



Schema di decreto legislativo recante riordino delle disposizioni legislative vigenti in materia di incentivi fiscali, previdenziali e contributivi in favore delle imprese marittime Atto del Governo 321

Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo:	321	
Titolo:	Schema di decreto legislativo recante riordino delle disposizioni legislative vigenti in materia di incentivi fiscali, previdenziali e contributivi in favore delle imprese marittime	
Norma di delega:	articolo 24, commi 11 e 13, della legge 7 luglio 2016, n. 122	
Numero di articoli:	9	
	Senato	Camera
Date:		
presentazione:	29/7/2016	29/7/2016
annuncio:	1/8/2016	1/8/2016
assegnazione:	30/7/2016	30/7/2016
termine per l'espressione del parere:	29/8/2016	29/8/2016
Commissione competente :	8ª Commissione Lavori pubblici, comunicazioni	IX Trasporti
Rilievi di altre Commissioni:	5ª Commissione Bilancio	VI Finanze

Contenuto

Lo schema di decreto legislativo [A.G. 321](#) attua l'articolo 24 della [legge n. 122/2016](#) (legge europea 2015-2016) che ha delegato il Governo ad adottare un decreto legislativo di riordino degli incentivi fiscali, previdenziali e contributivi in favore delle imprese marittime. Il termine per l'esercizio della delega è fissato al 31 luglio 2016.

I principi e criteri direttivi di delega, definiti nel **comma 12 dell'articolo 24**, sono i seguenti:

- semplificazione e accelerazione dei procedimenti amministrativi per l'accesso e la fruizione dei benefici fiscali da parte delle imprese e dei lavoratori di settore;
- per le navi traghetto Ro-Ro (traghetti adibiti al trasporto merci) e Ro-Ro/pax (traghetti adibiti al trasporto merci e persone) adibite a traffici commerciali tra porti appartenenti al territorio nazionale, continentale e insulare, anche a seguito o in precedenza di un viaggio proveniente da o diretto verso un altro Stato, **attribuzione dei benefici fiscali e degli sgravi contributivi** previsti dal decreto-legge n. 457 del 1997 **alle sole imprese che imbarchino sulle stesse esclusivamente personale italiano o comunitario**;
- semplificazione e riordino della normativa di settore, assicurandone la coerenza logica e sistematica.

Lo schema si compone di 9 articoli. L'articolo 1 modifica il codice della navigazione integrando la disciplina dell'articolo 152, comma 1, avente ad oggetto il rilascio del passavanti provvisorio alle navi di nuova costruzione o che siano provenienti da un registro straniero immatricolate in Italia. L'articolo 2 introduce disposizioni procedurali in materia di iscrizione al Registro Internazionale e introduce l'obbligo di imbarcare solo personale italiano o comunitario per le navi traghetto ro-ro e ro-ro pax iscritte nel registro internazionale che svolgano traffici commerciali tra porti appartenenti al territorio nazionale, continentale e insulare, anche a seguito o in precedenza di un viaggio proveniente da o diretto verso un altro Stato. L'articolo 3 stabilisce l'inderogabilità dell'obbligo previsto dall'articolo 2. Gli articoli 4 e 5 stabiliscono, in coerenza con le disposizioni precedentemente descritte, le condizioni di godimento dei benefici fiscali e contributivi previsti

dagli articoli 4 e 6 del decreto-legge n. 457 del 1997 riferiti alle navi traghetto ro-ro e ro-ro pax sopra definite. Gli articoli 6 e 7 contengono norme di semplificazione della base imponibile per le imprese marittime che optano per il regime della *tonnage tax* prevedendo, quale condizione di operatività, l'imbarco di personale italiano o comunitario, in coerenza con la normativa introdotta dai precedenti articoli. L'articolo 8 modifica la tariffa dei diritti consolari relativi alla navigazione e l'articolo 9 contiene le norme transitorie e finali.

Articolo 1

L'**articolo 1** aggiunge un periodo all'**articolo 152 del codice della navigazione**, che disciplina il **rilascio del passavanti provvisorio, in caso di urgenza, per le navi di nuova costruzione o provenienti da un registro straniero**.

L'art. 152 prevede attualmente che il passavanti provvisorio, necessario affinché la nave sia abilitata alla navigazione, nelle more dell'attribuzione dei titoli abilitanti definitivi, possa essere rilasciato in presenza dell'**espressa dichiarazione dell'autorità marittima o consolare straniera** che il venditore ha avanzato la richiesta di cancellazione della nave dai registri, secondo le procedure ivi vigenti e che l'atto di nazionalità, o documento equipollente, è stato preso in consegna.

L'**articolo 1** in commento introduce una **deroga** stabilendo che, **qualora non sia possibile acquisire l'espressa dichiarazione da parte dell'autorità marittima o consolare straniera** dell'avvenuta presa in consegna da parte di quest'ultima dell'atto di nazionalità, o di altro documento equipollente, potrà essere rilasciato il **passavanti provvisorio per una durata non superiore a sessanta giorni**, che dovrà riportare i motivi della mancata acquisizione della dichiarazione di cui sopra.

La disposizione prevede anche che il passavanti provvisorio sarà **rinnovabile** secondo quanto previsto dalle disposizioni sopra descritte **previo ottenimento del rilascio del relativo certificato di cancellazione** dalle matricole dell'autorità marittima straniera ai fini dell'immatricolazione nei registri nazionali.

Secondo quanto riportato dalla relazione illustrativa la ragione dell'intervento risiede nel fatto che sono state segnalate notevoli difficoltà in merito al soddisfacimento della condizione relativa alla presa in consegna dell'atto di nazionalità o di documento equipollente, in quanto spesso, nei porti ove si trova la nave oggetto della procedura di cancellazione dal registro straniero, non è presente l'autorità consolare o marittima straniera. L'obiettivo è quindi di evitare che una eventuale nave possa navigare con documenti di navigazione di due diverse bandiere.

Si ricorda che il codice della navigazione subordina l'**abilitazione alla navigazione** all'iscrizione della nave **ad appositi registri**. Le **navi maggiori** (ossia le navi alturiere, che per le loro caratteristiche, le dotazioni e le sistemazioni riservate all'equipaggio siano atte alla navigazione d'altura, che si svolge oltre le venti miglia dalla costa) **sono iscritte nel registro definito "matricola"** tenuto dagli uffici di compartimento marittimo sede di direzione marittima (ossia le Capitanerie di porto, sede di direzione marittima di: Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona, Pescara, Bari, Reggio Calabria, Catania, Palermo, Napoli, Roma/Fiumicino, Livorno, Genova, Cagliari). Le **navi minori** (che ai sensi dell'articolo 303 del regolamento di attuazione del codice della navigazione, per la navigazione marittima [DPR 328/1952](#), sono quelle che svolgono la navigazione costiera lungo le coste continentali e insulari dello Stato a distanza non superiore alle venti miglia) ed i **galleggianti**, vengono **iscritti nei registri tenuti dagli uffici di compartimento e di circondario** o dagli altri uffici indicati dal regolamento.

Il [decreto-legge n. 457/1997](#) ha poi istituito il **Registro Internazionale** al quale sono **iscritte le navi adibite esclusivamente a traffici commerciali internazionali** e, nello specifico:

a) **le navi che appartengono a soggetti italiani o di altri Paesi dell'Unione europea** per una quota superiore a 12 carati. Ai sensi dell'articolo 258 del codice della navigazione le quote di partecipazione nella proprietà della nave sono espresse in carati. I carati sono 24 e sono divisibili in frazioni. Pertanto può iscriversi a questo registro anche una nave che sia di proprietà di soggetti italiani o europei per una quota non inferiore al 50% per cento.

b) **le navi di nuova costruzione o provenienti da un registro straniero non comunitario**, appartenenti a persone fisiche, giuridiche o enti stranieri non comunitari i quali assumano direttamente l'esercizio della nave attraverso una stabile organizzazione sul territorio nazionale con gestione demandata a persona fisica o giuridica di nazionalità italiana o di altri Paesi dell'Unione europea, domiciliata nel luogo di iscrizione della nave, che assuma ogni responsabilità per il suo esercizio nei confronti delle autorità amministrative e dei terzi, con dichiarazione da rendersi presso l'ufficio di iscrizione della nave, secondo le norme previste per la dichiarazione di armatore;

c) **le navi che appartengono a soggetti comunitari o non comunitari, in regime di sospensione da un registro comunitario o non comunitario**, ai sensi del comma secondo dell'articolo 145 del codice della navigazione, **a seguito di locazione a scafo nudo a soggetti giuridici italiani o di altri Paesi dell'Unione europea**.

L'iscrizione a quest'ultimo registro, a differenza dei registri sopra descritti, **non si configura come un atto dovuto**. Infatti l'**iscrizione nel Registro Internazionale avviene a seguito di specifica autorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** rilasciata tenuto conto degli appositi contratti collettivi sottoscritti dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori del settore disciplinati dagli articoli 2 e 3 del [decreto-legge n. 457 del 1997](#). A tale iscrizione **conseguono alcuni benefici e agevolazioni anche di carattere fiscale** disciplinati dal citato decreto legge.

Articolo 2

L'**articolo 2** modifica l'[articolo 1, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457](#), convertito, con modificazioni, dalla [legge 27 febbraio 1998, n. 30](#) concernente l'Istituzione del Registro internazionale (*vedi supra*).

La norma introduce innanzitutto, al **comma 1, lettera a)** una disciplina specifica relativamente all'autorizzazione ministeriale funzionale all'iscrizione nel Registro, precisando che l'autorizzazione è **rilasciata a seguito di specifica istanza presentata dai soggetti interessati, anche per posta certificata**, rimettendo a un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la definizione delle relative modalità.

Il **comma 1, lettera b)** interviene invece sui **limiti relativi al servizio di cabotaggio reso dalle navi iscritte nel Registro internazionale**, che sono attualmente fissati dal comma 5 dell'[articolo 1 del decreto-legge n. 457 del 1997](#). Tale norma vieta in generale il cabotaggio alle navi che siano iscritte nel Registro internazionale, salvo in alcuni casi specifici definiti dalla norma stessa, rinviando inoltre alla specifica disciplina del cabotaggio fissata nel regolamento(CEE) n. 377/92.

Con la novella della **lettera b)** in commento si **aggiunge un periodo** alla fine del comma 5 **consentendo il cabotaggio per le navi traghetto ro-ro (roll on roll off, ossia che traghettano mezzi gommati) e ro-ro pax (roll on roll off passengers, ossia che traghettano mezzi gommati e/o passeggeri), iscritte nel Registro internazionale**, adibite a traffici commerciali tra porti appartenenti al territorio nazionale, continentale e/o insulare, anche a seguito o in precedenza di un viaggio proveniente da o diretto verso un altro Stato, solamente **qualora sia imbarcato esclusivamente personale italiano o comunitario**.

Per comprendere la portata della norma occorre ricordare l'attuale formulazione del **comma 5 dell'articolo 1 del decreto-legge n. 457 del 1997** che fissa il principio generale dell'applicazione dell'art. 224 del codice della navigazione, che riserva il servizio di cabotaggio fra i porti della Repubblica, in base al [regolamento \(CEE\) n. 3577/92 del Consiglio](#), agli armatori comunitari che impieghino navi registrate in uno Stato membro dell'Unione europea e che battano bandiera del medesimo Stato membro, sempre che tali navi soddisfino tutti i requisiti necessari per l'ammissione al cabotaggio in detto Stato membro. Il comma 5 prevede peraltro un'attenuazione di tale riserva generale, introdotta con successive modifiche legislative nel tempo, che **consente il servizio di cabotaggio delle navi iscritte al Registro internazionale per le navi da carico di oltre 650 tonnellate di stazza lorda** con i seguenti limiti:

- un viaggio di cabotaggio mensile quando il viaggio di cabotaggio segua o preceda un viaggio in provenienza o diretto verso un altro Stato, se si osservano i requisiti di nazionalità dell'equipaggio di cui all'articolo 2, comma 1, lettere b) e c): sostanzialmente sono richiesti 6 ufficiali di nazionalità UE compreso il comandante (vedi *infra*);
- sei viaggi di cabotaggio al mese, oppure viaggi illimitati ma ciascuno con percorrenza superiore alle cento miglia marine, se sono rispettati i criteri di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a), e del comma 1-bis, cioè se l'equipaggio è interamente di cittadinanza comunitaria oppure extracomunitario qualora sia stata utilizzata la deroga del comma 1-bis, cioè in presenza di specifici accordi sindacali nazionali stipulati dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori del settore.

Si ricorda che l'[articolo 2 del decreto-legge n. 457 del 1997](#) disciplina precisamente la **composizione degli equipaggi delle navi iscritte nel Registro internazionale**.

In particolare, il comma 1, lettere b) e c) prevede che le navi iscritte al Registro internazionale provenienti da **registri esteri e già locate a scafo nudo, acquistate all'estero o comunque provenienti da registri esteri**, nonché le navi di nuova costruzione siano armate con **sei membri dell'equipaggio aventi i requisiti di nazionalità** di cui al comma 1 dell'articolo 318 del codice della navigazione (equipaggio delle navi nazionali armate nei porti della Repubblica **interamente composto da cittadini italiani o di altri Paesi appartenenti all'Unione europea**). Tra essi dovranno obbligatoriamente esservi il comandante, il primo ufficiale di coperta e il direttore di macchina. I restanti tre componenti saranno ufficiali o sottufficiali, e almeno un allievo ufficiale di macchina e un allievo ufficiale di coperta in vigenza dei benefici. Sulle navi inferiori alle 3.000 tonnellate di stazza lorda ovvero alle 4.000 tonnellate di stazza lorda convenzionale come definite sulla base dei contratti collettivi nazionali di lavoro, il numero di membri dell'equipaggio aventi i requisiti di nazionalità previsti dall'articolo 318 del codice della navigazione è di tre, tra cui, obbligatoriamente, il comandante.

Il comma 1, lettera a), dell'articolo 2 stabilisce che invece che le **navi provenienti dalla matricola o dagli altri registri nazionali** siano **interamente armate con equipaggio avente i requisiti di nazionalità** di cui al comma 1 dell'articolo 318 del codice della navigazione (nazionalità italiana o di Paesi UE) e, in vigenza dei benefici di cui al [decreto-legge 13 luglio 1995, n. 287](#) imbarcheranno almeno un allievo ufficiale di coperta e un allievo ufficiale di macchina.

Il **comma 1-bis** prevede però una **deroga** al rispetto di tali **requisiti di nazionalità**, stabilendo che la **composizione degli equipaggi delle navi iscritte nel Registro** possa essere altresì **determinata in conformità ad accordi sindacali nazionali stipulati dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori del settore comparativamente più rappresentative a livello nazionale**.

La norma in commento pertanto prescrive il **rispetto del requisito di nazionalità italiana o di Paesi UE per le navi traghetto ro-ro e ro-ro pax iscritte nel Registro internazionale**. Si ricorda che l'iscrizione nel Registro internazionale consente la fruizione di rilevanti benefici fiscali e contributivi (v. *sub gli articoli 4, 5 e 6*).

Articolo 3

L'**articolo 3** stabilisce, in coerenza con quanto previsto dall'articolo 2 dello stesso schema, che **gli accordi in deroga circa la composizione dell'equipaggio, di cui al comma 1-bis dell'articolo 2 del decreto-legge n. 457 del 1997, non possano riguardare le navi traghetto ro-ro e ro-ro pax iscritte nel Registro internazionale** adibite a traffici commerciali tra porti appartenenti al territorio nazionale, continentale e/o insulare, anche per viaggi effettuati a seguito o in precedenza di un viaggio proveniente da o diretto verso un altro Stato.

La norma è quindi volta a garantire **l'inderogabilità del regime della nazionalità**, che deve quindi essere

italiana o comunitaria, introdotto **per gli equipaggi delle navi traghetto ro-ro e ro-pax** dall'art. 2 dello schema in commento.

Come già illustrato, il comma 1-*bis* dell'[articolo 2 del decreto-legge n. 457 del 1997](#) stabilisce che in deroga al comma 1 dell'articolo 318 del codice della navigazione, nonché alle disposizioni di cui al comma 1 dell'articolo 2, la composizione degli equipaggi delle navi iscritte al registro internazionale può essere altresì determinata **in conformità ad accordi sindacali nazionali stipulati dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori del settore comparativamente più rappresentative a livello nazionale**.

Articolo 4

L'**articolo 4** apporta due puntuali modifiche all'articolo 4 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, finalizzate a **specificare la condizione per fruire delle agevolazioni** in termini di detassazione dei redditi per il lavoro per le navi traghetto ro-ro (traghetti adibiti al trasporto merci) e ro-ro/pax (traghetti adibiti al trasporto merci e persone).

In particolare, il vigente comma 1 dell'articolo 4 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457 disciplina il trattamento fiscale del reddito derivante dall'utilizzazione di navi iscritte nel Registro internazionale, disponendo che ai soggetti che esercitano l'attività produttiva di reddito in commento è attribuito un **credito d'imposta** in misura corrispondente all'imposta sul reddito delle persone fisiche dovuta sui redditi di lavoro dipendente e di lavoro autonomo corrisposti al personale di bordo imbarcato sulle navi iscritte nel Registro internazionale, da valere ai fini del versamento delle ritenute alla fonte relative a tali redditi.

La **modifica** al comma 1 **condiziona la possibilità** per le navi appartenenti alle predette tipologie (traghetti ro-ro e ro-ro-pax), iscritte nel Registro internazionale adibite a traffici commerciali tra porti appartenenti al territorio nazionale, continentale e insulare, anche per viaggi a seguito o in precedenza di un viaggio proveniente da o diretto verso un altro Stato, **di poter usufruire del credito d'imposta esclusivamente nel caso in cui è imbarcato a bordo personale italiano e comunitario**. La novella chiarisce in particolare che **il periodo preso in considerazione è quello cui si riferisce il versamento delle ritenute alla fonte**.

Inoltre, il vigente comma 2 prevede che, a partire dal periodo d'imposta in corso al 1° gennaio 1998, tale reddito **concorre in misura pari al 20 per cento** a formare il reddito complessivo assoggettabile all'imposta sul reddito delle persone fisiche e all'imposta sul reddito delle persone giuridiche.

L'**introdotto comma 2-quater** dispone che tale trattamento fiscale di favore si applica per le navi appartenenti alle tipologie traghetti ro-ro e ro-ro-pax, iscritte nel Registro internazionale e adibite a traffici commerciali tra porti appartenenti al territorio nazionale, continentale e insulare, anche per viaggi a seguito o in precedenza di un viaggio proveniente da o diretto verso un altro Stato, **subordinatamente all'imbarco a bordo di personale italiano e comunitario**.

Articolo 5

Analogamente, l'**articolo 5**, modificando l'[articolo 6 del decreto-legge n. 457 del 1997](#), **condiziona** la possibilità per le medesime navi di poter usufruire degli **sgravi contributivi** già previsti dal comma 1 dell'articolo 6 con riguardo alle navi adibite alla navigazione internazionale, solo nel caso in cui sia **imbarcato esclusivamente personale italiano e comunitario**.

In particolare l'articolo 6, comma 1 del decreto-legge n. 457, al fine di salvaguardare l'occupazione dei marittimi italiani, ha previsto il trasferimento a carico dello Stato dell'onere relativo ai contributi previdenziali e assistenziali obbligatori gravanti su imprese armatrici e lavoratori in relazione alle prestazioni di lavoro effettuate sulle navi adibite alla navigazione internazionale.

Articolo 6

L'**articolo 6** semplifica l'esercizio dell'**opzione del regime della tonnage tax** di cui all'[art. 155, c. 1, D.P.R. 22 dicembre 1986, n. 917](#) (TUIR), prevedendo il **tacito rinnovell'opzione per ulteriori dieci anni** al termine del decennio nel regime, salva la possibilità di revoca.

Gli articoli da 155 a 161 del TUIR, inseriti dal [D.Lgs. n. 344 del 2003](#), recano la disciplina (opzionale) per la determinazione della base imponibile di alcune imprese marittime (cd. *tonnage tax*). L'opzione consente la **determinazione forfetaria della base imponibile** delle navi, secondo quanto previsto dal D.M. 23 giugno 2005, che reca le relative disposizioni applicative. Tale regime si caratterizza per essere opzionale (durata 10 anni) e commisurato al tonnellaggio delle navi. L'obiettivo della normativa è di salvaguardare il settore del trasporto marittimo in Italia e promuovere il rimpatrio da parte degli armatori nazionali delle navi battenti bandiere di comodo.

Con la circolare 21 dicembre 2007, n. 72, l'Agenzia delle entrate ha chiarito, tra l'altro, i requisiti oggettivi che una nave deve avere per poter beneficiare dell'agevolazione sul reddito:

- iscrizione nel registro delle navi adibite alla navigazione internazionale, cd. registro internazionale, di cui

al [decreto legge 30 dicembre 1997, n. 457](#);

- utilizzo in traffico internazionale;
- tonnellaggio superiore a cento tonnellate di stazza netta;
- destinazione a determinate attività di trasporto;
- navi armate direttamente, oppure noleggiate dall'impresa marittima, a condizione che il tonnellaggio delle navi prese a noleggio non sia superiore al 50 per cento di quello complessivamente utilizzato.

Il regime forfettario permette di calcolare l'importo giornaliero del reddito: il calcolo di quello annuo avviene quindi semplicemente moltiplicando l'importo giornaliero per i giorni di effettivo utilizzo della nave, escludendo quindi i periodi di manutenzione e di riparazione sia ordinaria che straordinaria, nonché quelli di disarmo temporaneo dello scafo. Dall'imponibile forfettario non è ammessa alcuna deduzione.

In base alle norme contenute nel decreto legislativo sulle semplificazioni fiscali, [D.Lgs. n. 175/2014](#), l'opzione per tale regime va comunicata all'Agenzia delle Entrate al momento della presentazione delle dichiarazioni dei redditi e dell'Irap relative al periodo di imposta a partire dal quale si vuole esercitare o rinnovare l'opzione o confermare l'adesione.

Il regime forfettario, introdotto con il citato [D.Lgs. n. 344 del 2003](#)

per una durata di dieci anni, è stato giudicato **compatibile** con il mercato interno dalla **Commissione europea (decisione n. 114/2004)**. Il Governo italiano ha poi deciso di **prorogare per ulteriori dieci anni il regime della *tonnage tax***, fino al 31/12/2023 e pertanto ne ha notificato la richiesta alla Commissione UE, la quale ha giudicato l'aiuto **compatibile** con il mercato interno con la [decisione C \(2015\) 2457](#) del 13 aprile 2015, dopo aver chiesto informazioni supplementari (caso EU-Pilot n. 7060/2014).

Si ricorda, infine, che l'**articolo 24 della legge 7 luglio 2016, n. 122** (Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - Legge europea 2015-2016) ha recentemente introdotto alcune **modifiche al regime forfettario**.

In particolare è stato fissato in 5 anni il periodo minimo che deve intercorrere tra l'uscita dal regime d'imposta sul tonnellaggio e la possibilità di esservi riammessi. In secondo luogo, è stata rafforzata la normativa sulla tassazione delle plusvalenze relative a navi acquistate prima dell'entrata nel regime di imposta sul tonnellaggio. Infine è stata prevista la possibilità di regolarizzare il mancato pagamento di somme dovute per obblighi formativi del personale, il quale, in alternativa all'imbarco di cadetti, costituisce una condizione per la permanenza nel regime agevolato. I commi da 11 a 15 dell'articolo 24, come detto, contengono la delega esercitata con lo schema di decreto legislativo in esame.

L'**articolo 6**, in luogo dell'attuale procedura di rinnovo, **prevede un rinnovo tacito del regime della *tonnage tax***. A scadenza del termine dei dieci esercizi sociali, durante i quali l'opzione esercitata è irrevocabile, subentra il tacito rinnovo, ferma restando la procedura di revoca vigente. La procedura di tacito rinnovo si applica ad ogni scadenza del termine dei dieci esercizi sociali. A seguito della presente disposizione, il Ministro dell'economia e delle finanze adegua le proprie disposizioni ministeriali in materia.

Le disposizioni in commento si applicano a decorrere dal periodo d'imposta successivo all'entrata in vigore del presente decreto.

Articolo 7

L'**articolo 7** introduce un requisito oggettivo per l'accesso al regime della *tonnage tax*. La disposizione chiarisce che l'**opzione esercitata è efficace solo quando si verifica la condizione che sulle navi**, limitatamente alle tipologie traghetti *ro-ro* e *ro-ro-pax*, iscritte nel registro internazionale adibiti a traffici commerciali tra porti appartenenti al territorio nazionale, continentale e insulare, anche per viaggi a seguito o in precedenza di un viaggio proveniente da o diretto verso un altro Stato, **è imbarcato esclusivamente personale italiano e comunitario**.

Articolo 8

L'**articolo 8** dispone una serie di modifiche al comma 621 dell'articolo 1 della legge di stabilità 2016 ([legge n. 208 del 2015](#)), le quali, come osserva la relazione introduttiva al provvedimento, sono sostanzialmente volte al **ripristino della gratuità degli atti consolari relativi alla spedizione di navi** (di cui all'articolo 39 della sezione VI della tabella dei diritti consolari). Tali modifiche avranno decorrenza dal primo giorno del secondo mese successivo all'entrata in vigore dello schema di decreto.

Il **comma 621** dell'art. 1 della legge di stabilità 2016 ([legge 28 dicembre 2015, n. 208](#)) prevede un aumento della tariffa dei diritti consolari, mediante una serie di modifiche alla tabella allegata al [decreto legislativo n. 71 del 2011](#).

Gli interventi di modifica riguardano anzitutto (lett. a) gli importi dei diritti fissi previsti alle sezioni I (atti di stato civile) - ad eccezione dei diritti relativi alla domanda di riconoscimento della cittadinanza italiana a persona maggiorenne -, IV (atti in materia di controversie, di assistenza giudiziaria e di giurisdizione volontaria) e VII (atti amministrativi): l'incremento previsto è del 20 per cento, con arrotondamento all'importo intero superiore.

Del 40 per cento è invece l'incremento previsto (lett. b) per gli importi dei diritti fissi contenuti alle sezioni II (atti notarili), VI (atti relativi alla navigazione marittima ed aerea), VIII (atti diversi da quelli di stato civile e notarili, legalizzazioni e traduzioni) e IX (diritti di urgenza), anche in questo caso con arrotondamento all'importo intero

superiore.

Un ulteriore incremento (lett. c)) si ottiene con l'aggiunta nella sezione III (passaporti, documenti d'identità e visti) di una ulteriore voce riguardante il visto nazionale di tipo D per motivi di studio, la cui tariffa è fissata in 50 euro.

Vengono infine (**lettera d**) abrogati gli articoli **39 (atti relativi alla spedizione di navi)**, 41 (vidimazione del giornale di rotta di aeromobili italiani), 43 (deposito di atti di stato civile compilati a bordo di navi italiane) e 52 (ricezione di richieste di pubblicità relative a navi o ad aeromobili) della già citata sezione VI: occorre ricordare, a tale riguardo, che le disposizioni ora richiamate disponevano il rilascio a titolo gratuito di tali atti.

L'articolo 8 in commento, dispone una serie di modifiche al comma 621 in precedenza illustrato, che avranno decorrenza dal primo giorno del secondo mese successivo all'entrata in vigore del provvedimento in esame. Le modifiche sono volte al ripristino della **gratuità degli atti consolari relativi alla spedizione di navi** (art. 39 della sezione VI della tabella dei diritti consolari).

In particolare, il comma unico dell'articolo 8 dispone alla **lettera a)** la soppressione, nella lettera d) del comma 621, del riferimento all'articolo 39, aggiungendo alla fine della lettera d) medesima una disposizione che incrementa i **diritti consolari di cui all'articolo 55** - che concerne gli atti non enunciati nei precedenti articoli della sezione VI della tabella allegata al [decreto legislativo 71 del 2011](#) - , fissando tali diritti in **25 euro**, a fronte degli attuali 14 euro.

La lettera b) del comma unico dell'articolo 8 in commento dispone poi l'aggiunta, dopo la lettera d) del comma 621, della lettera d- bis), con la quale sono fissati in **50 euro** i diritti di cui all'articolo 74 della già menzionata tabella, articolo che concerne i **diritti di urgenza per atti da rilasciare entro le 24 ore**, e che attualmente prevede una tariffa di 48 euro.

Si osserva come il ripristino della gratuità degli atti consolari relativi a spedizione di navi venga presentato nella relazione introduttiva come obbligo internazionale dell'Italia in base alla Convenzione sulle facilitazioni del traffico marittimo internazionale, entrata in vigore per il nostro Paese nel 1972: tuttavia non appare congrua la citazione della relativa norma (J. 2.1.1).

La relazione tecnica che accompagna il provvedimento in esame, in ordine all'articolo 8, cita tra l'altro i criteri di delega di cui ai commi 11 e 12 dell'[articolo 24 della legge 122 del 2016](#) - legge europea 2015-2016 - , con i quali appunto il Governo è delegato al riordino delle disposizioni legislative in materia di **incentivi in favore delle imprese marittime**, nell'ottica della definizione di un sistema maggiormente competitivo che incentivi gli investimenti settoriali e favorisca la crescita dell'occupazione e la salvaguardia della flotta nazionale

Per quanto poi riguarda gli **oneri** che l'articolo 8 del provvedimento in esame comporta - in quanto finalizzato al ripristino della gratuità dei diritti consolari relativi alla spedizione di navi - la relazione tecnica riporta analiticamente il calcolo delle necessarie compensazioni, per le quali trovano giustificazione l'aggiunta alla lettera d) del comma 621 dell'art. 1 della legge di stabilità 2016, nonché l'aggiunta della lettera d- bis).

Articolo 9

L'articolo 9 reca **disposizioni finali e transitorie**.

In particolare, il **comma 1** prevede che le **imprese armatoriali debbano adeguarsi** alle disposizioni del decreto **entro 18 mesi** dall'entrata in vigore del decreto stesso.

Il **comma 2**, **subordina l'efficacia** delle disposizioni del decreto in questione alla **conclusione positiva** del processo di **notifica agli Uffici della Commissione europea** del decreto, per quanto concerne gli aspetti relativi agli **aiuti di Stato**.

Si ricorda che con il **regolamento (UE) 2015/1589 del 13 luglio 2015**, sono state ricodificate le norme relative agli aiuti di Stato.

Il compito di verificare se vi sia il giusto equilibrio tra gli effetti negativi sulla concorrenza determinato dall'aiuto e gli effetti positivi in termini di comune interesse, è affidato alla **Commissione europea** (Direzione generale per la concorrenza) che ha **competenza esclusiva in materia di aiuti di Stato** (in base all'art. 108 TFUE).

L'art. 108, par. 3 del TFUE prevede che alla Commissione siano **comunicati, in tempo utile** perché presenti le sue osservazioni, i **progetti diretti a istituire o modificare aiuti**. L'art. 21, par. 1 del regolamento 1589 prevede che la Commissione ottenga dallo Stato membro interessato tutte le informazioni necessarie alla **revisione**, in collaborazione con lo Stato membro, **dei regimi di aiuti esistenti**, nonché di verifica dei progetti di nuovi aiuti.

Gli **Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi** sono stati definiti con la **Comunicazione C(2004) 43** della Commissione.

Si ricorda infine che in base all'**art. 107 del Trattato** sul Funzionamento dell'UE gli aiuti sono ammessi quando:

- consentono di realizzare **obiettivi di comune interesse** (servizi di interesse economico generale, coesione sociale e regionale, occupazione, ricerca e sviluppo, sviluppo sostenibile, promozione della diversità culturale, ecc.);
- rappresentano il giusto strumento per correggere taluni "fallimenti del mercato".

Relazioni e pareri allegati

Lo schema è accompagnato dalla relazione illustrativa, dalla relazione tecnica e dell'analisi tecnico

normativa (ATN).

Conformità con la norma di delega

La disciplina appare conforme a quanto previsto dalla delega legislativa.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

Le norme contenute nello schema concernono aspetti diversi. In primo luogo le modifiche al codice della navigazione rientrano nell'ambito dell'**ordinamento civile** (articolo 117, comma secondo, lettera l), le numerose disposizioni concernenti interventi sui presupposti per il conseguimento di benefici fiscali concernono oltre che la materia **ordinamento tributario e contabile** (articolo 117, comma secondo, lettera e), anche la **tutela della concorrenza** (articolo 117, comma secondo, lettera e).

Conformità con altri principi costituzionali

La disciplina introdotta dallo schema di decreto legislativo in esame subordina la concessione di benefici fiscali e contributivi per le navi traghetto ro-ro e ro-ro pax iscritte nel Registro internazionale, adibite a traffici commerciali tra porti appartenenti al territorio nazionale, continentale e/o insulare, anche a seguito o in precedenza di un viaggio proveniente da o diretto verso un altro Stato, al fatto che su tali navi sia imbarcato **esclusivamente personale italiano o comunitario**. Tale principio, stabilito già nella delega legislativa, è altresì presente nelle attuali norme del codice della navigazione relative al cabotaggio ed in quelle relative all'iscrizione al Registro internazionale delle navi.

Compatibilità comunitaria

L'articolo 9 dello schema, in ottemperanza a quanto previsto dalle norme del Trattato UE (art. 108), subordina l'efficacia delle disposizioni del decreto in questione alla **conclusione positiva** del processo di **notifica agli Uffici della Commissione europea** del decreto, per quanto concerne gli aspetti relativi agli **aiuti di Stato**.

Incidenza sull'ordinamento giuridico

Lo schema di decreto legislativo modifica il Codice della Navigazione (art. 159), il decreto legge 30 dicembre 1997, n. 457 recante "Disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione" (articoli 1, 2, 4, 6). Sono inoltre modificati il decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, recante il Testo unico Imposte sui redditi, e successive modificazioni e integrazioni (articolo 155) e la legge 28 dicembre 2015, n. 208, legge di stabilità per il 2016, (articolo 1, comma 621).

Senato: Dossier n. 364

Camera: Atti del Governo n. 319

9 settembre 2016

Senato	Servizio Studi del Senato	Studi1@senato.it - 066706-2451	 SR_Studi
	Servizio Bilancio del Senato	SBilancioCU@senato.it - 066706-5790	 SR_Bilancio
Camera	Servizio Studi	st_trasporti@camera.it - 066760-2614	 CD_trasporti
	Dipartimento Trasporti		
	Servizio Studi	st_finanze@camera.it - 066760-9496	 CD_finanze
	Dipartimento Finanze		

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

TR0395