L'INDUSTRIA NAUTICA DI MALTA

MARK HILI

MALTA - LA GIURISDIZIONE PER LA REGISTRAZIONE E IL NOLEGGIO DEGLI YACHT

Introduzione

La tradizione di Malta nel settore navale è molto lunga, data la posizione delle isole maltesi, il nostro porto naturale e la cultura marinara dei maltesi. Nel corso degli anni Malta ha sviluppato una solida piattaforma legale e normativa che ha permesso alla Bandiera maltese di diventare un Registro navale internazionale affermato e rispettabile, oggi uno dei più grandi in Europa e forse anche nel mondo. Come la maggior parte degli Stati membri dell'UE, Malta ha intrapreso misure per abbandonare i metodi tradizionali di tassazione e introdurre sistemi fiscali in cui le tasse pagate dipendono dal tonnellaggio della nave o della flotta di un armatore. Tale sistema fiscale è stato approvato dall'UE nel 2017. Tuttavia, Malta non si è limitata a definire un solido regime fiscale, ma ha anche investito in porti turistici per super yacht all'avanguardia e ha incoraggiato la creazione di una serie di fornitori di servizi a terra, come il refitting di yacht e società di gestione di yacht di altissimo livello.

Considerazioni generali sulle imposte - il sistema di tassazione del tonnellaggio di Malta

L'aliquota forfettaria standard per le società a responsabilità limitata che sono sia residenti che domiciliate a Malta è del 35%, da pagare sul reddito imponibile. Di norma, quindi, una società costituita a Malta, compresa una società di navigazione, è considerata residente e domiciliata a Malta ai fini dell'imposta sul reddito maltese e, di conseguenza, tutti i redditi e le plusvalenze, siano essi derivanti da Malta o da altri paesi, sono soggetti a imposta a Malta. Tuttavia, se idonea, una compagnia di navigazione può richiedere il regime di Tonnage Tax. In base a questo regime, esse sono tassate sulla base del tonnellaggio netto della/e nave/i. Infatti, la Regola 5 del "Merchant Shipping (Taxation and other matter relating to shipping organizations) Regulations" stabilisce che:

"Nessuna ulteriore imposta ai sensi della legge sull'imposta sul reddito sarà applicata o dovuta sul reddito di tale organizzazione marittima, nella misura in cui tale reddito derivi da attività marittime".

È importante qui elencare la definizione data dalla legge di nave soggetta a tonnage tax, di organizzazione marittima e di attività marittima:

(i) Nave soggetta a imposta sul tonnellaggio - una nave di qualsiasi stazza netta che svolge attività di navigazione.
(ii) Attività di trasporto marittimo - trasporto internazionale di merci o passeggeri via mare e qualsiasi altra attività di questo tipo che sia stata approvata come ammissibile ai fini dell'imposta sul tonnellaggio dall'UE (meglio nota come servizi ausiliari).
(iii) Organizzazione marittima - un'organizzazione debitamente organizzata ed esistente in base alle leggi di uno Stato dell'Unione che ha la proprietà, l'esercizio (in base al noleggio o altro), o l'amministrazione e la gestione di navi o detiene quote di società di navigazione.

I principali vantaggi del regime di tassazione sul tonnellaggio di Malta possono essere riassunti come segue:

(i) Esente dal pagamento dell'imposta sul reddito per i redditi derivanti dalle attività di navigazione
(ii) Possibilità di presentare una semplice dichiarazione dei redditi invece della normale dichiarazione dei redditi delle società

(iii) Gli utili derivanti dalle attività di navigazione che sono esenti da imposte sono esenti da imposte anche per gli azionisti che ricevono una distribuzione di dividendi.
(iv) Esenzione dalla CGT in caso di vendita o trasferimento di una nave soggetta a tonnage tax.

Un concetto importante nell'ambito del regime di tassazione sul tonnellaggio di Malta è quello di gestore della nave, la cui attività dovrebbe consistere nella messa a disposizione di personale competente per la supervisione della gestione e dell'efficienza generale di una nave; e/o nella fornitura di altri servizi di gestione tecnica solitamente svolti dal gestore della nave, come definito dall'accordo standard di gestione della nave del Baltic and International Maritime Council (BIMCO). Il Reg. 6 di questo regime prevede che qualsiasi reddito derivante da un gestore di navi dalle attività di gestione delle navi e qualsiasi distribuzione di tali profitti sia esente da imposte.

Il settore della nautica da diporto e il sistema di tassazione del tonnellaggio a Malta

In seguito all'approvazione del sistema maltese di tassazione del tonnellaggio da parte dell'UE, Malta ha esteso il diritto di essere tassata secondo questo regime anche alle entità che svolgono le loro attività attraverso la gestione di yacht *commerciali.*
È importante sottolineare che gli yacht privati e le navi utilizzate principalmente per scopi sportivi o ricreativi sono esclusi dai benefici di questo regime, come stabilito dall'articolo 3 della S.L. 234.43

Il Codice degli yacht commerciali definisce uno yacht commerciale se:

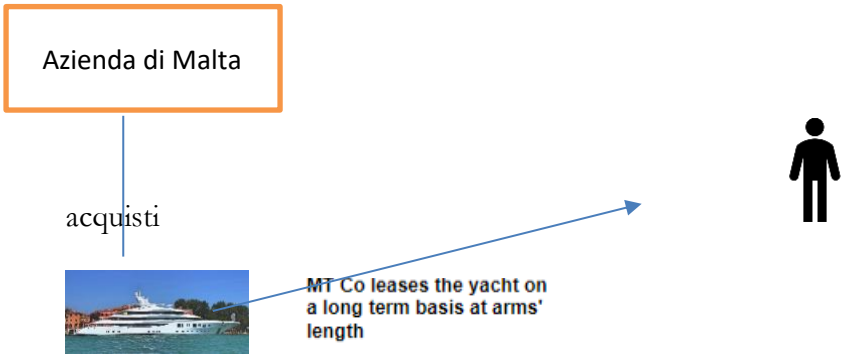
(i) Si occupa di operazioni commerciali lecite
(ii) Può trattarsi di qualsiasi tipo di yacht, sia esso storico, da addestramento o da regata.
(iii) Ha una lunghezza minima di 15 metri.
(iv) Non trasporta merci o più di 12 passeggeri.

L'industria nautica e le implicazioni IVA

Il pagamento dell'IVA ha sempre avuto un ruolo importante nel settore della nautica da diporto e ha una grande influenza sulla decisione di dove registrare uno yacht. In passato, a Malta vigeva un regime in base al quale l'IVA sull'acquisto di uno yacht veniva ridotta notevolmente attraverso un contratto di leasing. Tuttavia, nel marzo 2020, Malta ha emanato nuove linee guida sull'applicazione del nuovo concetto di "Uso e godimento" e queste nuove disposizioni hanno sostituito interamente quelle emanate in passato. Queste nuove linee guida riflettono i recenti sviluppi dell'UE e le migliori pratiche di mercato.

MALTA Struttura tipica

- Una persona fisica costituisce una società maltese.
- MT Co acquista l'imbarcazione tramite un finanziamento dal privato.
- MT Co noleggia l'imbarcazione alla persona fisica, svolgendo quindi un'attività economica in ambito di IVA.
- MT Co stipula un contratto di leasing a lungo termine con un privato ("locatario") a condizioni di mercato.
- Il locatario è responsabile di tutte le spese relative all'uso e alla manutenzione generale della struttura dello yacht.



(a) IVA sui canoni di leasing

La registrazione IVA maltese per la società maltese è generalmente richiesta in caso di locazioni LT a clienti non commerciali. In questi casi, la società maltese può richiedere l'IVA a credito sulle sue spese/acquisti ed è obbligata ad applicare l'IVA al 18% sul contratto di locazione. Tuttavia, sulla base dei principi di uso e godimento, la società maltese può effettuare un aggiustamento come segue, basato sul consolidato metodo di attribuzione parziale, ossia

$$\frac{\text{Actual Effective U\&E (Non-EU)}}{\text{Total Effective U\&E (EU \& Non-EU)}} = \text{Actual Ratio}$$

L'adeguamento per "Eccesso di imposta sulla produzione" è calcolato come la differenza tra:

(i) l'IVA addebitata/pagata (durante il primo o il primo/secondo periodo d'imposta); e

(ii) Il "Rapporto effettivo" moltiplicato per il valore imponibile del contratto di locazione per quel periodo moltiplicato per l'aliquota IVA standard.

La compagnia maltese dovrà procurarsi dal locatario tali ragionevoli dati documentali e/o tecnologici per determinare l'effettivo uso e godimento del natante da parte del locatario. In questo modo. Viene effettuata una rettifica per eccesso di IVA a valle a favore della società maltese, riducendo così l'IVA da pagare.

Quanto sopra è stato ulteriormente migliorato con l'emanazione di nuove linee guida da parte delle autorità fiscali maltesi nel gennaio 2024. Queste hanno introdotto, con effetto dal 1° gennaio 2024, la nuova aliquota IVA applicabile su una carta del 12% anziché del 18%, a condizione che vengano rispettate una serie di condizioni, in particolare:

(i) Il luogo di assunzione in linea con le norme sul luogo di fornitura deve essere Malta.
(ii) Il noleggio deve essere effettuato in conformità a un contratto di noleggio stipulato per una durata specifica.
(iii) Il periodo totale di noleggio di una particolare imbarcazione da diporto o di imbarcazioni dello stesso tipo non supera le 5 settimane (35 giorni) durante i precedenti dodici (12) mesi che terminano alla data di inizio del periodo di noleggio in corso

(b) Differimento dell'IVA e importazione temporanea per l'acquisto di uno yacht

Il trattamento IVA dell'acquisto di uno yacht da parte del locatore è generalmente di estrema importanza, dato l'elevato costo di tali imbarcazioni. Il trattamento dipenderà dal fatto che lo yacht sia acquistato localmente, acquistato da un altro Stato membro dell'UE o importato a Malta da un Paese terzo.

In primo luogo, è importante affermare che l'importazione di uno yacht da parte di una società maltese che lo affitta a fini commerciali si tradurrà in una posizione neutrale dal punto di vista dell'IVA, poiché l'IVA all'importazione può essere richiesta indietro dalla società maltese attraverso le procedure di richiesta standard. Tuttavia, poiché l'IVA all'importazione comporta generalmente valori elevati, ciò crea problemi di liquidità. Tuttavia, Malta ha introdotto un'interessante procedura di differimento dell'IVA:

Il Commissario può concedere un'autorizzazione ai sensi dell'articolo 60, paragrafo 1, se la società maltese presenta al Commissario una richiesta scritta di differimento dell'IVA. Il differimento dell'IVA comporterà un sostanziale vantaggio per l'importatore in termini di flusso di cassa, in quanto l'IVA non verrà pagata in primo luogo. Questa procedura è aperta ai proprietari di yacht non residenti nell'UE e battenti bandiera non comunitaria che intendono utilizzare temporaneamente lo yacht nel territorio dell'Unione Europea. Tale procedura può essere effettuata via Malta, nel qual caso lo yacht in questione dovrebbe entrare nell'UE attraverso Malta, a determinate condizioni. L'importazione temporanea comporterà l'esenzione dall'IVA se lo yacht rimarrà fino a un massimo di 18 mesi nelle acque territoriali dell'UE. Il Commissario potrebbe anche prendere in considerazione la possibilità di concedere questo rinvio senza richiedere alcuna garanzia bancaria, ecc. nei casi in cui le Entrate possano rintracciare la società importatrice maltese con relativa facilità.

Oltre all'ovvio vantaggio in termini di flusso di cassa di tale disposizione, vi è anche il vantaggio di ottenere una lettera di conforto provvisoria da parte del dipartimento IVA. Infatti, mentre nel caso di un contratto di leasing di yacht, le autorità IVA non possono rilasciare un *"certificato di IVA pagata"* poiché l'IVA non è stata debitamente pagata per intero e quindi lo yacht in questione non è tecnicamente "IVA pagata", le autorità IVA possono rilasciare una "lettera di conforto provvisoria" che conferma che l'IVA viene contabilizzata a Malta durante il contratto di leasing. Questa lettera di conforto conferisce allo yacht lo stesso trattamento nei porti dell'UE di quelli con un certificato di pagamento dell'IVA.

Conclusione

Lo scopo di questo documento è quello di illustrare una serie di incentivi fiscali, tutti approvati dall'UE, che Malta ha introdotto per rimanere competitiva in questo settore. Esistono altri vantaggi e incentivi che non rientrano nell'ambito di questo documento, come quelli relativi alla tassazione dei marittimi, ai gruppi di navigazione e ai vantaggi non fiscali. Ci sono anche altri concetti e dati che non sono stati inclusi, come l'aliquota dell'imposta sul tonnellaggio applicabile, gli obblighi di conformità, i requisiti di Transport Malta/Registro navale in termini di registrazione della nave, ecc. Se si considerano tutte queste considerazioni nel loro complesso, si può concludere che Malta ha tutte le carte in regola per avere successo nel prossimo futuro, come ha fatto in passato.