

# SuperYacht

international

Southern Wind 96 Nyumba

n. 78 - Estate 2023 - Euro 7,00 - P.I. 10/06/23

TRIMESTRALE



**DESIGN:** TOMMASO SPADOLINI E GLI INTERNI DI MY LEGACY  
GERRISBOATS, TUTTA UN'ALTRA BARCA  
**DESIGNER:** DYD XTREME LUXURY AL SERVIZIO DELL'INDUSTRIA  
**PROJECT & DESIGN:** CODECASA JET 2020 E CODECASA JET 50

**TECNICA:** LE ELICHE BIO-ISPIRATE  
**CANTIERI:** BAGLIETTO PRESENTA IL T52 IBRIDO

TANKOA S50 1 KINDA  
SUNSEEKER 100 YACHT

## NEI CONTRATTI DI CHARTER

Il tema del regime Iva dei contratti di charter di una unità da diporto ha assunto negli ultimi anni un rinnovato interesse per tutti gli operatori del settore a causa delle modifiche normative che si sono succedute anche in tempi piuttosto recenti. Fare il punto della situazione attuale, quindi, può risultare utile sia per gli armatori sia per gli utenti di charter e gli operatori del settore quali i Broker.

Innanzitutto è bene chiarire che con l'espressione "charter", ai fini della corretta individuazione dei profili Iva, si comprende generalmente un contratto di locazione o di noleggio di unità da diporto a breve termine, e cioè con una durata di ciascun contratto che non superi i novanta giorni.

Per l'ordinamento nazionale i servizi di charter di unità da diporto, si considerano imponibili in Italia qualora l'unità navale sia messa a disposizione dell'utente nel territorio nazionale e sempre che questa sia poi utilizzata all'interno delle acque dell'Unione Europea (Art. 7 quater del D.P.R. 633/1972).

Ciò significa quindi che per l'applicazione dell'Iva gli elementi rilevanti sono essenzialmente due, il porto di imbarco ed il luogo di utilizzo. Il primo aspetto da considerare è quindi che ogni qualvolta l'imbarco degli ospiti avvenga in un porto

italiano, il servizio di charter si considererà effettuato in Italia dove quindi dovrà essere corrisposta l'Iva. Analogamente, qualora invece il charter inizi in un altro paese dell'Unione UE il servizio si considererà effettuato in questo altro paese ed è quindi lì che sarà dovuta l'imposta (sebbene l'Iva sia un'imposta armonizzata a livello comunitario, ogni paese membro conserva discreti margini di autonomia in ordine alla definizione dell'aliquota).

Ecco le aliquote IVA applicate dai principali paesi UE ai contratti di noleggio/charter:

ITALIA	FRANCIA/ MONACO	SPAGNA	CROAZIA	MALTA
22%	20%	21%	13%	18%

Per quanto riguarda i contratti di charter occorre tenere in considerazione anche un secondo fattore e cioè, il luogo di effettivo utilizzo dell'unità, inteso come l'itinerario che questa seguirà nel corso della navigazione. Infatti i contratti di charter con partenza da Italia o Francia, ad esempio, si consi-





derano territorialmente rilevanti ai fini Iva solo per la parte di navigazione che è effettuata nelle acque territoriali dell'Unione Europea. Da questo consegue che la parte di corrispettivo che attiene alla navigazione in acque al di fuori dell'Unione (oltre il limite delle 12 miglia nautica dalla linea di costa), non è territorialmente rilevante e quindi, non è imponibile ai fini Iva (né nel paese di partenza né in quello di utilizzo).

Il criterio che il legislatore ha scelto per misurare la quota di navigazione entro e fuori le acque dell'Unione è il fattore "tempo" e quindi il calcolo seguirà la navigazione e/o l'ormeggio dell'unità da diporto in termini di ore rispetto alla durata totale del contratto di charter.

Se l'individuazione del porto di partenza, e quindi del paese che sia dotato della potestà impositiva, non ha mai presentato particolari difficoltà, lo stesso non può dirsi per il secondo dei due elementi rilevanti, ovvero il luogo di effettivo utilizzo. Per sopperire alle oggettive difficoltà di misurazione e rendicontazione che gli operatori del settore avevano manifestato in passato, diversi paesi, come Francia e Italia, avevano previsto delle percentuali di presumibile utilizzo dell'unità all'interno e al di fuori delle acque comunitarie. Ciò aveva costituito una notevole semplificazione nell'applicazione della norma, perché consentiva di conoscere preventivamente e in modo certo quanta parte del canone di charter fosse effettivamente da assoggettare a Iva.

Sebbene l'impiego di questi meccanismi presuntivi basati su meccanismi di forfettizzazione della base imponibile avesse mostrato evidenti pregi in termini di semplificazione e di preventiva ed oggettiva determinabilità della base imponibile, la Commissione Europea con il parere del 25 luglio 2019 ha ritenuto che non fossero conformi al diritto comunitario. In particolare, la Commissione ha ritenuto che le semplificazioni adottate da vari stati membri, tra cui l'Italia, non fossero rispettose con le previsioni della direttiva Iva perché meccanismi presuntivi risultavano incompatibili con l'esigenza di assicurare l'effettività del luogo della prestazione di servizi. Per questa ragione, gli Stati membri che si erano dotati di

questi meccanismi di forfettizzazione della base imponibile sono stati invitati ad adeguare le proprie discipline interne alle prescrizioni fornite dalla Commissione Europea, cosa che l'Italia ha fatto con la legge di bilancio 2020 (Cfr. articolo 1, comma 725, della Legge 27 dicembre 2019, n. 160).

Inoltre l'Agenzia delle Entrate, con il provvedimento del suo Direttore del 29 ottobre 2020, ha inoltre chiarito quali siano i mezzi e le modalità di prova ritenuti idonei a dimostrare la navigazione al di fuori delle acque dell'Unione Europea.

Per ogni contratto di charter in partenza dal nostro paese oggi l'operatore deve quindi premurarsi di conservare, oltre ovviamente al contratto di charter, uno o più dei documenti indicati dal provvedimento dell'Amministrazione finanziaria. In concreto, se l'unità è dotata "sistemi di navigazione satellitare o di transponder" per la prova del luogo di utilizzo faranno fede i dati e le informazioni estratte da tali sistemi, mentre se l'unità è sprovvista di tali tecnologie, la prova del luogo di effettivo utilizzo dovrà essere fornita esibendo i dati cartacei o digitali del giornale di navigazione o del giornale di bordo, le fotografie digitali del punto nave per ogni settimana di navigazione, la documentazione comprovante (fatture, contratti, ricevute fiscali e relativi mezzi di pagamento) l'ormeggio dell'unità nei porti ubicati al di fuori dell'Unione europea.

La disciplina appena descritta non si applica al "noleggio occasionale" previsto dall'articolo 49bis del nostro codice della nautica da diporto, che prevede espressamente una durata complessiva non superiore a 42 giorni per anno solare. I proventi derivanti dall'attività di noleggio occasionale risultano fuori dal campo di applicazione dell'Iva che pertanto non dovrà essere applicata sui corrispettivi del contratto di charter. È inoltre assoggettata a un'imposta sostitutiva delle imposte sui redditi e delle relative addizionali, nella misura del 20%, con esclusione della deducibilità dei costi e delle spese sostenute relative all'attività di noleggio.

*Dott. Ezio Vannucci  
Partner Moores Rowland Partners STP  
e.vannucci@mooresrowland.it*