

(N. 1115)

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro delle Finanze**

(TREMELLONI)

di concerto col **Ministro del Bilancio**

(VANONI)

col **Ministro del Tesoro**

(GAVA)

e col **Ministro della Marina Mercantile**

(TAMBRONI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 23 GIUGNO 1955

**Agevolazioni fiscali in materia di imposta generale sull'entrata  
per la importazione di navi estere.**

ONOREVOLI SENATORI,

1. Com'è noto, la legge 19 giugno 1940, n. 762 (1), stabilisce, all'articolo 17, primo comma, che per le merci ed i prodotti in genere di estera provenienza, è dovuta, in occasione e per il fatto obbiettivo della importazione, un'imposta corrispondente all'imposta

(1) Articolo 17 della legge 19 giugno 1940, n. 762, 1° comma: « In corrispondenza della imposta stabilita dall'articolo 1 della presente legge, sulle merci importate dall'estero è dovuta, per il fatto obbiettivo dell'importazione, una imposta nella stessa misura del . . . per cento stabilita per le entrate derivanti da trasferimenti di merci nel Regno ».

generale sull'entrata che, a' termini del precedente articolo 1 della legge stessa, colpisce le cessioni di beni che hanno luogo nell'ambito del territorio della Repubblica.

La imposizione prevista dal citato articolo 17 colpisce, in base alla normale aliquota del 3 per cento, anche le navi mercantili acquistate all'estero dagli armatori nazionali, giacchè le medesime, per essere iscritte nel Registro navale italiano, debbono formare oggetto d'importazione e, quindi, scontare, in tal sede, l'accennato tributo oltre ai vari diritti doganali.

2. Senonchè, sempre più frequente si verifica il caso di ditte nazionali che, anzichè pro-

cedere alla regolare importazione e conseguente nazionalizzazione delle navi acquistate all'estero, ricorrono all'espedito di creare specifiche società straniere al solo scopo di porre le navi stesse sotto bandiera estera, onde sottrarsi al tributo. La particolare natura di questi veicoli, e l'esistenza di legislazioni fiscali di altri Paesi più favorevoli, facilitano questo fenomeno.

È evidente quanto una siffatta situazione possa rivelarsi dannosa per l'Erario nei riflessi non solo della imposizione indiretta prevista dall'articolo 17 innanzi citato, ma anche di quella diretta, giacchè in tal modo una notevole parte di un settore economico a capacità contributiva particolarmente elevata viene ad essere sottratta al fisco.

3. Ora, avuto riguardo alla interdipendenza dei fenomeni economici e fiscali, l'Amministrazione finanziaria ritiene che un congruo alleggerimento — per un limitato periodo di tempo — dell'onere come sopra derivante alle categorie interessate per effetto dell'imposizione prevista dall'articolo 17 della legge 19 giugno 1940, n. 762, sarebbe utile in particolare modo per invogliare tali categorie a rientrare nella legalità fiscale e per scoraggiare i tentativi di giustificazione del constatato fenomeno di pratica evasione alla imposizione indiretta e diretta nel settore in esame.

A tal fine si è, pertanto, predisposto l'unico disegno di legge, composto di un unico articolo, con il quale viene determinata nella misura dell'1 per cento l'imposta dovuta, a' termini dell'articolo 17 citato, per le importazioni di navi mercantili che saranno effettuate sino a tutto il 31 dicembre 1957.

4. Naturalmente, le esigenze di Bilancio ed il carattere di generalità ed obbiettività cui si informa l'imposta generale sull'entrata — nella cui ampia locuzione va compresa anche l'imposta di cui all'articolo 17 della legge 19 giugno 1940, n. 762 — impongono di contenere l'agevolazione nei limiti della riduzione dell'aliquota dal 3 all'1 per cento escludendo gli accennati motivi che l'agevolazione stessa possa assumere una più ampia portata ed un'efficacia ancor più protratta nel tempo. È da ricordare che in sede di ricostruzione della flotta mercantile nazionale distrutta dagli eventi bel-

lici, si ritenne di accordare — con decreto legislativo 29 giugno 1947, n. 779 (1), e successive proroghe — la esenzione dal tributo per le importazioni a tal fine effettuate dagli armatori nazionali, ma si trattò di un provvedimento eccezionale adottato in relazione ad una situazione transitoria, egualmente eccezionale, situazione che giustificò e rese possibili i sacrifici che da tale esenzione derivarono allo Stato.

5. Oltre a quella già accennata del termine di scadenza, a un'altra limitazione si è ritenuto di dover subordinare la proposta agevolazione fiscale: la esclusione cioè dal beneficio per le importazioni di navi estere che dall'importatore non siano state acquistate direttamente presso il venditore estero.

Si è voluto, attraverso tale limitazione, escludere dal beneficio fiscale quelle importazioni nelle quali si viene ad inserire l'attività di operatori economici nazionali i quali acquistano le navi all'estero per rivenderle nello Stato prima che ne sia effettuata la importazione, e ciò in considerazione del differente carattere di tale ulteriore attività; in siffatta ipotesi, tuttavia, le parti, qualora si avvalgano dell'istituto delle « vendite nello Stato di merci all'estero » disciplinato dal quarto comma dell'articolo 17 citato (2), fruiranno dell'esenzione dal tributo da tale norma prevista per gli atti economici del genere, e corrisponderanno, nella misura normale del 3

(1) Decreto-legislativo 29 giugno 1947, n. 779, articolo 9: « Sono esenti dall'imposta generale sull'entrata i pagamenti per . . . . . acquisti di navi estere, eseguiti dai nazionali per attuare la ricostruzione del naviglio sinistrato per cause di guerra ».

(2) Articolo 17, legge 19 giugno 1940, n. 762, 4° comma: « Le vendite nel Regno aventi per oggetto merci di origine estera esistenti all'estero, o depositate in luoghi soggetti a vigilanza doganale od anche in transito attraverso il Regno, non sono soggette ad imposta sulla entrata, a condizione che le fatture relative siano assoggettate alla tassa ordinaria di bollo stabilita dall'articolo 52 della tabella allegato A, alla legge del bollo 30 dicembre 1923, n. 3268, e successive modificazioni, che le fatture col bollo siano esibite ad un ufficio del Registro per l'annullamento col bollo a calendario delle marche relative e che l'importazione abbia luogo successivamente alla data della vendita nel Regno.

« La data della vendita nel Regno, agli effetti delle disposizioni di cui al precedente comma, è quella risultante dal bollo a calendario apposto dal detto Ufficio sulle accennate fatture ».

## LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

per cento, solo l'imposta dovuta per l'importazione.

6. Quanto alle presumibili ripercussioni fiscali del provvedimento è bene sottolineare che dai rilievi statistici relativi all'anno 1954 si rileva che nel detto anno sono state effettuate importazioni di navi in genere (mercantili a propulsione, da diporto a propulsione, rimorchiatori) per un valore complessivo di circa 7 miliardi, cui corrisponde l'imposta entrata (con l'aliquota del 3 per cento) di lire 210 milioni.

Apparentemente i due terzi di detta somma sarebbe congetturale come l'importo della con-

trazione che verrebbe a subire il gettito dell'I.G.E. per effetto della riduzione dell'aliquota all'1 per cento prevista dal provvedimento proposto. Se, però, si tiene conto che — come si è già dianzi accennato — per effetto della riduzione dell'aliquota, l'importazione di navi potrà svilupparsi, e il regolare pagamento dell'I.G.E., senza il ricorso agli accorgimenti della costituzione di società estere, potrà fornire più ampia base imponibile, e che tale situazione porterebbe anche dei notevoli benefici nei riflessi dell'imposizione diretta, ne consegue che il prevedibile sacrificio dell'Erario dovrebbe essere largamente compensato.

## DISEGNO DI LEGGE

—

*Articolo unico.*

Per le navi mercantili importate fino al 31 dicembre 1957 da parte di chi ne ha effettuato direttamente l'acquisto dalla ditta estera venditrice, l'imposta di cui all'articolo 17 della legge 19 giugno 1940, n. 762, è stabilita nella misura dell'uno per cento.