



ADM: ammissione temporanea imbarcazioni da diporto extra-UE

L'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, con la circolare n. 11/D del 15 maggio 2026, è intervenuta fornendo ulteriori indicazioni operative per le imbarcazioni da diporto

A seguito di quesiti formulati da associazioni di categoria e da uffici territoriali in merito alle modalità di applicazione del regime di ammissione temporanea alle imbarcazioni da diporto immatricolate in Paesi terzi impiegate per uso privato o commerciale, l'Agenzia delle dogane e dei monopoli, con la circolare n. 11/D del 15 maggio 2026, è intervenuta fornendo ulteriori indicazioni operative.

La circolare si iscrive in un percorso di progressivo affinamento della prassi amministrativa, andando a integrare e consolidare i chiarimenti già forniti con le circolari nn. 20/D del 2022 e 8/D del 2025.

L'Agenzia innanzitutto conferma il principio cardine già sancito dalla prassi precedente: le imbarcazioni immatricolate in un Paese terzo che fanno ingresso nel territorio dell'Unione europea beneficiano di una forma di semplificazione in virtù della quale il semplice attraversamento della frontiera consente di vincolare automaticamente il mezzo al regime di ammissione temporanea, ai sensi dell'art. 141, par. 1, lett. d), RD. Per le imbarcazioni da diporto, ciò significa che l'ingresso nelle acque terri-

toriali dello Stato membro entro le 12 miglia dalla costa è, in linea di principio, sufficiente a produrre tale effetto.

In alternativa alla semplificazione automatica, il soggetto interessato può optare per la dichiarazione verbale di vincolo al regime, presentando l'apposito formulario di cui all'allegato 71-01 RD, ai sensi dell'art. 165 RD, strumento utile in quanto consente di attestare in modo formale la data di arrivo dell'imbarcazione nel territorio unionale. La stessa attestazione può essere ottenuta recandosi presso l'Ufficio della Capitaneria di Porto.

La scelta tra le due opzioni è rilevante ai fini della certezza probatoria: qualora l'Autorità doganale effettui un controllo, l'onere della prova circa la data di ingresso nel territorio UE - e, ove applicabile, la successiva uscita - grava sul titolare del regime.

Il periodo massimo di permanenza e il computo del termine di appuramento

Per le imbarcazioni ad uso privato, il periodo massimo di permanenza in regime di ammissione temporanea è di 18 mesi ai sensi dell'art. 217 RD.

La circolare chiarisce un

aspetto di frequente applicazione nella pratica della nautica: il termine di 18 mesi deve essere considerato complessivamente, anche nel caso in cui il bene sia stato temporaneamente vincolato a un altro regime speciale - ad esempio il perfezionamento attivo per lavori di riparazione o lavorazioni non effettuabili in ammissione temporanea - e successivamente tornato in ammissione temporanea. Il suddetto chiarimento si inserisce nell'evoluzione della posizione della Commissione europea, che ha inteso superare le divergenze applicative tra i diversi Stati membri, allineando la prassi nazionale a un'interpretazione uniforme a livello unionale.

Tuttavia, tale principio di computo cumulativo trova applicazione solo qualora il bene sia vincolato a diversi regimi dal medesimo soggetto e per la medesima finalità (uso privato). Nel settore della nautica è frequente che l'ammissione temporanea sia in capo al proprietario dell'imbarcazione a uso privato, mentre il regime di perfezionamento attivo per i lavori sia richiesto dal cantiere: poiché in tal caso differiscono sia i soggetti titolari che le finalità, ai fini del

calcolo del termine massimo rilevavano esclusivamente i periodi in cui l'imbarcazione è vincolata all'ammissione temporanea dal medesimo soggetto.

L'appuramento del regime: la prova dell'uscita dalle acque unionali

Recependo le indicazioni dei Servizi della Commissione europea - volte a superare le divergenze applicative tra Stati membri - l'Agenzia delle dogane nella circolare precisa che il regime di ammissione temporanea si considera appurato con l'uscita dell'imbarcazione a uso privato dalle acque territoriali dell'UE.

La prova di tale uscita può essere fornita attraverso molteplici strumenti:

- 1) il sistema di rilevazione satellitare A.I.S. (Automatic Identification System) che attesti l'arrivo della nave in acque internazionali;
- 2) documentazione attestante l'arrivo in un porto terzo o dalla quale risultino i bunkeraggi effettuati all'estero;
- 3) le annotazioni sul diario di bordo.

Dopo aver chiarito le modalità di vincolo al regime e le regole per il calcolo del termine di appuramento, la circolare affronta, al punto 2, una questione preliminare e altrettanto rilevante sul piano operativo: l'individuazione del soggetto legittimato a utilizzare l'imbarcazione in regime di ammissione temporanea e, conseguentemente, del titolare dell'autorizzazione al regime.

Come noto, l'art. 212, par. 2 e par. 3, RD, dispone che le imbarcazioni ad uso privato devono

essere utilizzate da soggetti stabiliti fuori dal territorio dell'Unione e l'autorizzazione al regime va concessa al soggetto che ha il controllo fisico delle merci al momento del vincolo, salvo che questi agisca per conto di un'altra persona, nel qual caso l'autorizzazione spetta a quest'ultima. Inoltre, un mezzo immatricolato in un Paese terzo può essere utilizzato anche da soggetti terzi purché autorizzati dal titolare del regime, consentendo così - a titolo esemplificativo - che un'imbarcazione di proprietà di una società extra-UE venga usata da dipendenti o collaboratori della stessa.

Per agevolare l'individuazione concreta del soggetto da considerare "utilizzatore", l'Agenzia richiama la Guida per gli Stati membri e gli operatori relativa alle procedure speciali (TAXUD/A2/SPE/2016/001/REV24 del 5 novembre 2025), illustrando tre esempi pratici.

Esempio 1 - Uso privato: proprietario a bordo

Il proprietario dello *yacht*, stabilito fuori dall'UE, assume uno skipper e un equipaggio anch'essi extra-UE. Il proprietario si trova a bordo al momento dell'ingresso nel territorio doganale dell'Unione. Lo scopo è il trasporto di persone senza retribuzione ai sensi dell'art. 207 CDU e conseguentemente si tratta di uso privato. L'autorizzazione va concessa al proprietario, in quanto lo skipper agisce per suo conto (artt. 212, par. 2, e 163, par. 1, punto 4, lett. c), RD). L'utilizzatore è il proprietario ai sensi dell'art. 212, par. 3, lett. b), RD,

nonostante lo skipper abbia il controllo fisico dell'imbarcazione al momento dell'ingresso.

Esempio 2 - Uso privato: proprietario non a bordo

Il proprietario, stabilito fuori dall'UE, mette l'imbarcazione a disposizione di skipper ed equipaggio - anch'essi extra-UE - disponendo che la conducano da un Paese terzo nel territorio unionale per la stagione estiva, mentre lui la raggiunge successivamente in aereo. Lo scopo rimane il trasporto di persone senza retribuzione, quindi si tratta ancora di uso privato. Anche qui l'autorizzazione è concessa al proprietario (skipper come mandatario: artt. 212, par. 2, e 163, par. 1, punto 4, lett. c), RD) e l'utilizzatore è il proprietario ai sensi dell'art. 212, par. 3, lett. b), RD, ancorché non fosse fisicamente a bordo al momento dell'ingresso nel territorio doganale dell'Unione.

Esempio 3 - Uso commerciale

Il proprietario, stabilito fuori dall'UE, noleggia la propria imbarcazione con equipaggio e capitano, anch'essi extra-UE. Lo yacht entra nel territorio doganale dell'Unione con lo scopo di trasportare persone a titolo oneroso (art. 207 CDU): si tratta pertanto di un caso di uso commerciale dei mezzi di trasporto. In questo caso l'autorizzazione va concessa al comandante, in quanto ha il controllo fisico dell'unità al momento dell'ingresso e non agisce per conto dell'armatore (artt. 212, par. 2, e 163, par. 1, punto 4, lett. c), RD). L'utilizzatore è lo skipper ai sensi dell'art. 212, par. 3, lett. b), RD.

Il filo conduttore dei tre esempi conduce a ritenere che **discrimen** tra uso privato e uso commerciale non dipende dalla mera presenza o assenza del proprietario a bordo, bensì dallo scopo del trasporto - gratuito o oneroso - e dal rapporto giuridico che lega skipper e armatore. Quando lo skipper è un mandatario del proprietario, l'autorizzazione resta in capo a quest'ultimo; quando invece lo skipper opera in modo autonomo in esecuzione di un contratto di noleggio a titolo oneroso, diventa egli stesso titolare dell'autorizzazione e utilizzatore del mezzo.

I commercial yacht: la disciplina speciale per uso commerciale e noleggio/charter

La Circolare n. 11/D del 2026 dedica particolare attenzione agli yacht impiegati a fini commerciali, categoria che comprende il trasporto di persone a titolo oneroso (noleggio/charter).

La regola fondamentale è che i **commercial yacht** - vale a dire quelli operanti in presenza di un contratto commerciale a titolo oneroso - non possono essere considerati mezzi di trasporto marittimo ad uso privato e i relativi termini di appuramento seguono la disciplina dell'art. 217, lett. b), RD, in base alla quale il mezzo può permanere nel territorio UE per il tempo necessario a effettuare le operazioni di trasporto.

La circolare precisa altresì che, anche per i **commercial yacht**, rimangono consentite le attività di manutenzione e riparazione ordinaria in regime di

ammissione temporanea quando necessarie nel corso dello svolgimento della propria attività commerciale. Le imbarcazioni si considerano in manutenzione sia che le attività vengano svolte all'interno dei cantieri, che in rada; una volta conclusa la manutenzione, dovrà essere ripresa l'attività commerciale prevista per poter continuare a usufruire del regime.

L'Agenzia chiarisce altresì il regime transitorio nel caso in cui lo yacht entri nelle acque unionali senza che sia ancora in vigore un contratto di noleggio: in tal caso l'ingresso avviene in ammissione temporanea ad uso privato. Qualora, prima della scadenza del termine di appuramento, il mezzo divenga oggetto di un contratto a titolo oneroso, lo yacht dovrà uscire dal territorio doganale dell'Unione per appurare il regime di ammissione temporanea privata, e solo successivamente potrà rientrare in ammissione temporanea per uso commerciale. In tal caso il **commercial yacht** immatricolato in un Paese terzo, i cui utilizzatori (equipaggio e turisti) siano stabiliti in un Paese terzo, può permanere nelle acque territoriali dell'UE per il periodo indicato nel contratto e per l'itinerario ivi previsto. Una volta completata l'attività, l'imbarcazione dovrà uscire dalle acque territoriali, dando evidenza dell'uscita con le modalità indicate sopra.

La circolare conclude precisando che anche per le imbarcazioni vincolate al regime è consentita la sottoposizione a operazioni di manutenzione e ri-

parazione ordinaria a condizione che tali interventi non ne modifichino la struttura, non comportino miglioramenti delle prestazioni e non determinino un considerevole aumento di valore. A differenza del regime di perfezionamento attivo, l'esecuzione di tali attività ordinarie non comporta l'obbligo di prestazione della garanzia.

Con la circolare in esame, l'Agenzia intende fornire chiarimenti sulle procedure applicabili in una materia che, soprattutto nel settore della charter nautica, ha generato - e continua a generare - rilevanti incertezze interpretative nella prassi operativa. Tra i profili di maggiore interesse figurano il computo cumulativo del termine massimo di 18 mesi per le imbarcazioni ad uso privato, le modalità di prova dell'appuramento mediante strumenti alternativi - quali i sistemi AIS, il diario di bordo e la documentazione attestante l'arrivo in un porto di un Paese terzo - nonché la distinzione tra uso privato e uso commerciale degli yacht, con le relative conseguenze sui termini di permanenza nel territorio doganale dell'Unione. La circolare si inserisce, inoltre, nel solco delle indicazioni provenienti dalla Commissione europea e conferma l'intento dell'Amministrazione doganale nazionale di favorire un'applicazione uniforme della disciplina a livello unionale, riducendo le incertezze e le difformità interpretative emerse nella prassi dei diversi Stati membri.

Valentina Picco

Cristina Zunino