, Tuir (ad esempio, 18.075,99 euro per le autovetture) se l'utilizzo è promiscuo; ■ indeducibile se l'uso è solo personale.

L'INDICAZIONE DELL'AGENZIA DELLE ENTRATE

Per i veicoli presi a noleggio limite dello sconto calcolato sull'anno

Il limite annuale di deduzione per i noleggi di autovetture deve essere ragguagliato al periodo di utilizzo del bene durante l'anno: quindi, se un contratto di noleggio inizia il 1° luglio, la deduzione massima annuale di 1.446,08 euro (994,18 euro dal 2013 o 2.892,16 euro per gli agenti) deve essere dimezzata, in quanto nell'anno il contratto dura sei mesi. Questo principio è contenuto

nella circolare 10 febbraio 1998, n. 48/E, paragrafo 2.1.3.4 ed è riferito ai contratti di noleggio full service, e ora le Entrate lo hanno confermato allo Sportello del Sole 24 Ore. La domanda posta all'Agenzia, però, chiedeva se i limiti di costo rilevanti fiscalmente per i noleggi indicati nell'articolo 164, comma 1, lettera b del Tuir (3.615,20 euro per le autovetture e gli autocaravan, 774,69 eu-

ro per i motocicli e 413,17 euro per i ciclomotori) e le relative percentuali di deduzione del 40% (27,5% dal 2013 od 80% per gli agenti) fossero riferiti solo ai noleggi a lungo termine o anche a quelli per brevi trasferte.

Le Entrate hanno confermato l'impostazione data per i contratti di noleggio full service (dove, peraltro, i costi delle prestazioni accessorie sono deducibili al

40%, 27,5% dal 2013, indipendentemente dal loro importo), ma non hanno trattato il caso delle singole trasferte di dipendenti e amministratori. A riguardo, va segnalato secondo Assonime (circolari 27 maggio 1998, n. 42, paragrafo 1.2, e 20 maggio 1997, n. 60, paragrafo 4.4) che «motivi di ordine logico e sistematico inducono a sostenere» che nell'ipotesi in cui il veicolo sia noleggiato «ad hoc» proprio per l'effettuazione di specifiche trasferte (indipendentemente dalla circostanza che il relativo contratto venga stipulato direttamente dal dipendente o dal collaboratore ovvero congiuntamente con l'impresa)

«devono ritenersi autonomamente applicabili» le regole contenute nell'articolo 95, comma 3, Tuir (non quelle dell'articolo 164, comma 1, lettera b, Tuir). Quindi, se il dipendente o l'amministratore viene autorizzato a utilizzare un autoveicolo noleggiato per una specifica trasferta, la «spesa deducibile è limitata» alle «tariffe di noleggio relative ad autoveicoli di potenza non superiore a 17 cavalli fiscali, ovvero 20 se con motore diesel» e non subisce né la riduzione del 40% (27,5% dal 2013), né quella del limite massimo annuale deducibile.

L.D.S.

Pubblichiamo la risposta fornita dall'agenzia delle Entrate a un quesito in materia di regole fiscali applicabili al noleggio.

Nessuna differenza nella valutazione

I limiti di costo rilevanti fiscalmente per i noleggi indicati nell'articolo 164, comma 1, lettera b), Tuir (3.615,20 euro per le autovetture e gli autocaravan, 774,69 euro per i motocicli e 413,17 euro per i ciclomotori) e le relative percentuali di deduzione del 40% (27,5% dal

2013) o dell'80% sono riferiti solo ai noleggi a lungo termine o anche a quelli per brevi trasferte (ad esempio, noleggio Avis o Hertz)?

→ In relazione a questo quesito la circolare n. 48 del 10 febbraio 1998 concernente «Articolo 121-bis del Tuir, recante: Limiti di deduzione delle spese e degli altri componenti negativi relativi a taluni mezzi di trasporto a motore utilizzati nell'esercizio di imprese, arti e professioni» ha precisato che «(...) anche nelle ipotesi di stipula di contratti di

locazione o di noleggio, il costo fiscalmente rilevante deve essere ragguagliato al periodo di utilizzazione del bene durante l'anno». Pertanto, nell'ipotesi in cui un contratto di noleggio di un'autovettura abbia avuto una durata di 180 giorni e il costo sostenuto sia stato di 5.000 euro, per determinare ai fini fiscali il costo deducibile, dovrà essere effettuata la seguente operazione: $3.615,20 : 365 \times 180 = 1.782,84 \times 40$ per cento (percentuale di deduzione) = 713,14 (costo del noleggio deducibile).