

SuperYacht

international

Rosetti Superyachts
RSY 38M EXP

DESIGN
I TRIMARANI

DESIGNER
NUVOLARI LENARD

CANTIERI
IL NUOVO CANTIERE RIVA
SIRENA YACHTS
MISHI YACHTS
CANTIERI DI PISA

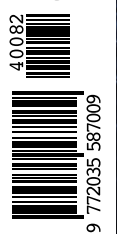
TECNICA
I CARBURANTI ALTERNATIVI

TURQUOISE YACHTS **JEWELS**
VICEM YACHTS **95**



n. 82 - Estate 2024 - Euro 7,00 - P.I. 10/06/2024

TRIMESTRALE



LEGGIE DECRETI

FORNITURE DI CARBURANTI

ALLE IMBARCAZIONI IN NAVIGAZIONE NELLE ACQUE COMUNITARIE

Dal 1° gennaio 2024 sono entrate in vigore le modifiche al D.M. n 225 del 2015 adottate per allineare la disciplina nazionale in tema di forniture di forniture di carburanti alle imbarcazioni da diporto ai più recenti indirizzi della Corte di Giustizia Europea (ed in particolare alla causa C-341/20). Le modifiche hanno ridotto le ipotesi di esenzione da accisa sull'acquisto di carburanti, escludendo tale facoltà quando

l'uso finale dell'imbarcazione non abbia connotazione strettamente commerciale (generalmente identificabili con il trasporto merci o di passeggeri).

La novità ha un impatto rilevante nel mondo della nautica da diporto perché le modifiche hanno, in buona sostanza, l'effetto di escludere dai servizi commerciali che danno diritto all'acquisto di carburante in esenzione da accise molti dei





servizi di noleggio imbarcazioni per i servizi di charter. Prima delle modifiche più recenti, il comma 6 dell'art. 1 del D.M. n. 225 del 2015 includeva espressamente tra gli usi commerciali che legittimavano l'acquisto in esenzione di accisa anche le unità da diporto adibite ad esclusivo scopo commerciale mediante contratto di noleggio (charter).

La Corte di Giustizia Europea ha però sostenuto la non conformità con l'ordinamento unionale proprio di questa previsione perché questo tipo di esenzione può essere concessa solo se è l'utilizzatore finale dell'imbarcazione, e quindi in questo caso il locatario o noleggiatore, ad impiegare effettivamente ed esclusivamente l'imbarcazione presa in locazione o noleggio per scopi commerciali.

Per uniformare il diritto interno agli indirizzi comunitari, l'art. 1 citato è stato quindi riscritto ed è stato inoltre inserito l'art. 6 bis che regola oggi le modalità di riconoscimento dell'agevolazione fiscale.

Il nuovo articolo 1, comma 2, chiarisce infatti, che la stessa esenzione è applicata ai prodotti energetici impiegati come carburanti per la navigazione nelle acque marine comunitarie, compresi il trasporto passeggeri e merci e la pesca, per la navigazione nelle acque interne, limitatamente alla pesca e al trasporto delle merci, nonché per il dragaggio di vie navigabili e porti.

Le imbarcazioni rifornite con carburanti esenti per la navigazione e oli lubrificanti esenti sono utilizzate in via "esclusiva e direttamente" per lo svolgimento delle attività per le quali è concessa l'esenzione.

Su questo tema è intervenuta anche la stessa Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM) che con la recente circolare n. 11 del 2024 che ha fornito alcune utili indicazioni operative.

Ciò che l'Ufficio ha chiarito fin da subito è che l'elemento essenziale ai fini della concessione del beneficio è che, a prescindere dal titolo in base al quale l'imbarcazione sia condotta, l'utilizzatore finale della medesima la impieghi per rendere una prestazione di servizi a titolo oneroso che si concretizzi in una specifica attività ricompresa nell'oggetto sociale della propria impresa.

È la stessa circolare dell'ADM a rilevare che il noleggio non sia però di per sé incompatibile con l'esenzione neppure nel quadro normativo attuale.

L'ADM osserva inoltre che l'imbarcazione con la quale l'armatore oltre ai servizi di navigazione fornisca ulteriori e differenti servizi può essere considerata come utilizzata per scopi commerciali (paragonabili a quelli che vengono proposti ai passeggeri di una nave da crociera, e di cui il contraente beneficia in quanto persona trasportata senza avere il controllo sull'utilizzazione dell'imbarcazione).

Si determina in queste fattispecie una prestazione di servizi a titolo oneroso resa direttamente ed esclusivamente dall'armatore, che resta pertanto il soggetto che imprime l'utilizzazione finale all'imbarcazione, mentre il noleggiatore risulta essere un semplice passeggero che non incide sulle modalità di esercizio della navigazione nonché sulla destinazione d'uso del mezzo navale.

Sempre l'ADM nella circolare in commento richiama una interessante fattispecie ove sembrerebbe potersi continuare ad invocare l'esenzione da accisa sui carburanti, presentando il caso di "imbarcazioni, aventi caratteristiche tali da poter trasportare più passeggeri, che navigano in modo continuativo o saltuario nelle acque marine comunitarie impiegate con itinerari o programmi di viaggio, frequenze, orari, prezzi dei biglietti di passaggio prestabiliti per attività di turismo nautico all'interno del quale l'esercente ricomprende la prestazione di servizi annessi quali la somministrazione di pasti o di aperitivi, il pernottamento in cabina, l'effettuazione di escursioni e similari comprovanti la piena riconduzione, per quanto qui interessa, al medesimo operatore dell'esercizio della navigazione per scopi commerciali". Ai fini quindi del riconoscimento dell'agevolazione sui rifornimenti di carburante alle imbarcazioni, oggi ancor più che in passato, si impone quindi un attento esame del modello di contratto e quindi dell'effettivo impiego commerciale dell'unità da diporto.

Come precisano però anche le Dogane, rimane sempre esclusa dall'agevolazione ogni ipotesi di acquisto di carburante ed olio lubrificante se questi sono impiegati su imbarcazioni utilizzate per una navigazione fatta unicamente per scopi ricreativi.

Ezio Vannucci
Dottore commercialista
Partner Moores Rowland Partners STP
e.vannucci@mooresrowland.it