



# Riordino delle disposizioni legislative vigenti in materia di incentivi fiscali, previdenziali e contributivi in favore delle imprese marittime

## A.G. 321

Nota di verifica n. 419  
14 settembre 2016

### Informazioni sugli atti di riferimento

Natura atto:	Schema di decreto legislativo
Atto del Governo:	321
Titolo:	Riordino delle disposizioni legislative vigenti in materia di incentivi fiscali, previdenziali e contributivi in favore delle imprese marittime
Norma di riferimento:	Articolo 24, commi 11 e 13, della legge 7 luglio 2016, n. 122
Relatore per la Commissione di merito:	Ribaudo per la VI Commissione; Mognato per la IX Commissione
Gruppo:	PD
Relazione tecnica (RT):	presente
Commissioni competenti:	VI Finanze, IX Trasporti

### Finalità

Il provvedimento – adottato nell'esercizio della delega contenuta nell'articolo 24, commi 11 e 12, della legge n. 122/2016 – reca uno schema di decreto legislativo per il riordino delle disposizioni legislative vigenti in materia di incentivi fiscali, previdenziali e contributivi in favore delle imprese marittime.

L'articolo 24, comma 15, della L. 122/2016 stabilisce che dall'attuazione della delega non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti di rispettiva competenza con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. In conformità all'articolo 17, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, qualora il decreto legislativo determini nuovi o maggiori oneri che non trovino compensazione al proprio interno, il decreto stesso è emanato solo successivamente o contestualmente alla data di entrata in vigore dei provvedimenti legislativi che stanziino le occorrenti risorse finanziarie.

Il provvedimento è corredato di relazione tecnica.

Nella presente Nota sono riportati sinteticamente i contenuti delle disposizioni dello schema di decreto che presentano profili di carattere finanziario e le informazioni fornite dalla relazione tecnica (vedi tabella). Vengono quindi esposti gli elementi di analisi e le richieste di chiarimento considerati rilevanti ai fini di una verifica delle quantificazioni riportate nella relazione tecnica.

### Verifica della quantificazioni

Disposizioni dello schema di decreto legislativo che presentano profili finanziari	Elementi forniti dalla relazione tecnica
	La <a href="#">relazione tecnica</a> , prima di analizzare i singoli articoli, afferma che dalle disposizioni non derivano costi quantificabili in via diretta e immediata in quanto tali effetti dipenderanno dal mantenimento o meno dell'iscrizione nel registro internazionale italiano delle navi che svolgono traffici internazionali o misti. Gli effetti sono infatti legati

	<p>non solo alle modalità di iscrizione, ma anche al numero delle navi iscritte che costituisce, secondo la relazione, elemento di natura assolutamente non quantificabile. La relazione precisa che trattasi di scelte legate anche agli andamenti congiunturali italiani e internazionali nonché ai regimi fiscali e contributivi adottati dai singoli Stati che, benché in via di armonizzazione, ancora differiscono. Pertanto, a seguito dell'entrata in vigore del decreto, gli armatori delle navi escluse dai benefici potrebbero cancellare le loro navi dal registro internazionale e trasferire la sede in un altro Paese. Non è possibile, secondo la RT, prevedere né quantificare le conseguenze di tale eventuale decisione.</p>
<p><b>Articolo 1</b> in riferimento alle navi provenienti da registro straniero, prevede la possibilità – in presenza di specifiche condizioni - del rilascio del passavanti provvisorio (durata 60 giorni) prima della loro immatricolazione in Italia.</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> afferma che la disposizione reca norme di semplificazione e non determina oneri a carico dello Stato in materia di trasporto marittimo né effetti finanziari a carico di altre pubbliche amministrazioni.</p>
<p><b>Articoli da 2 a 5</b> stabiliscono che i benefici previdenziali, contributivi e fiscali (di cui al decreto legge n. 457/1997) possono essere fruiti dalle navi traghetto "ro-ro" (trasporto merci) e "ro-ro pax" (trasporto merci e persone) adibite al cabotaggio iscritte nel registro internazionale solo se il personale imbarcato sia esclusivamente italiano o comunitario. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'art. 2 dispone che per le navi traghetto "ro-ro" e "ro-ro pax" adibite al cabotaggio e iscritte nel registro Internazionale, il personale imbarcato deve essere esclusivamente italiano o comunitario;</li> <li>- l'art. 3 prevede che gli accordi in deroga previsti dalla legge n. 88/2001 – che consentono l'imbarco di personale extracomunitario – non possono essere stipulati per le navi traghetto "ro-ro" e "ro-ro pax" iscritte nel registro internazionale;</li> <li>- l'art. 4 stabilisce che le navi traghetto "ro-ro" e "ro-ro pax" possano fruire dei benefici fiscali previsti dall'art. 4 del DL n. 457/1997 (detassazione e crediti d'imposta) esclusivamente se sia imbarcato a bordo personale italiano e comunitario;</li> <li>- l'art. 5 stabilisce che le navi traghetto "ro-ro" e "ro-ro pax" possano fruire degli sgravi contributivi previsti dall'art. 6 del DL n. 457/1997 esclusivamente se sia imbarcato a bordo personale italiano e comunitario.</li> </ul>	<p>La <b>relazione tecnica</b> afferma che, in merito agli effetti finanziari a carico dello Stato, gli articoli da 2 a 4 non determinano costi quantificabili in via diretta ed immediata in quanto tali effetti dipendono dal mantenimento o meno dell'iscrizione nel registro internazionale italiano delle navi che svolgono traffici internazionali o misti. Analoghe considerazioni sono espresse dalla RT con riguardo agli effetti finanziari a carico delle pubbliche amministrazioni (ivi compresi INPS e INAIL) degli articoli 3 e 4. Per quanto attiene all'articolo 5, al RT non ravvisa oneri per il bilancio dello Stato e per le altre pubbliche amministrazioni.</p>
<p><b>Articoli 6 e 7</b> intervengono sul regime fiscale agevolato in favore delle imprese marittime (<i>tonnage tax</i>) disciplinato dagli articoli da 155 a 161 del TUIR. In particolare, si prevede il rinnovo automatico dell'esercizio dell'opzione per l'applicazione del predetto regime (art. 6) e si esclude la possibilità di esercitare l'opzione quando sulle navi, limitatamente ai traghetti "ro-ro" e "ro-ro pax" iscritti nel registro internazionale, non</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> afferma che l'art. 6 (rinnovo tacito dell'opzione) non determina oneri per lo Stato e per la pubblica amministrazione. In riferimento all'articolo 7, afferma che gli effetti finanziari per lo Stato e per l'Agenzia delle entrate – positivi e/o negativi - derivanti dall'iscrizione delle navi nel registro internazionale italiano non sono allo stato preventivabili.</p>

<p>è imbarcato esclusivamente personale italiano e comunitario (art. 7).</p>	
<p><b>Articolo 8</b> interviene sulla misura dei diritti consolari di cui alla tariffa allegata al d.lgs. n. 71/2011, prevedendo, con riferimento alla sezione VI (atti relativi alla navigazione marittima ed aerea):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'esclusione dall'abrogazione disposta dalla legge di stabilità 2016 dell'art. 39 della predetta tariffa. Si ricorda che con tale abrogazione la legge di stabilità 2016 ha previsto, in luogo della gratuità, un diritto pari a 14 euro per ogni atto (secondo quanto previsto dall'art. 55);</li> <li>- l'incremento da 14 euro a 25 euro del diritto di cui all'art. 55 (atti relativi alla navigazione marittima ed aerea non enunciati negli articoli precedenti della sezione).</li> </ul> <p>Inoltre, con riferimento alla sezione IX (diritti di urgenza) l'incremento da 48 a 50 euro del diritto dovuto per gli atti da rilasciare entro 24 ore.</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> evidenzia che la soppressione dell'art. 39 della tariffa consolare disposta dalla legge di stabilità 2016 ha comportato che le spedizioni di navi sono state ricondotte all'articolo 55 della medesima tariffa. La RT segnala inoltre che, fermi restando gli arrotondamenti dovuti ai pagamenti in valuta estera, in base all'art. 55:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nel 2015, (tariffa in vigore 10 euro), sono stati riscossi 21.670 euro (2.180 atti);</li> <li>- nei primi sette mesi del 2016 (tariffa in vigore 14 euro) sono stati riscossi 46.144 euro (3.391 atti).</li> </ul> <p>Proiettando il dato 2016 ad intero anno, si prevede un numero di atti pari a 5.813 (3.391/7x12) che evidenziano un incremento, rispetto al 2015, di 3.633 atti (5.813-2.180). Ipotizzando che tale incremento sia attribuibile interamente all'art. 39, <u>la perdita di gettito risulta pari a 50.682 euro annui (3.633x14euro).</u></p> <p>A fronte di tale onere, la RT considera:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'incremento di 11 euro della tariffa di cui all'art. 55 che comporta in maggior gettito di 23.980 euro (2.180x11euro);</li> <li>- l'incremento di 2 euro della tariffa di cui all'art. 74.</li> </ul> <p>In proposito, la RT afferma che nei primi sette mesi del 2016 sono stati registrati n. 8.505 atti. Pertanto: 8.505/7x12=14.580 n. atti cui corrisponde un maggior gettito di 29.160 euro.</p> <p><u>Complessivamente, il maggior gettito risulta pari a 53.140 euro annui.</u></p>
<p><b>Articolo 9</b> stabilisce che le imprese armatoriali devono adeguarsi alle modifiche introdotte entro 18 mesi dalla data di entrata in vigore del presente provvedimento. Si dispone altresì che l'efficacia del provvedimento in esame sia subordinato all'esito positivo dell'esigenza da parte della Commissione europea limitatamente agli aspetti relativi agli aiuti di stato.</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> afferma che il periodo transitorio è stato previsto in ottemperanza all'ordine del giorno con il quale nella seduta del 30 giugno 2016, la Camera ha impegnato il Governo a valutare l'opportunità di prevedere un periodo transitorio non inferiore ad un anno dalla data di entrata in vigore del decreto delegato durante il quale sia mantenuto il precedente regime fiscale, assicurando alle imprese armatoriali i tempi necessari ad adeguarsi alla nuova disciplina, fermo restando l'obbligo della preventiva notifica alla Commissione Europea.</p> <p>La RT afferma che la disposizione non comporta oneri per la finanza pubblica.</p>

**In merito ai profili di quantificazione**, si segnala quanto segue.

In riferimento agli articoli da 2 a 5 – che intervengono sulla disciplina di cui al decreto legge n. 457/1997 istitutivo del Registro Internazionale, che ha introdotto agevolazioni fiscali e sgravi contributivi in relazione alle navi ivi iscritte - si prende atto di quanto evidenziato dalla RT circa l'assenza di oneri diretti ed immediati. Peraltro la stessa relazione tecnica evidenzia la possibilità di effetti indiretti che deriverebbero da un'eventuale riduzione del numero delle navi iscritte nel Registro Internazionale, con conseguente minor gettito fiscale e contributivo.

Analogamente, le modifiche introdotte al regime agevolato *tonnage tax* – dirette ad escludere dall'ambito di applicazione le navi traghetto "ro-ro" e "ro-ro pax" con personale a bordo non

esclusivamente italiano o comunitario – potrebbero, secondo quanto evidenziato dalla RT, determinare mutamenti nei comportamenti delle imprese marittime, con eventuali riduzioni di gettito fiscale.

Pur rilevando che i predetti effetti, cui fa riferimento la relazione tecnica, presentano comunque carattere eventuale ed indiretto, andrebbe chiarito come si intenda far fronte a tali variazioni di gettito, qualora dovessero verificarsi. Si evidenzia in proposito che non è prevista una procedura di verifica e/o monitoraggio dell'impatto finanziario delle previsioni del provvedimento dopo la sua entrata in vigore .