



DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa dei senatori SONEGO, BONFRISCO, COMPAGNA, FASIOLO, LAI, LIUZZI, MARAN, PEGORER, PERRONE, RUSSO, SOLLO, SPILABOTTE, TARQUINIO, VATTUONE e BATTISTA

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 5 OTTOBRE 2016

Disposizioni in materia di corresponsione forfettaria delle imposte sul reddito delle navi iscritte al registro internazionale

ONOREVOLI SENATORI. - Il presente disegno di legge propone di alzare la soglia massima di forfettizzazione delle imposte sul reddito dovute dalle navi iscritte nel registro internazionale; si tratta della *Tonnage Tax*. Il disegno di legge propone infatti di portare all'80 per cento l'attuale limite del 50 per cento stabilito dall'articolo 155 del testo unico delle imposte sui redditi di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917 (TUIR).

La *Tonnage Tax* italiana fu molto utile introdotta nell'ordinamento dal decreto legislativo 12 dicembre 2003, n. 344, e nel 2015 l'Italia è stata autorizzata dalla Commissione europea a prorogare l'operatività delle disposizioni sino al 2023.

Secondo i dati statistici forniti dalle autorità italiane il nuovo regime tributario ha fatto crescere il tonnellaggio della flotta mercantile nazionale di oltre il 70 per cento e l'occupazione di marittimi UE/SEE è più che raddoppiata.

La *Tonnage Tax* italiana, similmente a quella di altri Paesi dell'Unione europea, è dunque una storia di successo che dà soddisfazione al prodotto interno lordo, al gettito tributario e contributivo nonché all'impiego poiché ha fatto crescere la marineria tricolore in modo significativo.

Proprio quel successo sta provocando una crisi di crescita. Accade infatti che vi siano primarie compagnie di *shipping* di diritto italiano che abbiano quasi del tutto esaurito il margine di forfettizzazione del 50 per cento previsto dall'articolo 155 del TUIR e si trovino conseguentemente di fronte al seguente dilemma:

a) rinunciare a ulteriore crescita in presenza del vigente ostacolo del 50 per cento;

b) scegliere di voler proseguire la crescita decidendo di iscriversi al più favorevole registro internazionale di altro Stato dell'Unione europea non potendolo fare in Italia.

Tanto la prima che la seconda opzione implicano conseguenze negative per il PIL, il gettito tributario e contributivo, l'occupazione.

Il presente disegno di legge ha lo scopo di consentire che la flotta italiana iscritta al registro internazionale possa crescere ancora godendo di presupposti di competitività tributaria corrispondenti a quelli medi europei. Di seguito la tabella 1 che indica i più significativi regimi di *Tonnage Tax* presenti in Europa.

Tabella 1.

Paese	Navi ammesse di diritto al regime della <i>tonnage tax</i>	Restante quota di navi <i>time charter</i> ammesse al regime di <i>tonnage tax</i>
Danimarca	Navi di proprietà e in <i>bare boat</i> . Navi <i>in time charter</i> con contratto di durata minima di un anno e massima di sette anni con opzione d'acquisto a favore del <i>charterer</i>	Le restanti navi <i>in time charter</i> sono ammesse al regime di <i>tonnage tax</i> se il loro tonnellaggio lordo non supera di 4 volte il tonnellaggio lordo delle navi ammesse di diritto al regime agevolato
Finlandia	Navi di proprietà o in <i>bare boat</i>	Navi <i>in time charter</i> il cui tonnellaggio netto non sia superiore al 75 per cento di quello complessivamente utilizzato
Francia	Navi di proprietà o in <i>bare boat</i> . Navi <i>in time charter</i>	
Germania	Navi di proprietà e <i>in time charter</i> registrate in Germania	Le navi <i>in time charter</i> non registrate in Germania accedono alla <i>tonnage tax</i> se il loro tonnellaggio netto non supera di 3 volte il tonnellaggio netto del navi registrate in Germania
Italia	Navi di proprietà o in <i>bare boat</i>	Navi <i>in time charter</i> il cui tonnellaggio netto non sia superiore al 50 per cento di quello complessivamente utilizzato
Olanda	Navi di proprietà, in <i>bare boat</i> e <i>in time charter</i>	Non ci sono limiti posto che ci sia almeno una nave in proprietà o co-proprietà
Regno Unito	Navi di proprietà o in <i>bare boat</i>	Navi <i>in time charter</i> il cui tonnellaggio netto non sia superiore al 75 per cento di quello complessivamente utilizzato
Malta	Navi di proprietà o in <i>bare boat</i> e navi <i>in time charter</i>	
Belgio	Navi di proprietà o in <i>bare boat</i>	Le navi <i>in time charter</i> sono ammesse al regime di <i>tonnage tax</i> nel rapporto di 3:1 rispetto alle navi di proprietà o in <i>bare boat</i>
Norvegia	Navi di proprietà o in <i>bare boat</i> e navi <i>in time charter</i>	
Cipro	Navi di proprietà o in <i>bare boat</i>	Navi <i>in time charter</i> il cui tonnellaggio netto non sia superiore al 75 per cento di quello complessivamente utilizzato
Irlanda	Navi di proprietà o in <i>bare boat</i>	Navi <i>in time charter</i> il cui tonnellaggio netto non sia superiore al 75 per cento di quello complessivamente utilizzato

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. All'articolo 155, comma 1, del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, le parole: «non sia superiore al 50 per cento» sono sostituite dalle seguenti: «non sia superiore all'80 per cento».

2. L'efficacia della disposizione di cui al comma 1 è subordinata alla preventiva notifica alla Commissione europea e all'autorizzazione da parte della stessa, ai sensi dell'articolo 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.