

Risposta n. 393/2023

OGGETTO: Imposta erariale sui voli dei passeggeri di aerotaxi

Con l'istanza di interpello specificata in oggetto, è stato esposto il seguente

QUESITO

La società istante (di seguito *Istante*) è una società di servizi, con sede all'estero, incaricata di svolgere «*adempimenti tecnici e amministrativi, per conto di proprietari di aeromobili utilizzati a fini privati, nell'ambito delle attività di c.d. aircraft management (gestione aeromobili)*». Tali attività comprendono, tra l'altro, i servizi di supporto per le operazioni di volo, il pagamento di forniture, la predisposizione dei manuali tecnici, la pianificazione delle rotte e la gestione dell'attività manutentiva tesa a garantire la continua aeronavigabilità degli aeromobili.

L'*Istante* dichiara che in passato ha effettuato, e periodicamente effettua tutt'oggi, "voli privati" con un aeromobile *bombardier* modello Z, immatricolato nel Registro

Aeronautico di X, che ha in gestione per conto del relativo proprietario. In particolare, il trasporto avviene nei confronti del proprietario e dei familiari.

Al riguardo, *l'Istante* afferma che dal certificato di aeronavigabilità (allegato all'istanza) risulta la «*natura esclusivamente privata delle operazioni di volo*», confermata anche dal tipo delle operazioni consentite ("*operation specifications*") relative all'aeromobile, certificate dal suddetto Registro Aeronautico. Tali operazioni sono solamente quelle di carattere privato, mentre sarebbero escluse le attività di trasporto aereo commerciale ("*commercial air transport*"), noleggio ("*charter*", nel cui ambito rientrano i voli di aerotaxi) e lavoro aereo ("*aerial work*").

In particolare, *l'Istante* fa presente che l'aeromobile è «*certificato esclusivamente per svolgere operazioni private e non anche commerciali [...] Da ciò discende che l'aeromobile non possa effettuare servizi di aerotaxi che esulano [...] dall'ambito privato e rientrano invece fra le operazioni commerciali. La società agisce quale operatore privato dell'aeromobile, per conto del suo proprietario [...]*». *L'Istante* afferma che i servizi offerti alla clientela, elencati nel sito internet della società, «*non ricomprendono in alcun modo l'effettuazione di servizi di trasporto aereo a fini commerciali, fra i quali rientrano invece i servizi di aerotaxi rilevanti ai fini dell'imposta erariale in questione*».

A conferma della natura privata dei voli effettuati mediante il suddetto aeromobile, *l'Istante* allega la dichiarazione presentata all'Autorità per l'Aviazione Civile di Y, in relazione allo svolgimento di operazioni di volo "*non-commercial complex*" c.d. "NCC"). Per operazioni commerciali, osserva *l'Istante*, si intende invece «*l'esercizio di un aeromobile finalizzato al trasporto di passeggeri, merci e posta effettuato dietro*

compenso o ad altro titolo oneroso, nelle quali rientrano pacificamente i voli di aerotaxi» (cfr. sito EASA - European Aviation Safety Agency).

In sede di documentazione integrativa, l'Istante ha dichiarato che l'aeromobile è «sempre stato utilizzato a fini esclusivamente privati, dunque, per spostamenti personali del proprietario dello stesso aeromobile e della sua famiglia. Pertanto, l'aeromobile non è mai stato impiegato per lo svolgimento di trasporto aereo commerciale [...]. Mediante l'Aeromobile non vengono in alcun modo trasportati membri della Società né soggetti terzi. [...] voli privati non sono effettuati dietro pagamento di corrispettivo da parte del proprietario dell'Aeromobile. [...] la Società è una società di servizi incaricata di svolgere adempimenti tecnici ed amministrativi per conto del proprietario dell'Aeromobile. La Società svolge pertanto attività di c.d. aircraft management (gestione aeromobili) per operazioni di volo private del proprietario dell'Aeromobile. Tali attività ricomprendono-a titolo esemplificativo e non esaustivo - servizi di supporto per le operazioni di volo (es. il reclutamento e l'addestramento di piloti qualificati), il pagamento di forniture (es. carburante, assistenza aeroportuale, c.d. ground handling), la predisposizione dei manuali tecnici dell'Aeromobile, la pianificazione delle rotte (ottenimento di slots ecc.) e la gestione dell'attività manutentiva tesa a garantire la continua aeronavigabilità dell'Aeromobile. La Società viene remunerata dal proprietario dell'Aeromobile esclusivamente per fornire i citati servizi di gestione tecnica ed amministrativa, senza i quali il medesimo proprietario non avrebbe le capacità di operare la propria macchina, seppure per finalità meramente personali e private. [...] l'Aeromobile è certificato per svolgere solamente operazioni private [...]

con espressa esclusione delle attività di trasporto aereo commerciale/noleggio (charter - nel cui ambito rientrano i voli di aerotaxi)».

Premesso quanto sopra, l'*Istante* chiede conferma che l'imposta erariale sui voli dei passeggeri di aerotaxi, di cui all'articolo 16, comma 10-bis, del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201 ("*Disposizioni per la tassazione di auto di lusso, imbarcazioni ed aerei*", convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214), non sia dovuta per i "*voli privati*" da essa effettuati in Italia con il suddetto aeromobile.

SOLUZIONE INTERPRETATIVA PROSPETTATA DAL CONTRIBUENTE

L'*Istante* ritiene che i "*voli privati*" effettuati in Italia mediante il predetto aeromobile non possano rilevare ai fini dell'applicazione dell'imposta erariale sui voli dei passeggeri di aero-taxi di cui al citato articolo 16, comma 10-bis, «*per evidente carenza dei requisiti applicativi tanto in capo alla società quanto in capo all'aeromobile e al tipo di voli effettuati con lo stesso*», anche alla luce del provvedimento direttoriale del 28 giugno 2012 n. 97718, nel quale l'Agenzia delle Entrate ha chiarito che «*Per voli di aerotaxi, soggetti all'imposta, si intendono i voli effettuati per il trasporto di passeggeri in forza di contratti di noleggio, per l'intera capacità dell'aeromobile*».

A parere dell'*Istante*, l'applicabilità di tale imposta può essere ulteriormente circoscritta facendo riferimento al regolamento dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), in tema di servizi aerei non di linea, del 21 dicembre 2015, secondo il quale per "*servizi di trasporto aereo non di linea*" si intendono «*tutte le attività di trasporto di passeggeri o merci o posta in campo nazionale ed internazionale effettuate contro remunerazione*», dunque, effettuati a fini commerciali, essendo i voli effettuati

dietro pagamento di un corrispettivo. In particolare, osserva l'*Istante*, i "voli taxi" sono definiti nel citato regolamento come i voli non di linea «*effettuati per il trasporto di passeggeri in forza di un contratto di noleggio stipulato da un unico contraente per l'intera capacità dell'aeromobile che deve avere un numero di posti non superiore a 19*».

Pertanto, prosegue l'*Istante*, costituiscono presupposto dell'imposta in oggetto quei voli commerciali effettuati per il trasporto di passeggeri in forza di contratti di noleggio, per l'intera capacità dell'aeromobile.

L'*Istante* evidenzia, infine, che le attività commerciali devono necessariamente essere svolte previo ottenimento della licenza di esercizio e del certificato di operatore aereo, ai sensi del Regolamento (CE) N. 1008/2008, che esso non possiede.

PARERE DELL'AGENZIA DELLE ENTRATE

In via preliminare, occorre rilevare che esula dalla competenza della Scrivente la qualificazione delle operazioni consentite relative all'aeromobile, certificate dal Registro Aeronautico di X, nonché la natura dell'attività svolta dall'*Istante* secondo la normativa di settore o le caratteristiche dell'aeromobile sotto il profilo della capacità.

Ciò posto, si osserva che l'articolo 16, ("*Disposizioni per la tassazione di auto di lusso, imbarcazioni ed aerei*"), comma 10-bis, del decreto legge del 6 dicembre 2011 n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, dispone che «*E' istituita l'imposta erariale sui voli dei passeggeri di aerotaxi. L'imposta è applicata anche sui voli taxi effettuati tramite elicottero. L'imposta è a carico del passeggero ed è versata dal vettore. L'imposta, dovuta per ciascun passeggero e all'effettuazione di ciascuna tratta, è fissata in misura pari a:*

a) euro 10 in caso di tragitto non superiore a 100 chilometri;

b) euro 100 in caso di tragitto superiore a 100 chilometri e non superiore a 1.500 chilometri;

c) euro 200 in caso di tragitto superiore a 1.500 chilometri».

Come precisato dal punto 1.2 del provvedimento del Direttore dell'Agenzia del 28 giugno 2012, n. 97718, concernente la definizione delle modalità e termini di attuazione dell'imposta erariale sui voli dei passeggeri di aerotaxi, «*Per voli di aerotaxi, soggetti all'imposta, si intendono i voli effettuati per il trasporto di passeggeri in forza di contratti di noleggio, per l'intera capacità dell'aeromobile*».

Ai sensi del successivo punto 1.3 dello stesso provvedimento, «*L'imposta deve essere corrisposta dal passeggero al vettore in relazione a ciascuna tratta con partenza e/o arrivo sul territorio nazionale*».

Dalla lettura delle citate disposizioni risulta, dunque, che l'applicazione dell'imposta erariale sui voli aerotaxi, effettuati in Italia è subordinata all'esistenza di un contratto di noleggio, per l'intera capacità dell'aeromobile, finalizzato al trasporto di persone.

I cosiddetti "voli taxi", secondo la definizione dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) (cfr. Regolamento "Servizi aerei non di linea che si svolgono al di fuori dell'Unione Europea", 2° edizione del 21 dicembre 2015), sono i voli «*effettuati per il trasporto di passeggeri in forza di un contratto di noleggio stipulato da un unico contraente per l'intera capacità dell'aeromobile che deve avere un numero di posti passeggeri non superiore a 19. Nessuna frazione della capacità dell'aeromobile può essere rivenduta a terzi*» (cfr. articolo 3).

Per "*servizio di aerotaxi*", si intendono *«i voli aerei commerciali non di linea, a domanda dell'utente, effettuati con un aeromobile di limitata capacità»*.

Alla luce delle citate definizioni, in linea generale, dunque, in relazione alla disposizione di cui al citato comma 10-*bis* dell'articolo 16 del decreto legge n. 201 del 2011, si ritiene che i voli da assoggettare ad imposizione siano i voli, effettuati in Italia, a titolo oneroso, per il trasporto di persone, in forza di un contratto di noleggio, stipulato da un unico contraente per l'intera capacità dell'aeromobile ("*voli taxi*").

Con riferimento alla fattispecie rappresentata, si osserva quanto segue.

L'*Istante* si definisce *«società di servizi incaricata di svolgere adempimenti tecnici ed amministrativi per conto del proprietario dell'Aeromobile»*, con attività che comprendono *«a titolo esemplificativo e non esaustivo - servizi di supporto per le operazioni di volo (es. il reclutamento e l'addestramento di piloti qualificati), il pagamento di forniture (es. carburante, assistenza aeroportuale, c.d. ground handling), la predisposizione dei manuali tecnici dell'Aeromobile, la pianificazione delle rotte (ottenimento di slots ecc.) e la gestione dell'attività manutentiva tesa a garantire la continua aeronavigabilità dell'Aeromobile»*.

Al riguardo, l'*Istante* ha precisato di ricevere una remunerazione dal proprietario dell'aeromobile *«esclusivamente per fornire i citati servizi di gestione tecnica ed amministrativa, senza i quali il medesimo proprietario non avrebbe le capacità di operare la propria macchina, seppure per finalità meramente personali e private»*.

Con riferimento alle attività svolte dall'*Istante*, inoltre, risulta che tra i servizi offerti alla clientela (come elencati nel sito internet della società indicato nell'istanza d'interpello), figurano oltre alle attività di approvvigionamento di aeromobili e di

gestione di aeromobili ("*aircraft management*"), le attività di intermediazione per servizi di noleggio di aeromobili ("*charter brokerage*") e di organizzazione e prenotazione viaggi ("*air concierge*"), come descritte in sede di documentazione integrativa.

Ciò posto, si ritiene che, ai fini fiscali, nella fattispecie rappresentata risultino integrati i requisiti per l'applicazione dell'imposta di cui all'articolo 16, comma 10-*bis*, del decreto legge n. 201 del 2011, in presenza di un "*volo di passeggeri di aerotaxi*".

Invero, l'*Istante* effettua i voli a favore del proprietario e dei suoi familiari, per l'intera capacità dell'aeromobile, sulla base di contratto complesso con il proprietario medesimo, verso il pagamento di un corrispettivo (che, alla luce di quanto rappresentato nell'istanza, comprende tutte le attività connesse al trasporto, inclusa la messa a disposizione dei piloti). Inoltre, dalla documentazione prodotta relativa ai registri dell'Aviazione di X, è la società istante che risulta avere il «*management and control of the aircraft named above [...]*», mentre non figura il proprietario dell'aeromobile.

Il presente parere viene reso sulla base degli elementi e dei documenti presentati, assunti acriticamente così come illustrati nell'istanza di interpello, nel presupposto della loro veridicità e concreta attuazione del contenuto, fermi restando gli ordinari poteri esercitabili in sede di accertamento.

LA DIRETTRICE CENTRALE
(firmato digitalmente)