

IVA

Il leasing nautico alleggerisce l'IVA nell'acquisto di imbarcazioni

di **Fabio Garrini**

Sarà capitato a tutti di sentire il termine **“leasing nautico”**, ma forse non tutti ne conoscono le caratteristiche: nei fatti si tratta di un contratto di locazione finanziaria che sconta una limitata imponibilità IVA per (parziale) difetto di territorialità dell'operazione. Vediamone più nel dettaglio le caratteristiche, ricordando che la **modifica ai principi di individuazione della territorialità** nelle prestazioni di servizi, introdotta a decorrere dal 1 gennaio 2010, ha limitato la possibilità di utilizzare le percentuali forfetarie di applicazione dell'IVA ai soli contratti dove l'utilizzatore è “privato”.

Leasing nautico e territorialità ai fini IVA: dal 2010 verifica della territorialità solo per l'utilizzatore “privato”.

La disciplina applicabile al leasing nautico sino al 31.12.09, **introdotta in Italia con la L. 342/00**, era contenuta nell'art. 7, c. 4, lett. f) del DPR 633/72: esso prevedeva che le prestazioni derivanti da contratti di locazione, compresa la locazione finanziaria, noleggio e simili di mezzi di trasporto effettuate al di fuori dell'Unione Europea non dovessero considerarsi effettuate nel territorio dello Stato – e di conseguenza non assoggettabili ad IVA – se i mezzi di trasporto venivano utilizzati al di fuori del territorio comunitario, a prescindere dal domicilio o residenza del committente. Al contrario, tali operazioni dovevano essere considerate nel campo di applicazione dell'imposta solo se utilizzate in ambito comunitario. Se però il mezzo di trasporto veniva impiegato in parte nel territorio UE e in parte al di fuori di esso, si doveva considerare rilevante ai fini IVA solo la parte del canone di locazione proporzionale all'utilizzo che è stato fatto in ambito comunitario.

Le **attuali regole sulla territorialità** delle prestazioni di servizi contenute nell'art. 7-ter del DPR 633/72 prevedono invece (in estrema sintesi) la rilevanza dell'operazione nel paese dove è stabilito il committente se questo è un operatore economico, ovvero al contrario nel paese del prestatore se il destinatario della prestazione stessa è un privato. In tema di leasing nautico (in quanto operazione di durata superiore ai 90 giorni) occorre però incrociare tale previsione con quanto previsto all'art. 7-sexies (riguardanti solo i rapporti B2C), pertanto non resta che concludere che, a decorrere dal 1.1.2010:

- se l'**utilizzatore** è un **operatore economico** si applica la regola generale, quella della rilevanza nel paese del committente. Quindi se il committente è un soggetto residente i **canoni di leasing rientrano nel campo applicazione dell'IVA per il loro importo**

totale e non più soltanto in proporzione al periodo di utilizzo nel territorio UE (come previsto sino al 31.12.2009, in quanto sino a quel momento era prevista una deroga generale alla territorialità);

- al contrario, se **l'utilizzatore** è un **privato** (indipendentemente da dove questo sia residente, italiano, comunitario o extracomunitario che sia) si applica la deroga di cui all'articolo 7-sexies, quindi permane il criterio di **tassazione nel luogo ove risulta stabilito del prestatore, sempre che siano utilizzate nel territorio della Comunità**.

Concentrando l'attenzione al caso di utilizzatore privato, la conclusione sarà che il canone addebitato prevede **l'applicazione dell'aliquota IVA su di un imponibile ridotto**, costituito dalla sola frazione di corrispettivo corrispondente all'utilizzo dell'unità da diporto all'interno delle acque comunitarie.

Nella [CM 38/E/09](#) l'Agenzia delle Entrate ha osservato che le regole sulla territorialità dei canoni di locazione si applicano anche ai canoni di **"prelocazione"**, importi corrisposti in una fase antecedente alla materiale consegna ed utilizzo della imbarcazione, in quanto questa non sia ancora in grado di navigare o perché in fase di costruzione e/o assemblaggio o perché non abbia ancora ottenuto la licenza di navigazione.

Evidentemente individuare la quota di utilizzo intra/extra UE non è affatto semplice, né per l'Agenzia in sede di controllo, né per il contribuente. Per tale motivo l'Agenzia delle Entrate, in collaborazione con il Ministero dei trasporti, ha stilato una **tabella di forfetizzazione della possibilità di utilizzo extracomunitario dell'imbarcazione**, in base ad alcune caratteristiche tecniche delle unità da diporto: più la barca ha dimensioni rilevanti (al riguardo sono proposte due scale distinte a seconda che si tratti di barca a motore ovvero a vela), maggiore è il presumibile utilizzo extraterritoriale e, di conseguenza, minore è la quota di corrispettivo da assoggettare ad IVA. Dette percentuali, come chiarito dalla CM 38/E/09, **tengono già conto delle normali soste dell'imbarcazione** (rimessaggio, manutenzioni, ecc.) e quindi non devono essere rettifiche a tal fine.

Sul punto si deve peraltro segnalare la successiva [RM 284/E/07](#), attraverso la quale l'Amministrazione Finanziaria ha ricordato l'importanza di verificare l'effettivo utilizzo, tanto da **ammettere percentuali anche inferiori a quelle stabilite**: se si è in grado di **provare** l'utilizzo continuativo al di fuori delle acque territoriali comunitarie, i canoni sarebbero completamente non soggetti ad IVA per mancanza del requisito territoriale. Al contrario, se l'utilizzo avviene interamente in acque territoriali comunitarie (ma in questo caso la prova dovrebbe avvenire a cura dell'Agenzia), il canone dovrebbe essere interamente soggetto ad IVA.

Linee guida per la verifica

Visto il vantaggio che la specifica disciplina sul leasing nautico offre – in termini di parziale esclusione dall'IVA per difetto del requisito territoriale – l'Agenzia ha individuato alcuni **elementi di anomalia** nei contratti:

- la prima anomalia risiede in un **maxicanone eccessivamente elevato** (superiore al 40% del costo di acquisto del bene ovvero anche inferiore a detto importo se, sommato a qualunque altro elemento che rappresenti un'anticipazione finanziaria effettuata dall'utilizzatore, determini il superamento della soglia del 50%);
- la seconda anomalia è individuata nella presenza di **garanzie eccessive a favore del locatore**, quali garanzie monetarie che di fatto annullano o riducono significativamente la causa finanziaria dell'operazione (es: rilevanti depositi in denaro) ovvero la costituzione di pegno su titoli a favore di società di leasing;
- altro elemento di anomalia risulta la **durata del contratto inferiore a 48 mesi** (anche a seguito di riduzione della durata successiva alla stipula), mentre non rientra tra gli indicatori di anomalia l'entità anche ridotta del prezzo di riscatto.

In questi casi il leasing maschera un'operazioni di cessione vera e propria, la quale invece non può beneficiare dei descritti vantaggi.