

Abuso del diritto

Esclusione dell'abuso del diritto in base alle peculiarità del contratto di leasing nautico

Cassazione, Sez. trib., Sent. 5 aprile 2019 (26 novembre 2018), n. 9591 - Pres. Virgilio - Rel. Antezza (stralcio)

Abuso del diritto - Leasing - Leasing nautico - Maxi canone di ingente proporzione - Valutazione di congruenza del giudice di merito - Sussistenza

È congrua la motivazione della Commissione tributaria regionale che ha ritenuto correttamente applicata la disciplina in materia d'IVA di cui al citato D.P.R. n. 633/1972, art. 7, comma 4, lett. f) (ratione temporis applicabile) e non conferenti le prospettazioni dell'Agenzia delle entrate circa gli asseriti elementi di anomalia (in particolare maxi canone di ingente proporzione) del contratto di leasing finanziario in materia nautica che, a detta dell'Agenzia avrebbero dovuto far propendere per una simulazione contrattuale volta al mero ottenimento di vantaggi fiscali.

Svolgimento del processo

(*Omissis*)

3. Sulla base anche di PVC del 27 maggio 2008 (*Omissis*) l'A.E. in particolare rilevò, sempre con riferimento all'esercizio 2004, che un contratto avente ad oggetto *leasing* finanziario nautico presentava (al pari di quattro contratti relativi all'esercizio precedente) anomalie tali da far propendere per una sostanziale simulazione di contratto di prestazione di servizi (locazione finanziaria) in luogo di un contratto di vendita dell'imbarcazione, e conseguente applicazione (indebita) della relativa IVA (forfetizzata) del D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633, ex art. 7, comma 4, lett. f), (nella sua formulazione, *ratione temporis* applicabile, dopo le modifiche apportate dalla Legge 21 novembre 2000, n. 342, art. 46).

(*Omissis*)

L'Amministrazione contestò quindi al contribuente di aver sostanzialmente "abusato" dello strumento contrattuale del *leasing* finanziario nautico, caratterizzandolo con "particolarità anomale" anche in forza di un collegamento negoziale con il contratto intercorrente tra l'utilizzatore ed il fornitore, al fine di beneficiare dello speciale regime dell'IVA innanzi descritto, in luogo del diverso ordinario regime dell'IVA sulle cessioni che, invece, si sarebbe dovuto applicare in forza

del contratto realmente concluso ed avente ad oggetto la compravendita dell'imbarcazione.

Tra i principali elementi di anomalia che, a detta dell'Amministrazione finanziaria, si sarebbero posti alla base della tesi di cui innanzi vi era l'entità del maxicanone iniziale. Essa non risultava correlata alla logica tipica del *leasing* finanziario bensì all'importo in precedenza corrisposto dall'utilizzatore (futuro) al fornitore (futuro), considerante anche permuta di altro natante, e poi, in seguito alla stipulazione del *leasing*, riportato (il detto anticipo al fornitore) dalla società di *leasing* in compensazione quale canone iniziale. Trattavasi di maxicanone iniziale pari al 50% del valore dell'imbarcazione, a fronte di un canone usuale, a detta dell'A.E., pari al 25% (come emergente da una circolare dell'associazione di categoria, l'"Assolea"). Altri elementi considerati anomali furono poi, in sintesi: la durata della locazione finanziaria, pari a trentasei mesi; il numero dei canoni di locazione, undici, per un importo ciascuno di Euro 92.483,00; l'importo notevolmente basso quale prezzo di riscatto (pari allo 0,1% del valore dell'imbarcazione, cioè ad Euro 1.900,00). Nella specie l'imbarcazione, in esecuzione del contratto in oggetto, fu riscattata non in via anticipata bensì alla scadenza contrattuale (il 9 novembre 2007), diversamente da quanto avvenne in ordine agli altri contratti inerenti il differente esercizio 2003 (non oggetto del precedente giudizio).

(*Omissis*)

Motivi della decisione

1. Il ricorso non merita accoglimento, per le ragioni e nei termini di seguito evidenziati.

2. Con il motivo n. 1 si deduce: “Violazione e falsa applicazione del D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633, artt. 2, 3, art. 7, comma 4, lett. f) (quest’ultimo nel testo vigente *ratione temporis*) in relazione all’art. 360 c.p.c., n. 3”.

2.1. Il motivo in oggetto è inammissibile.

Al di là della formulazione della rubrica, in sostanza, come emerge da tutte le pagine nelle quali si diffonde il motivo in esame, il ricorrente si duole, della ritenuta non esatta interpretazione del negozio giuridico intercorso tra i contraenti in termini di effettivo *leasing* traslativo nautico e non nei (da lui ritenuti) corretti termini di contratto di compravendita dell’imbarcazione. Dalla detta errata interpretazione contrattuale sarebbe derivata la violazione o falsa applicazione delle norme di cui innanzi in merito all’applicazione del descritto regime forfettario dell’IVA. Sicché, in primo luogo, non sono pertinenti gli invocati parametri normativi, in quanto il ricorrente, al più, avrebbe dovuto sindacare la sentenza sotto il profilo della non corretta applicazione dei parametri dell’ermeneutica contrattuale.

In secondo luogo, la censura non prospetta neanche una falsa applicazione di norme di legge (quelle richiamate ed *in primis* il citato art. 7) in quanto non deduce un errore di sussunzione di una accertata fattispecie concreta nella previsione normativa astratta bensì mira a sindacare proprio il detto accertamento in punto di fatto. Nel fare ciò, infine, il ricorrente mira, altrettanto inammissibilmente, a sostituire la propria valutazione dei fatti a quella condotta dal Giudice di merito e, quindi, a sostituire la propria interpretazione della volontà dei contraenti (si vedano, solo in particolare, pag. 24, 25, 30, 32 e 33).

(*Omissis*)

Quanto al vizio di omessa motivazione, dedotto dal ricorrente (si veda, in particolare, pag. 36), la detta riformulazione dell’art. 360 c.p.c., comma 1 è in particolare interpretata da questa Corte, alla luce dei canoni ermeneutici dettati dall’art. 12 preleggi, come riduzione al “minimo costituzionale” del sindacato di legittimità sulla motivazione. Pertanto, è denunciabile in cassazione solo l’anomalia motivazionale che si tramuti in violazione di legge costituzionalmente rilevante, in quanto attinente all’esistenza della motivazione in sé, purché il vizio risulti dal testo della sentenza impugnata, a prescindere dal confronto con le risultanze processuali. (*Omissis*)

Non rientra però nelle ipotesi di cui innanzi la motivazione della CTR la quale, invece, ha ritenuto correttamente applicata la disciplina in materia d’IVA di cui al citato D.P.R. n. 633 del 1972, art. 7, comma 4 lett. f) (*ratione temporis* applicabile) e non conferenti le prospettazioni dell’A.E. circa gli asseriti elementi di anomalia del contratto di *leasing* finanziario che, a detta dell’A.E. avrebbero dovuto far propendere per una simulazione contrattuale volta al mero ottenimento dei vantaggi fiscali di cui innanzi.

Per la Commissione regionale, più nel dettaglio, il versamento del c.d. maxicanone iniziale, nella specie corrispondente al 50% del prezzo dell’imbarcazione, è stato “funzionale all’opportunità di limitare il rischio finanziario in capo alla società di *leasing*” derivante dalla stipulazione del contratto di *leasing* finanziario nautico. Il basso prezzo del riscatto (nella specie comunque avvenuto al termine della durata del contratto e non in via anticipata), invece, ha evidenziato che i canoni pagati al concedente dall’utilizzatore fossero effettivamente tali da coprire quasi interamente il costo finanziario dell’operazione, corrispondendo ciò ad uno degli elementi di garanzia dell’investimento da parte della società di *leasing*. La Commissione ha ritenuto quindi che “un basso prezzo del riscatto non fosse nella specie interpretabile quale indizio di una carenza della funzione finanziaria del contratto, né come indizio di una anomalia dell’intera pattuizione contrattuale”.

Il Giudice di secondo grado, infine, dopo aver qualificato il contratto quale *leasing* finanziario e, quindi, non alla stregua di compravendita (ancorché in forza di negozio simulato), anche in ragione della normativa Eurounitaria, come interpretata dalla Corte di Giustizia, ha escluso una condotta di “abuso del diritto”. La sentenza sotto tale profilo ha valorizzando in capo al contribuente l’interesse economico proprio del concedente *leasing* finanziari, quale effettivamente era la società contribuente, e quindi l’assenza del mero scopo di ottenere un risparmio fiscale.

(*Omissis*)

P.Q.M.

rigetta il ricorso e condanna il ricorrente al pagamento delle spese processuali relative al presente giudizio di legittimità in favore del contro ricorrente, che si liquidano in complessivi Euro 14.000,00, oltre al 15% per spese generali, IVA e C.P.A., come per legge. Così deciso in Roma, il 26 novembre 2018.

Cassazione, Sez. trib., Sent. 5 aprile 2019 (26 novembre 2018), n. 9590 - Pres. Virgilio - Rel. Antezza

Abuso del diritto - Leasing - Leasing nautico - Vizio di illegittimità ex art. 360, n. 5, c.p.c. - Insussistenza

È denunciabile in Cassazione, in forza del riformato art. 360, n. 5, c.p.c., solo l'anomalia motivazionale che si tramuti in "violazione di legge costituzionalmente rilevante" ovvero l'omesso esame circa un fatto decisivo per il giudizio che sia stato oggetto di discussione tra le parti, esclusa qualunque rilevanza della (contraddittorietà e della) insufficienza motivazionale (nella fattispecie, è stato escluso il vizio di omessa motivazione della sentenza di CTR che aveva sancito l'irrilevanza delle circostanze prospettate dall'Agenzia delle Entrate a fondamento del contestato abuso del diritto nel leasing nautico).

Fatti di causa

(Omissis)

Sulla base anche di PVC del 27 maggio 2008, l'Amministrazione finanziaria (*Omissis*) contestò al contribuente di aver sostanzialmente "abusato" dello strumento contrattuale del *leasing* finanziario nautico, caratterizzandolo con "particolarità anomale" anche in forza di un collegamento negoziale con i contratti intercorrenti anche tra gli utilizzatori ed i fornitori, al fine di beneficiare dello speciale regime dell'IVA innanzi descritto, in luogo del diverso ordinario regime dell'IVA sulle cessioni che, invece, si sarebbe dovuto applicare in forza dei contratti realmente conclusi ed aventi ad oggetto le compravendite delle imbarcazioni.

Tra i principali elementi di anomalia che, a detta dell'Amministrazione finanziaria, si sarebbero posti alla base della tesi di cui innanzi vi era l'entità del maxicanone iniziale. Essa, a detta dell'Amministrazione finanziaria, non risultava correlata alla logica tipica del *leasing* finanziario bensì all'importo in precedenza corrisposto dall'utilizzatore (futuro) al fornitore (futuro). Il detto importo era determinato anche in considerazione di permuta (ove avvenuta) di altro natante, e poi, in seguito alla stipulazione del *leasing*, riportato (il detto anticipo al fornitore) dalla società di *leasing* in compensazione quale canone iniziale. Trattavasi di maxicanone iniziale ammontante ad importi variabili da 30% al 40% del valore dell'imbarcazione, a fronte di un canone usuale pari al 25% (come emergente da una circolare dell'associazione di categoria, l'"Assolea"). Altri elementi considerati anomali furono ritenuti, in sintesi: la durata delle locazioni finanziarie, pari a circa sessanta mesi; l'entità variabile dei singoli canoni (pari anche ad Euro 18.880,26); l'importo notevolmente basso quale prezzo di riscatto (pari all'1% del valore dell'imbarcazione) ed il riscatto anticipato delle imbarcazioni, in esecuzione di quanto previsto dai rispettivi contratti di *leasing*.

(Omissis)

Ragioni della decisione

(Omissis)

2.1.1. Il motivo n. 1 (del ricorso R.G.N. 3864/2014) è inammissibile sotto una molteplicità di profili.

In primo luogo, esso è svolto alla stregua di motivo c.d. "misto" (o "composito") caratterizzato da censure tra loro incompatibili, tanto in astratto quanto nella loro concreta articolazione, in quanto inscindibili tanto da non poterne discernere i differenti profili e le relative critiche, nei termini di cui innanzi e di seguito ulteriormente specificati (sui limiti di ammissibilità del motivo c.d. "misto" o "composito", si vedano, *ex plurimis*: Cass. Sez. U., 06/05/2015, n. 9100, Rv. 635452-01; Cass. sez. 6-3, 17/03/2017, n. 7009, Rv. 643681-01).

Quelle dedotte con l'unico motivo in esame (innanzi sintetizzate), difatti, sono le censure dell'omessa pronuncia e dell'omessa motivazione già astrattamente tra loro incompatibili, implicando solo la prima (omessa pronuncia) la completa omissione del provvedimento indispensabile per la soluzione del caso concreto (nella specie, con riferimento al motivo di appello denunciato come non deciso), così traducendosi in una violazione dell'art. 112 c.p.c. (che deve essere fatta valere esclusivamente *ex art. 360 c.p.c.*, comma 1, n. 4 e non con la denuncia della violazione di norme di diritto sostanziale ovvero del vizio di motivazione di cui al n. 5 del detto art. 360 c.p.c.). La seconda censura (l'omessa motivazione), presuppone invece l'esame della questione oggetto di doglianza da parte del giudice di merito (nella specie, del motivo di appello), ancorché se ne lamenti la soluzione in modo giuridicamente non corretto ovvero senza adeguata giustificazione (con riferimento alla differente ipotesi dell'astratta incompatibilità delle censure di cui all'art. 360 c.p.c., comma 1, nn. 4 e 5, si veda, con riferimento alla formulazione del detto articolo antecedentemente alla novella di cui al D.L. 22 giugno 2012, n. 83, Cass. sez. 4, 18/06/2014, n. 13866, Rv. 631333).

Quanto al vizio di omessa motivazione, la detta riformulazione dell'art. 360 c.p.c., comma 1 è in particolare interpretata da questa Corte, alla luce dei canoni ermeneutici dettati dall'art. 12 preleggi, come riduzione al "minimo costituzionale" del sindacato di legittimità sulla motivazione. Pertanto, è denunciabile in cassazione solo l'anomalia motivazionale che si tramuti in violazione di legge costituzionalmente rilevante, in quanto attinente all'esistenza della motivazione in sé, purché il vizio risulti dal testo della sentenza impugnata, a prescindere dal confronto con le risultanze processuali.

(*Omissis*)

Parimenti inammissibile è il motivo n. 3 (del ricorso R.G.N. 3864/2014) con il quale, come premesso, ci si duole dell'omesso esame, quali fatti decisivi della controversia, delle circostanze prospettate dall'Amministrazione a fondamento della simulazione contrattuale e del conseguente contestato abuso.

Lo stesso ricorrente ha posto a fondamento dell'intero ricorso la circostanza per la quale gli elementi fattuali dai quali ha preteso di far derivare la simulazione contrattuale fossero pacifici e non contestati dalle parti. Sicché, deve ritenersi inammissibile la censura motivazionale nel caso in cui lo stesso ricorrente prospetti che trattasi di fatti non controversi, in quanto, in forza del riformato ex art. 360 c.p.c., comma 1, n. 5 essa deve avere ad oggetto fatti, cioè specifici accadimenti in senso storico-naturalistico (Cass. sez. 2, 18/10/2018, n. 26274, Rv. 650840-02), che siano

stati oggetto di discussione tra le parti e, quindi, necessariamente controversi (Cass. sez. 2, 18/10/2018, n. 26274, Rv. 650840-02).

La censura è altresì inammissibile, a fortiori, laddove con essa si sindacava l'"omessa o insufficiente motivazione su punti di fatto decisivi", essendo difatti denunciabile in cassazione, in forza del riformato art. 360, c.p.c. solo l'anomalia motivazionale che si tramuti in "violazione di legge costituzionalmente rilevante", nei termini innanzi evidenziati ed insussistenti nella specie, ovvero l'omesso esame circa un fatto decisivo per il giudizio che sia stato oggetto di discussione tra le parti, esclusa qualunque rilevanza della (contraddittorietà e della) insufficienza motivazionale (si vedano i riferimenti giurisprudenziali di cui innanzi).

(*Omissis*)

P.Q.M.

riunito il processo R.G.N. 3916/2014 al processo R.G.N. 3864/2014, rigetta il ricorso R.G.N. 3864/2014 e condanna il ricorrente al pagamento delle relative spese processuali del giudizio di legittimità, in favore del controricorrente, che si liquidano in Euro 23.000,00, oltre il 15% per spese generali, IVA e C.P.A., come per legge, e dichiara inammissibile il ricorso R.G.N. 3916/2014, con compensazione delle relative spese del giudizio di legittimità.

La natura (non) abusiva dei contratti di leasing nautico. Una questione ancora aperta di Chiara Todini (*) e Benedetta Voltaggio (**)

Le sentenze della Suprema Corte nn. 9590/2019 e 9591/2019, in tema di leasing nautico e abuso del diritto, costituiscono un primissimo precedente sul tema. Sebbene esse non esprimano un chiaro principio di diritto, costituiscono pur sempre una occasione per riprendere le fila dell'annosa questione riguardante la natura abusiva dei contratti di leasing nautico. In attesa di una definitiva pronuncia dei giudici di legittimità sul tema, la prevalente giurisprudenza di merito ha sino ad ora respinto la tesi dell'Amministrazione finanziaria, ritenendo i principali contenuti caratterizzanti il leasing nautico coerenti con la prassi del mercato di riferimento e con le ragioni di ordine economico che regolamentano gli interessi delle parti.

Le sentenze nn. 9590 e 9591 del 5 aprile 2019 della Corte di cassazione offrono l'occasione per tornare sulla *vexata quaestio* della natura abusiva dei

contratti di *leasing* nautico, che l'Amministrazione finanziaria, in presenza di taluni "indicatori di anomalia" (1), ritiene riqualficabili in contratti

(*) *Avvocato e socio di Salvini e Soci Studio legale tributario fondato da F. Gallo*

(**) *Avvocato presso Salvini e Soci Studio legale tributario fondato da F. Gallo*

(1) Con la nota interna del febbraio 2009 "Regole per il futuro", la Direzione Centrale Accertamento dell'Agenzia delle entrate aveva individuato una griglia di indicatori di anomalia, in presenza dei quali il contratto poteva ritenersi abusivo. Tali indicatori sono

di compravendita, sull'assunto che la veste giuridica ad essi assegnata abbia come unico o principale scopo l'accesso all'abbattimento dell'imponibile IVA previsto per tali forme di *leasing*.

In sostanza, il fulcro delle contestazioni di abuso del diritto mosse dall'Agenzia delle entrate riposa sull'assunto che l'utilizzo dello schema contrattuale del *leasing* maschererebbe in realtà una cessione di beni; l'operazione verrebbe così concepita unicamente in base alla sua convenienza fiscale, legata al criterio di territorialità IVA, in uno con le percentuali forfetarie di utilizzo previste dall'Amministrazione:

- per il *leasing* dell'imbarcazione, infatti, si prevedeva (e tuttora si prevede, per le operazioni con i privati) l'assoggettamento ad IVA dei canoni di locazione finanziaria in proporzione all'utilizzo della barca nelle acque comunitarie;
- per la compravendita dell'imbarcazione (se territorialmente rilevante ai fini IVA in Italia), l'intero corrispettivo viene assoggettato ad IVA. L'indebito vantaggio fiscale perseguito attraverso la stipula del contratto di *leasing* sarebbe pertanto identificabile nel minore onere dell'IVA pagata dal locatario, per effetto dell'acquisizione in godimento dell'imbarcazione tramite il *leasing* e non tramite la compravendita stessa, con conseguente recupero, in capo alle società di *leasing*, della differenza tra l'IVA che sarebbe stata dovuta in caso di compravendita dell'imbarcazione e l'imposta forfetaria addebitata sui canoni fatturati, fino alla data di consegna del bene (esclusa quella relativa all'eventuale opzione finale di acquisto, assoggettata interamente al tributo).

Il regime IVA del leasing nautico

Come è noto, estremamente peculiare è il trattamento da anni riservato, in tema di IVA, al *leasing* nautico. Il previgente art. 7 del Decreto IVA, fino al 2009, prevedeva che le prestazioni di locazione,

anche finanziaria, e noleggio di imbarcazioni da diporto rese da soggetti IVA italiani fossero imponibili in Italia, limitatamente all'utilizzo dei mezzi di trasporto in acque comunitarie.

Tenuto conto della obiettiva difficoltà (se non impossibilità) di seguire con precisione gli spostamenti delle imbarcazioni nelle acque internazionali e stabilire la quota parte di corrispettivo delle prestazioni di servizi da assoggettare ad IVA e la quota parte da escludere da tale tributo per difetto di territorialità, l'Agenzia delle entrate ha stabilito delle percentuali presuntive di utilizzo delle imbarcazioni al di fuori della Comunità, basate sulla effettiva capacità delle stesse di navigare al di fuori delle acque comunitarie (2), in base alle caratteristiche tecniche, quali la lunghezza dell'imbarcazione ed il tipo di propulsione (vela o motore).

L'applicazione delle suddette percentuali forfetarie (e la loro natura, se si vuole, agevolativa) non è venuta meno in occasione delle modifiche normative che hanno interessato la territorialità dell'imposta (ad opera del D.Lgs. n. 18/2010, in recepimento della Direttiva 2008/8/CE). Si è infatti introdotta la distinzione tra prestazioni rese nei confronti di committenti soggetti passivi IVA (B2B) da quelle rese nei confronti di committenti non soggetti passivi (B2C): mentre le prime si considerano effettuate nel territorio dello Stato quando il committente è un soggetto stabilito in Italia, per le seconde - ipotesi maggiormente ricorrenti proprio nella fattispecie del *leasing* della nautica da diporto - la regola generale è che si considerano effettuate nel territorio dello Stato quando il prestatore è stabilito in Italia.

Tale criterio è stato poi declinato in una vasta casistica da specifiche disposizioni (contenute negli artt. dal 7-*quater* al 7-*septies* del Decreto IVA) tra cui figurano altresì le ipotesi di locazione, anche finanziaria, noleggio e simili, non a

stati pubblicati nella circolare n. 6/2009 e nel documento "Vademecum del *leasing* nautico" dell'Associazione Italiana *Leasing* (ASSILEA) del 2010.

(2) Ove possibile, le società di *leasing* sono tenute ad applicare l'IVA in proporzione al periodo di permanenza nelle acque territoriali comunitarie. In alternativa, la permanenza al di fuori del territorio comunitario del natante si misura forfetariamente

mediante le percentuali ricavate dal tipo di propulsore e dalla lunghezza del natante, stabilite dall'Agenzia delle entrate con circolari n. 76/E/2001 e n. 49/E/2002. Per le imbarcazioni superiori ai 24 mt, tali percentuali comportano un'incidenza complessiva dell'IVA pari al 6,6%. Si veda, in senso conforme, la circolare n. 43/E/2011.

breve termine, di imbarcazioni rese da prestatori stabiliti in Italia a committenti privati (B2C) ed utilizzate nelle acque comunitarie. Il D.Lgs. n. 18/2010 cit. all'art. 3, comma 2, lett. a) e b), ha invero previsto che, a partire dal 1° gennaio 2013, la locazione finanziaria a lungo termine di unità da diporto nei confronti di soggetti B2C comunitari ed extracomunitari si considera rilevante in Italia se l'unità è messa a disposizione nel territorio dello Stato da soggetti passivi stabiliti in Italia e utilizzata nel territorio UE (art. 7-sexies, lett. e-bis, Decreto IVA).

Tali disposizioni, unite alla riconosciuta applicazione, per prassi dell'A.F., delle percentuali forfetarie di utilizzo sopra descritte, consente di ridurre - in alcuni casi, anche significativamente - l'imponibile.

Il caso

Nel caso sottoposto alla Cassazione nelle pronunce in commento, l'Ufficio aveva ritenuto che un contratto di *leasing* stipulato dalla società accertata celase in realtà una cessione di beni, in ragione dell'eccessiva entità del maxicanone iniziale dovuto dall'utilizzatore (3). Si aggiungevano, inoltre, ulteriori elementi di anomalia, quali la limitata durata della locazione finanziaria, il ridotto numero delle rate e l'esiguità del prezzo dovuto a titolo di riscatto.

Il tema dell'abuso del diritto nell'ambito del *leasing* nautico è stato oggetto, negli ultimi anni, di un'intensa attività accertativa, da cui è scaturito un altrettanto copioso indirizzo giurisprudenziale delle Commissioni tributarie di merito, in grande prevalenza favorevole ai contribuenti (4). La questione è finalmente giunta dinanzi la Suprema Corte, la quale tuttavia ha solo incidentalmente affrontato la questione, senza esprimersi sulle problematiche di natura sostanziale ad essa sottese.

Con le menzionate sentenze, infatti, la Cassazione non ha sancito un principio di diritto (5), essendosi limitata a rilevare la sufficienza e la logicità della motivazione delle sentenze impugnate.

Le decisioni della Suprema Corte

I giudici di legittimità hanno ritenuto adeguatamente motivata la pronuncia di appello che aveva integralmente accolto le ragioni della società di *leasing* in ordine all'impossibilità di ravvisare intenti elusivi sulla base dell'alto maxicanone iniziale; secondo i giudici di merito, l'ammontare del maxicanone deve ritenersi "funzionale all'opportunità di limitare il rischio finanziario in capo alla società di *leasing* derivante dalla stipulazione del contratto di *leasing* finanziario nautico". Con riferimento agli altri indici di anomalia, i secondi giudici hanno correttamente considerato che "un basso prezzo del riscatto non fosse nella specie interpretabile quale indizio di una carenza della funzione finanziaria del contratto, né come indizio di una anomalia dell'intera pattuizione contrattuale".

Sono state pertanto ritenute esaustive e chiare le conclusioni della Commissione tributaria regionale che aveva escluso la presenza di una condotta abusiva, in virtù del riscontrato "interesse economico proprio del concedente *leasing* finanziari, quale effettivamente era la società contribuente, e quindi l'assenza del mero scopo di ottenere un risparmio fiscale".

Le decisioni della Corte, pur non approfondendo le questioni giuridiche che la tematica involge, costituiscono un precedente significativo nella misura in cui sanciscono la congruità della motivazione delle sentenze di merito, riconoscendo tutte (o la maggior parte de) le peculiarità del contratto di *leasing* nautico come fisiologiche e

(3) Nella specie, il maxicanone era pari al 50% del valore dell'imbarcazione oggetto di locazione finanziaria. Per l'A.F., invece, rappresenta un indice di anomalia un canone iniziale superiore al 40% del valore dell'imbarcazione.

(4) Cfr. *ex multis*, Comm. trib. reg. Toscana, n. 1857/2018, Comm. trib. reg. Lombardia, n. 1974/2018, Comm. trib. reg. Emilia Romagna, n. 976/2017, Comm. trib. reg. Liguria, n. 564/2016.

(5) I motivi di ricorso dell'Agenzia delle entrate sulla violazione delle norme che disciplinano il trattamento tributario del *leasing*

nautico sono stati dichiarati inammissibili per errata individuazione dei parametri normativi rilevanti e in quanto diretti ad ottenere una nuova valutazione dei fatti di causa. La Cassazione non ha quindi affermato alcun principio di diritto, espressione della propria funzione nomofilattica, limitata ai sensi dell'art. 384 c.p.c. solo alle ipotesi in cui sia correttamente eccepita una violazione di legge e in ogni altro caso in cui essa risolva una questione di diritto di particolare importanza.

non certo espressive dell'anomalia che gli Uffici dell'Agenzia delle entrate contestano negli accertamenti sul tema.

In altri termini, nelle pronunce in commento si dà conto - ancorché indirettamente, sotto il filtro del profilo motivazionale - della validità degli argomenti difensivi a supporto della "normalità" delle clausole contrattuali che regolamentano il *leasing* nautico.

Le problematiche ancora aperte

Il tema della censurabilità dei contratti di *leasing* nautico, sotto il profilo dell'abuso del diritto, non ha a tutt'oggi trovato una chiara e definitiva soluzione in sede di legittimità.

È peraltro evidente che le tesi dell'A.F. - consistenti come detto nella riqualificazione dei contratti di *leasing* nella più gravosa fattispecie imponibile della vendita - prescindono da valutazioni sulla "normalità economica" della prassi del settore di riferimento e sugli effettivi interessi perseguiti dalle parti con tali negozi.

Risulta a questo punto utile ripercorrere le principali riflessioni sulle "condizioni d'uso" della clausola antielusiva in un settore, quale è quello del *leasing* nautico, in cui i riferimenti di ordine logico-interpretativo dei negozi giuridici rispondono a canoni peculiari, dovuti alle specifiche caratteristiche dei beni oggetto di locazione finanziaria.

L'abuso della forma negoziale e l'abuso del diritto

Al di là delle specifiche contestazioni in merito ai singoli contratti oggetto di accertamento da parte dell'Amministrazione finanziaria, il quesito preliminare a cui dare soluzione è se, e a quali condizioni, possano ritenersi abusive le scelte dei contribuenti sulla forma negoziale più idonea per la regolazione dei propri assetti economico-patrimoniali.

Fermo il principio - ora più che mai rafforzato dalla disciplina dell'abuso di diritto, tipizzata nello Statuto dei diritti del contribuente (6) - secondo cui la contestazione del comportamento abusivo non può, in ogni caso, stravolgere o addirittura disconoscere ciò che le parti stesse hanno inteso regolamentare e disporre, occorre stabilire quale sia la sottile linea di confine tra l'intangibilità delle scelte negoziali delle parti e la contestabilità di comportamenti abusivi che consistano in uno "sfruttamento" delle norme fiscali "di favore", mediante un uso distorto degli strumenti negoziali.

L'"abuso del diritto" non è, infatti, una nozione sovrapponibile all'"abuso della forma giuridica" del negozio voluto dalle parti (7): la riqualificazione di un contratto prescinde anzi del tutto dalle finalità perseguite dal contribuente, così come dall'apprezzamento delle ragioni economiche che ne determinano il comportamento.

La forma legale attribuita dalle parti ad un determinato negozio non sembrerebbe pertanto suscettibile di abuso, costituendo essa lo schema astratto prefissato dalla prassi, prima ancora che dal legislatore, per la realizzazione di interessi meritevoli di tutela.

In tale prospettiva, l'Amministrazione può senz'altro qualificare la fattispecie concreta e verificarne la rispondenza allo schema causale astratto, ma non anche indagare l'apprezzabilità delle ragioni economiche delle parti che, in quanto stigmatizzate nello schema negoziale, escludono *ex se* ogni ipotesi di abuso.

Gli elementi essenziali del contratto di leasing

Ecco dunque che il processo di graduale tipizzazione del contratto di *leasing* consente di presupporre *a priori* l'esistenza di un giudizio di meritevolezza, da parte degli interpreti, degli

(6) In questo senso dispone espressamente il comma 4 dell'art. 11-bis della Legge 27 luglio 2000, n. 212, ai sensi del quale "Resta ferma la libertà di scelta del contribuente tra regimi opzionali diversi offerti dalla legge e tra operazioni comportanti un diverso carico fiscale".

(7) L'abuso della forma giuridica è stato elaborato dalla dottrina tedesca mediante il concetto di *Missbrauch von rechtlichen Gestaltungsmöglichkeiten* (abuso delle possibilità di forma giuridica) e recepito normativamente dal §42 dell'*Abgabeordnung*, secondo cui "La legge tributaria non può essere elusa attraverso un abuso di conformazione giuridica".

interessi economici che le parti intendono perseguire attraverso detto schema negoziale (8). Nella prassi contrattuale, il contratto di *leasing* è quel negozio con il quale una società finanziaria (società di *leasing* o concedente), dopo aver acquistato un bene dal suo produttore per conto di un soggetto terzo (utilizzatore), lo cede a quest'ultimo in godimento per un determinato periodo di tempo dietro pagamento di un canone, e con facoltà - per l'utilizzatore - di optare alla scadenza per la restituzione o per il conseguimento in proprietà del bene stesso, previo pagamento di un prezzo di riscatto finale (9). Non essendo legislativamente disciplinato, il *leasing* si è sviluppato grazie alla sua progressiva tipizzazione sociale da cui è stato possibile desumerne i connotati essenziali. È quindi la prassi degli affari che ne ha determinato gli elementi essenziali, ossia:

- a) la consegna in godimento di un bene acquistato dal concedente allo scopo di concederlo in *leasing*;
- b) la pattuizione di canoni periodici;
- c) la previsione di un'opzione d'acquisto;
- d) la commisurazione del corrispettivo globale al costo complessivo sopportato dal concedente, comprensivo di interessi, margine di utile, copertura dei rischi derivanti dallo svolgimento dell'attività, ecc.

Ora, se i menzionati elementi sono ritenuti necessari, ne consegue che solo la loro assenza potrebbe comportare la non rispondenza al tipo contrattuale ed indurre, quindi, l'interprete ad optare per una qualificazione del rapporto giuridico sottostante diversa da quella scelta dalle parti. Laddove, invece, tutti gli elementi su elencati fossero presenti, verrebbe meno ogni

tentativo di riconduzione del contratto ad altre fattispecie negoziali.

Ciò che dunque osta alla possibilità di ricondurre un'operazione di *leasing* ad una vendita non è tanto l'impossibilità di superare la volontà negoziale delle parti, quanto piuttosto la circostanza per cui i tipi contrattuali del *leasing* e della compravendita rispondono a finalità non assimilabili tra loro e, soprattutto, non fungibili in termini di soddisfacimento degli interessi sottesi alla stipula negoziale (10).

Gli elementi che differenziano il contratto di leasing da quello di compravendita

Come visto, la finalità prima del *leasing* consiste nel fatto che esso è rivolto a finanziare l'utilizzatore, consentendogli di sfruttare un bene senza acquistarne necessariamente la proprietà e di evitare di pagare l'intero prezzo del bene al momento in cui inizia ad usarlo, a fronte dell'assunzione dell'obbligo di versare al concedente un canone periodico.

L'acquisto della proprietà (causa del contratto di compravendita) oggetto di concessione in *leasing* non solo non è l'effetto immediato derivante dalla conclusione del contratto, ma è un effetto giuridico che non necessariamente si produrrà alla scadenza del periodo di durata dello stesso. Da parte del concedente, l'interesse preminente nel *leasing* è ottenere il rimborso del capitale investito ed il relativo margine di utile; da parte dell'utilizzatore, ottenere la disponibilità del bene, a fronte di un esborso finanziario diluito nel tempo.

Risulta allora del tutto evidente che il pagamento del maxicanone iniziale da parte dell'utilizzatore non comporta l'acquisto di un

(8) In proposito, la Suprema Corte in una delle sue prime pronunce in tema di *leasing* rilevava che "l'atipicità di tale contratto, e la circostanza che l'ordinamento prevede figure negoziali tipiche idonee ad assumere finalità simili (locazione, mutuo, vendita con riserva di proprietà), non ostano a che il contratto stesso trovi tutela giuridica, quale espressione del principio dell'autonomia negoziale fissato dall'art. 1322 cod. civ., in considerazione della peculiarità e rilevanza degli interessi che esso persegue ... ravvisabili nel reddito che una parte trae dall'investimento di capitali, in termini brevi e con garanzie obiettive, nonché nella possibilità dell'altra di acquisire la disponibilità di un bene senza l'immobilizzo dell'intera somma occorrente all'acquisto" (così, Cass., Sez. III, 28 ottobre 1983, n. 6390).

(9) Per approfondimenti sul contratto di *leasing* si veda M. Albanese, A. Zeroli, *Leasing e factoring*, Milano, 2006; G. De Nova, *Il contratto di leasing. Con sentenze ed altri materiali*, Milano, 1995; V. Buonocore, *La locazione finanziaria*, in *Trattato di diritto civile e commerciale*, Milano, 2008.

(10) A tal proposito la Suprema Corte, nella sentenza n. 5573 del 13 dicembre 1989, affermava che nel *leasing* "non è prevalente la funzione di vendita, visto che l'acquisto della proprietà del bene è una situazione che durante la vita del contratto si concretizza in una facoltà, concessa all'utilizzatore, da realizzare in via meramente eventuale ed al termine del periodo negoziale".

particolare diritto di proprietà sul bene, restando esso limitato al suo semplice godimento (11). Parimenti, mai un contratto di compravendita potrebbe produrre in capo alle parti i medesimi effetti di un contratto di *leasing* (12).

La rispondenza a normali regole economiche della clausola del maxicanone nei contratti di *leasing* nautico

Si può ora passare all'esame del principale elemento caratterizzante lo specifico comparto del *leasing* nautico, che l'A.F. ritiene foriero di comportamento abusivo: il maxicanone iniziale. L'analisi che segue dimostrerà che esso deve ritenersi assolutamente fisiologico, quasi strutturale nella prassi del settore di riferimento, perché in grado di caratterizzarne gli assetti economici più rilevanti.

Il *leasing* si presenta come la migliore forma negoziale per rispondere alle esigenze economiche e finanziarie delle parti, permettendo la contestuale soddisfazione, da un lato, dell'interesse della società di *leasing* ad ottenere il rimborso del capitale investito e gli interessi (quale remunerazione della sua attività) e, dall'altro, di quello del locatario ad ottenere la disponibilità e il godimento del bene con facoltà di riscatto finale.

In considerazione della peculiarità del bene oggetto di locazione, caratterizzato da un elevato grado di deterioramento e di personalizzazione, nel *leasing* nautico viene solitamente pattuita la corresponsione da parte dell'utilizzatore di un canone iniziale di importo che varia a seconda del rischio che le singole transazioni manifestano.

L'alto tasso del maxicanone iniziale risponde, quindi, alla precisa ragione economica di far fronte, da un lato, all'impegno iniziale sopportato dalle società di *leasing* per acquistare il bene da concedere in godimento all'utilizzatore e, dall'altro, per compensare il fatto che il bene, una volta concesso in godimento, diviene "usato" assumendo un valore assai inferiore e soggetto a notevolissimi rischi di perimento e/o di perdita. In sostanza, il maxicanone iniziale è più elevato delle altre rate previste nel contratto - e, in termini generali, rispetto ad altre tipologie di *leasing* -, poiché diretto a tutelare l'interesse della società concedente di proteggersi contro la prima obsolescenza del bene, e contro i rischi di danneggiamenti e/o perdita del medesimo. Sotto tale prospettiva, la stessa Corte di cassazione ha avuto modo di osservare che nelle ipotesi in cui i contratti di *leasing* abbiano ad oggetto beni che nella fase iniziale hanno un deprezzamento percentualmente più ampio rispetto al periodo successivo, "la società di *leasing* può eventualmente neutralizzare lo svantaggio iniziale giocando sull'entità del *maxi* canone" (13).

L'entità del canone iniziale dovuto dall'utilizzatore non è, dunque, indice di alcuna deviazione dal suo schema tipizzato. Proprio come accade per i normali finanziamenti, per i quali gli istituti di credito e gli enti finanziari concedono importi più o meno elevati a seconda del rischio che le singole transazioni manifestano, così anche per il *leasing* nautico la garanzia è parametrata al volume dell'investimento, ai profili di rischio connessi alla tipologia del bene acquistato e all'affidabilità della controparte.

È inoltre circostanza notoria che le imbarcazioni, in quanto beni mobili che valicano i confini

(11) In quest'ottica i canoni pagati dall'utilizzatore non possono considerarsi, quale che sia la loro entità, ratei di prezzo, ma ratei del valore d'uso del bene ragguagliato nell'entità all'impiego di capitale della società di *leasing*, all'utile e all'obsolescenza del bene.

(12) In tali termini si è espressa la Corte di Giustizia che, nella sentenza del 22 dicembre 2010, C-103/09, The Commissioners for Her Majesty's Revenue and Customs contro Weald Leasing Ltd, ha affermato che "il vantaggio fiscale eventualmente risultante dal ricorso a siffatte operazioni non costituisce, di per sé, un vantaggio fiscale contrario allo scopo perseguito dalle disposizioni pertinenti di tale direttiva e della normativa nazionale che traspongono quest'ultima" (punto 33). Conseguentemente, "non si può contestare ad un soggetto passivo di aver scelto un'operazione di

leasing che gli procura un vantaggio consistente, come emerge dalla decisione di rinvio, nella ripartizione del pagamento del suo onere fiscale, invece di un'operazione di acquisto, che non gli procura un siffatto vantaggio, nei limiti in cui l'IVA relativa a tale operazione di *leasing* viene debitamente e integralmente corrisposta" (punto 34). La scelta di un operatore di porre in essere un contratto di *leasing* è quindi inattuabile da parte dell'A.F., che non può spingersi nell'esercizio del proprio potere impositivo sino a sindacare le scelte imprenditoriali di un soggetto, quando queste non confliggono con gli scopi della normativa comunitaria e interna.

(13) Così Cass., Sez. I, 13 dicembre 1989, n. 5573.

nazionali e internazionali con estrema facilità, sono - si può dire per definizione - difficilmente aggredibili tramite gli ordinari mezzi di garanzia a disposizione del creditore, perché innanzitutto difficilmente rintracciabili (14).

La rispondenza a normali regole economiche degli altri indicatori di anomalia contestati dall'A.F.

Sulla scorta delle medesime considerazioni, risulterebbero supportate da valide ragioni economiche anche le altre clausole contrattuali oggetto di contestazione da parte dell'A.F., quali il versamento di ingenti acconti al costruttore da parte dell'utilizzatore prima della stipula del contratto di *leasing*, la durata ridotta delle locazioni finanziarie e l'esiguità del prezzo di riscatto.

Tali elementi costituiscono, infatti, ulteriori cautele per ridurre al minimo il rischio creditizio dell'operazione e per offrire alla società di *leasing* una garanzia monetaria. Garanzia che - come visto - si rende assolutamente necessaria dato il costo elevato del bene ed il suo rapido deterioramento.

Con specifico riferimento alla pretesa anomalia del versamento da parte del cliente di acconti di importo elevato nei confronti del costruttore, può rilevarsi che è del tutto fisiologico che il cliente si rivolga direttamente al costruttore navale affinché l'imbarcazione risponda alle proprie specifiche esigenze. A fronte di tali richieste del committente, il cantiere produttore dell'imbarcazione, prima dell'accettazione dell'ordine, richiede un cospicuo anticipo a

garanzia dell'effettiva volontà di acquisto; il cliente anticipa, quindi, la somma al cantiere per poi sottoscrivere un finanziamento a copertura dell'intero *asset* (15).

La personalizzazione del bene giustifica altresì l'esiguità del prezzo finale di riscatto: come riconosciuto dalla stessa Agenzia delle entrate (16), gli adattamenti richiesti dal cliente sull'imbarcazione, rendono quest'ultima di difficile commercializzazione successiva nel mercato dell'usato.

Ecco, quindi, spiegato l'interesse della società di *leasing* all'introduzione di clausole contrattuali volte alla determinazione di un prezzo di riscatto di ammontare contenuto, aventi lo scopo di rendere appetibile sotto il profilo economico l'esercizio dell'opzione da parte dell'utilizzatore alla scadenza della locazione (17).

Considerazioni conclusive

Oltre che di dubbia legittimità, il tentativo di "ingabbiare" l'entità del maxicanone e le altre pattuizioni negoziali poste a tutela del concedente sopra analizzate, in una soglia predefinita di accettabilità, presenta dei limiti oggettivi.

Se infatti è pienamente apprezzabile l'intento di individuare *a priori* degli indici di "normalità" nella regolamentazione del contratto in esame, non è ragionevole al contrario stigmatizzare come "anomale" le previsioni contrattuali non conformi a tali indici, perché applicate ad operazioni che presentano caratteristiche particolari ed elevati profili di rischio.

Senza dubbio l'elencazione di indici di anomalia delle fattispecie contrattuali avvantaggia l'A.F.,

(14) *A latere* di tali riflessioni, si precisa che un ulteriore profilo di imprecisione della tesi dell'Agenzia delle entrate è ravvisabile nel fatto che essa calcola la percentuale del maxicanone rispetto al prezzo dell'imbarcazione "tasse escluse". Le società di *leasing*, invece, sono solite determinare il maxicanone considerando il prezzo del natante "tasse comprese", in modo tale che la rata iniziale "copra" il rischio derivante (anche) dall'onere economico per l'IVA, che sarebbe dovuta anche in caso di inadempimento del cliente.

(15) Come rilevato dalla giurisprudenza di merito "ciò non vieta che gli accordi precedentemente presi con il costruttore vengano poi risolti per pervenire ad un finanziamento della residua somma dovuta con la stipula di un contratto di *leasing* ... ma non per questo si può considerare simulato il contratto" (così, Comm. trib. prov. di Brescia, Sez. VII, 14 gennaio 2010, n. 11).

(16) Nella circolare n. 38/E del 22 luglio 2009, l'Agenzia delle entrate ha chiarito che la scelta di applicare il regime IVA forfetario

anche ai canoni corrisposti nella fase antecedente alla consegna dell'imbarcazione al cliente, "deriva, per lo più, dalla necessità da parte di quest'ultimo di far sì che l'imbarcazione sia realizzata secondo le sue specifiche esigenze. D'altro canto, non può trascurarsi la circostanza che, spesso, gli adattamenti fatti su una imbarcazione secondo le necessità di un cliente potrebbero renderla di non facile commercializzazione nei confronti di altri clienti, qualora il primo non dovesse più concludere il contratto. Da ciò, la prassi, nello specifico settore, di una stipula anticipata del contratto di *leasing*".

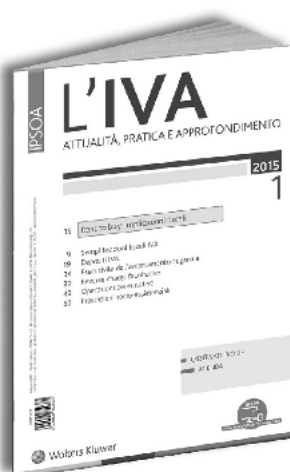
(17) Nel rapporto annuale di ASSILEA "TO LEASE. I numeri del *leasing* e del noleggio. Dati 2017-18" si stima che nel *leasing* nautico l'opzione finale di acquisto viene esercitata da un numero limitato di soggetti. Nel 2017, per i contratti di *leasing* di natanti fino a 24 mt., solo il 2,4% dei clienti ha acquistato il bene alla scadenza del contratto.

se non altro per l'inversione dell'onere della prova che essi di fatto implicano. Alla luce, tuttavia, delle obiettive peculiarità del *leasing* nautico, la prassi negoziale ha abbondantemente dimostrato che, lungi dal costituire valida base per la contestazione, gli elementi evidenziati negli accertamenti fiscali in materia non

costituiscono una chiara deviazione dalla causa, ma, al contrario, i mezzi più idonei alla sua realizzazione.

Ciò che quindi è assolutamente imprescindibile è l'osservazione della singola realtà contrattuale, non al solo ed unico scopo di censurarne la validità sotto il profilo fiscale.

RIVISTE



L'IVA

Mensile per la gestione delle problematiche relative all'Imposta sul valore aggiunto

Comitato di Redazione: P. Centore, R. Fanelli, F. Ricca

La prima Rivista interamente dedicata alle tematiche riguardanti l'**IVA**, le **dogane** e le **accise** che garantisce l'aggiornamento costante sulle novità riguardanti l'**imposizione nazionale e comunitaria** e i rapporti **import-export con paesi terzi**.

Una **guida pratica** che fornisce le giuste chiavi di lettura a **professionisti e aziende** per svolgere i numerosi adempimenti in scadenza e risolvere i casi che si presentano nella prassi quotidiana.

L'abbonamento comprende:
– **2 Monografie tascabili**

Supporto: carta, web, tablet

Per informazioni:

- **Servizio Informazioni Commerciali:**
Tel. 02.82476794
E-mail: info.commerciali@ipsoa.it
- **Agenzia Ipsoa di zona**
(www.ipsoa.it/agenzie)
- **www.edicolaprofessionale.com**