

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

I nuovi chiarimenti della Commissione Europea in tema di procedure doganali speciali

Nicola Capuzzo · Friday, December 5th, 2025

Rubrica tributaria di Moores Rowland Partners

Contributo a cura del Dott. Ezio Vannucci e Dott. Andrea Barabino



Il 5 novembre 2025 la Commissione Europea ha pubblicato le nuove linee guida ([Special Procedures – Title VII UCC – Guidance for MSs and Trade](#)) sulle procedure doganali speciali contenute nel Codice Doganale dell’Unione Europea (Regolamento UE n. 952/2013 (“CDU”) tra le quali figura anche il regime di “ammissione temporanea”. La pubblicazione, sebbene come precisato dalla stessa Commissione UE non costituisca una fonte vincolante, offre numerosi spunti interpretativi di sicuro rilievo per il settore dello yachting. Il regime dell’ammissione temporanea, disciplinato dall’art. 250 CDU, permette l’utilizzo temporaneo nel territorio dell’UE, in esonero dai dazi all’importazione e dall’IVA, di merci non unionali destinate a essere nuovamente esportate o vincolate a un altro regime doganale senza aver subito modifiche, ad eccezione del loro naturale deprezzamento dovuto all’uso. Nel caso di uno Yacht il regime di ammissione temporanea può essere utilizzato a condizione che (art. 212 del Regolamento Delegato n. 2446/2015 “CDU-RD”):

- lo Yacht sia immatricolato al di fuori dell’UE a nome di un soggetto (persona fisica o giuridica) stabilito fuori da tale territorio. In ipotesi di immatricolazione a nome di persona giuridica tale condizione dovrà essere rispettata anche dagli Amministratori e dal Titolare effettivo (UBO);
- sia utilizzato da una persona stabilita fuori del territorio unionale.

La definizione di mezzo di trasporto

Innanzitutto, la Commissione ha precisato la definizione di “mezzo di trasporto”, spiegando che non è la natura del bene a permettere di identificarlo come mezzo di trasporto, ma è l’uso per cui questo è concretamente utilizzato ad avere rilievo (trasporto di persone o merci). Si pensi ad esempio al caso di una unità da diporto introdotta all’interno della UE a bordo di una nave cargo. In questo caso l’unità, ai fini doganali, non può essere considerata un mezzo di trasporto e quindi non potrà beneficiare delle speciali regole previste per questa specifica tipologia di beni. Questo ha dei riflessi pratici da non sottovalutare poiché, ad esempio, questo implica che una nave da diporto (trasportata a bordo di un cargo) non potrà essere vincolata al regime di ammissione temporanea attraverso il mero passaggio delle acque territoriali comunitarie ma dovrà essere oggetto di una specifica dichiarazione doganale al momento dell’arrivo nel territorio unionale (diversamente nel caso dei mezzi di trasporto il semplice ingresso nelle acque dell’UE costituisce una dichiarazione doganale che manifesta la volontà di vincolare l’unità al regime di ammissione temporanea).

L’interpretazione del requisito di utilizzo da parte di un soggetto stabilito al di fuori della UE

Con specifico riferimento al settore Yachting, la Commissione ha innanzitutto fornito alcuni utili chiarimenti circa il criterio di individuazione dell’utilizzatore dell’unità da diporto che, come già ricordato, deve essere stabilito al di fuori della UE. In particolare le linnee Guida proponendo la soluzione di tre casi pratici hanno chiarito che in caso di utilizzo privato di una unità da diporto (quindi di uno yacht con registrazione “pleasure”) per utilizzatore si deve intendere l’armatore, sia che questo sia presente fisicamente a bordo al momento dell’ingresso all’interno del territorio doganale dell’unione sia, come può accadere, che quest’ultimo non sia a bordo al momento del superamento delle acque territoriali di un paese comunitario (12m miglia nautiche dalla costa).

L’ultimo dei tre esempi affronta invece il tema della qualifica dell’utilizzatore nel caso in cui una unità commerciale (“*commercial yacht*”) sia impiegata nell’ambito di attività di noleggio (cosiddetto *charter*) sostenendo che in questo caso, ai fini della verifica della sussistenza dello stabilimento al di fuori della UE dell’utilizzatore, si deve far riferimento al comandante dell’unità. A tale ultimo proposito è doveroso precisare tuttavia che il caso di una unità commerciale vincolata al regime doganale di ammissione temporanea, nella prassi del settore, costituisce una fattispecie piuttosto infrequente considerato che solitamente le unità commerciali extra UE destinate a svolgere attività di charter nel mediterraneo vengono importate, e quindi non operano in regime di ammissione temporanea (fatta eccezione per lo schema “*Yacht engaged in trade*” consentito dai registri di bandiera delle Isole Cayman e delle Isole Marshall).

Termine di appuramento: il periodo entro cui i beni devono lasciare il territorio unionale

La Commissione ha poi offerto diversi spunti di riflessione a proposito del computo del termine di appuramento del regime di ammissione temporanea che, nel caso delle unità da diporto è pari a 18 mesi. A tale proposito è stato innanzitutto chiarito che quando un bene viene inizialmente vincolato a tale regime e successivamente ad un altro regime speciale per essere poi nuovamente vincolato al regime di ammissione temporanea, solo il periodo effettivamente trascorso in quest’ultimo regime (sia il primo che il secondo periodo) viene preso in considerazione per verificare il rispetto del termine di appuramento di 18 mesi. In altri termini ciò significa che il vincolo ad un regime doganale speciale diverso dall’ammissione temporanea nel corso dei 18 mesi dal primo ingresso nell’Unione, di fatto, sospende il corso del termine di appuramento che riprende a decorrere quando l’unità viene nuovamente posta in regime di ammissione temporanea.

Tale posizione risulta conforme all'interpretazione dell'AdM italiana che con la circolare n. 20/D del 2022 avevano chiarito che “*nel settore della nautica, frequentemente, l'imbarcazione privata è vincolata al regime di ammissione temporanea dal titolare della stessa mentre il regime di perfezionamento attivo, in caso di attività di riparazione e lavorazione, viene richiesto dal cantiere, una volta terminate le lavorazioni, il regime di P.A. viene appurato e la successiva fase di A.T. è di nuovo in capo al titolare dell'imbarcazione. Nel caso in esame, essendo diversi sia i soggetti che hanno la titolarità dei due regimi rispetto ad uno stesso bene che le finalità per cui il bene viene vincolato agli stessi, ai fini del termine massimo dovranno essere considerati solo i due periodi in cui l'imbarcazione è vincolata al regime di ammissione temporanea da parte del medesimo soggetto, titolare del mezzo*”.

Sempre in tema di calcolo del termine di appuramento, merita particolare attenzione quanto la Commissione afferma a proposito del 4 comma dell'art. 251 CDU che prevede che il “*il periodo globale durante il quale le merci possono rimanere in regime di ammissione temporanea non supera dieci anni, tranne in caso di evento imprevedibile*”. Dopo aver ricordato che il termine di appuramento è di norma pari a 24 mesi (nel caso di uno yacht è pari a 18 mesi), la Commissione ha osservato che questo può essere ragionevolmente prorogato in caso di circostanze eccezionali ma non può superare in ogni caso i 10 anni. Circa le modalità di calcolo di questo “termine globale” ed improrogabile di 10 anni, le linee guida in commento offrono un esempio che, sebbene non specificamente riferito al mondo dello yachting, può comunque costituire un utile spunto interpretativo:

“Le opere d'arte sono vincolate al regime di deposito doganale e, allo scopo di venderle in un'esposizione, tali merci sono vincolate al regime di ammissione temporanea e rimangono vincolate a tale regime per un mese. Le merci non vengono vendute e pertanto vengono nuovamente vincolate al regime di deposito doganale. Tre mesi dopo vengono nuovamente vincolate al regime di ammissione temporanea e rimangono vincolate a tale regime per due mesi, al fine di essere vendute in un'altra esposizione. Le merci non vengono nuovamente vendute e vengono vincolate al regime di deposito doganale. Le autorizzazioni per l'ammissione temporanea sono state concesse a persone diverse. In questo caso, l'articolo 251, paragrafo 2, del Codice delle Dogane e dei Monopoli (CDU) non è applicabile. Tuttavia, il periodo totale per il quale le merci possono rimanere in regime di ammissione temporanea è di 10 anni (cfr. articolo 251, paragrafo 4, del Codice delle Dogane e dei Monopoli). In questo caso, le merci sono rimaste in regime di ammissione temporanea per tre mesi. Questo periodo di 3 mesi è computato ai fini del termine di 10 anni. Il periodo durante il quale le merci sono state vincolate al regime di deposito doganale non è computato ai fini del termine di 10 anni stabilito dall'articolo 251, paragrafo 4, del Codice delle Dogane e dei Monopoli”. Tale esempio, se ha il pregio di chiarire come opera la successione di regimi speciali differenti in nome di titolari diversi ai fini del calcolo del termine di appuramento, non affronta il tema del computo del termine globale decennale con riferimento al caso in cui non ci sia un mutamento del titolare del regime doganale.

Lavori di manutenzione su beni vincolati al regime di ammissione temporanea

In proposito la Commissione UE ha infine confermato che, conformemente a quanto previsto dall'art. 204 del Regolamento Delegato n. 2446/2015, è consentito che un mezzo di trasporto (Yacht) in ammissione temporanea sia sottoposto a lavori di manutenzione e riparazione volti a conservarne la funzionalità. Non è consentito al contrario effettuare interventi capaci di determinare cambiamenti permanenti nelle funzionalità del mezzo di trasporto (ad esempio l'installazione di un impianto di aria condizionata se il mezzo ne era sprovvisto) o che ne

incrementino le performance o il valore (ad esempio la completa riverniciatura del mezzo di trasporto).

È interessante segnalare che tale interpretazione risulta restrittiva rispetto alla posizione espressa da AdM con la circolare n. 20/D del 2022 con la quale era stato chiarito ad esempio che lavori di verniciatura di una unità da diporto costituiscono lavori di manutenzione ordinaria e, come tali, suscettibili di essere svolti in regime di ammissione temporanea. È tuttavia vero che sono le stesse linee guida della Commissione a premurarsi di sottolineare la natura non vincolante del documento che costituisce una mera interpretazione che si affianca e non supera le istruzioni emanate a livello nazionale.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

**SUPER YACHT 24 È ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Friday, December 5th, 2025 at 9:30 am and is filed under [Services](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.