



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 20.X.2004

C(2004)3937fin

**Oggetto: Aiuto di Stato n. N 114/2004 – Italia**  
**Regime d'imposizione forfetaria sulla base del tonnellaggio per il trasporto marittimo**

Signor Ministro,

**1. PROCEDIMENTO**

- (1) A seguito delle notizie riportate dalla stampa, i servizi della Commissione sono venuti a conoscenza dell'attuazione a partire dal 1° gennaio 2004 di un regime d'imposizione forfetaria per le imprese marittime sulla base del tonnellaggio<sup>1</sup>. Quest'ultimo è stato introdotto dagli articoli da 155 a 161 del decreto legislativo n. 344 del 12 dicembre 2003, (in prosieguo: il decreto legislativo). Tale regime che sembrerebbe costituire un aiuto di Stato ai sensi del trattato CE, non è stato notificato alla Commissione prima della sua adozione, ai sensi dell'articolo 2 del regolamento sulla procedura applicabile agli aiuti di Stato<sup>2</sup>. Pertanto, la Commissione ha iscritto il regime di cui trattasi nel registro degli aiuti illegali con il numero NN 3/2004. Con lettera del 29 gennaio 2004<sup>3</sup>, la Commissione ha chiesto alle autorità italiane una serie di informazioni sul regime in questione.
- (2) In risposta alla lettera della Commissione del 29 gennaio 2004, la Rappresentanza permanente d'Italia ha notificato il regime di cui trattasi con lettera dell'11 febbraio 2004<sup>4</sup>, con l'impegno che il regime non sarebbe stato attuato senza l'autorizzazione preventiva della Commissione. In base a tale impegno, la Commissione ha attribuito a tale regime un nuovo numero d'ordine nel registro degli aiuti notificati (n. N 114/2004).

---

<sup>1</sup> Introdotto dagli articoli da 155 a 161 del decreto legislativo n. 344 del 12 dicembre 2003.

<sup>2</sup> Regolamento (CE) n. 659/99 del Consiglio, del 22 marzo 1999, GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1.

<sup>3</sup> Riferimento TREN(2004) D/1348.

<sup>4</sup> Protocollata con il riferimento TREN(2004) A/16060.

S.E On. Franco FRATTINI  
Ministro degli Affari esteri  
Piazzale della Farnesina 1  
I - 00194 ROMA

- (3) Dopo un esame preliminare, la Commissione ha constatato che la notifica era incompleta e ha inviato una richiesta di complemento di informazioni alle autorità italiane con lettera del 13 aprile 2004<sup>5</sup>. Le autorità italiane hanno fornito alcuni elementi di risposta con lettera del 21 aprile 2004<sup>6</sup>.
- (4) Con lettera del 3 giugno 2004<sup>7</sup>, i servizi della Commissione hanno inviato una nuova richiesta di complemento di informazioni. Con lettera del 25 agosto 2004<sup>8</sup>, le autorità italiane hanno trasmesso le informazioni richieste.

## **2. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELL'AIUTO**

### **2.1. Titolo del regime**

- (5) *Regime d'imposizione forfetaria sulla base del tonnellaggio*

### **2.2. Sintesi**

- (6) L'Italia prevede d'introdurre a favore delle imprese di trasporto marittimo un regime d'imposizione forfetaria sulla base del tonnellaggio della loro flotta, che sostituirà per le imprese marittime ammissibili la normale imposta sulle società. Tale regime impone che le navi battano bandiera italiana.

### **2.3. Obiettivo del regime**

- (7) Il regime mira da una parte ad indurre gli armatori italiani a far ritornare le loro navi nel registro marittimo internazionale italiano e, dall'altra, a mantenere o a sviluppare le attività marittime a terra sul territorio italiano, come la gestione strategica e commerciale delle navi. L'insieme delle regole previste dovrebbe creare un quadro fiscale tale da incoraggiare in misura adeguata gli armatori italiani a registrare in Italia le loro navi che attualmente navigano battendo bandiere di comodo.

### **2.4. Contesto**

- (8) Il secondo registro marittimo d'Italia, definito "registro marittimo internazionale", è stato creato per evitare che gli armatori dislochino la loro flotta di marina mercantile verso bandiere di comodo. Una serie di misure di aiuti è stata attuata<sup>9</sup> a favore delle navi iscritte al registro marittimo internazionale. Tale registro annovera attualmente 512 navi per un totale di 9,8 milioni di tonnellate di portata lorda, mentre il primo registro contempla 931 navi, che per lo più non appartengono alla marina mercantile, per un totale di 0,78 milioni di tonnellate di portata lorda<sup>10</sup>. Nel 2003 la flotta italiana contava circa 27 200 marinai di cui 19 000 hanno la nazionalità di uno dei 15 vecchi Stati membri e doveva generare circa 5 400 posti a terra<sup>11</sup>.

---

<sup>5</sup> Riferimento TREN(2004) D/4333.

<sup>6</sup> Protocollata con il riferimento TREN(2004) A/19289.

<sup>7</sup> Riferimento TREN(2004) D/8569.

<sup>8</sup> Protocollata con il riferimento TREN(2004) A/29218.

<sup>9</sup> Vedi a tal proposito la sezione 2.10, nel prosieguo della presente decisione.

<sup>10</sup> Fonte: ministero italiano dei Trasporti e delle Infrastrutture.

<sup>11</sup> Fonte: Confitarma.

- (9) Le misure di aiuto attuali si rivelano insufficienti per contrastare la concorrenza dei paesi terzi e per far tornare sotto la bandiera italiana tutte le navi sotto controllo italiano. Per rendere più attrattivo il suo registro internazionale, l'Italia intende attuare anche le misure di sostegno al trasporto marittimo previste dalla sezione 3.1 degli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi<sup>12</sup>, per quanto riguarda l'imposta sulle società.

## 2.5. Caratteristiche del regime

- (10) Il reddito imponibile, che sarà in fine imposto all'aliquota d'imposta sulle società, è determinato in via forfetaria in funzione del tonnellaggio delle loro navi e della durata dell'utilizzazione di tali navi sulla base del reddito giornaliero seguente<sup>13</sup>:
- da 0 a 1 000 tonnellate di stazza netta (NT): 0,0090 euro per NT;
  - da 1 001 a 10 000 NT: 0,0070 euro per NT;
  - da 10 001 a 25 000 NT: 0,0040 euro per NT;
  - da 25 001 NT: 0,0020 euro per NT.
- (11) Per il calcolo della base imponibile di ciascuna nave non sono computati i giorni di mancata utilizzazione a causa di manutenzione, riparazioni, ammodernamento e trasformazione della nave. Sono altresì esclusi dal computo dei giorni di operatività quelli nei quali la nave è in disarmo temporaneo. Per contro, dall'imponibile forfetario non è ammessa alcuna deduzione. L'imposta forfetaria è perciò determinata dalla moltiplicazione del reddito imponibile così determinato per l'aliquota in vigore dell'imposta sulle società.
- (12) Il decreto legislativo prevede che il reddito imponibile sia successivamente moltiplicato per i coefficienti di seguito previsti, in relazione all'età della nave:
- da 0 a 5 anni: 0,90;
  - da 6 a 10 anni: 0,95;
  - da 11 a 25 anni: 1,05;
  - oltre 25 anni: 1,10.
- (13) Un armatore perde il beneficio dell'imposizione forfetaria:
- Nel caso in cui, oltre la metà delle navi complessivamente utilizzate viene locato dal contribuente a scafo nudo per un periodo di tempo superiore, per ciascuna unità, al 50% dei giorni di effettiva navigazione per ciascun esercizio sociale.
  - Nel caso di mancato rispetto dell'obbligo di formazione dei cadetti secondo le modalità che saranno successivamente stabilite per decreto.

---

<sup>12</sup> Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi, GU C 13 del 17.1.2004, pag. 3.

<sup>13</sup> Vedi l'articolo 156 del decreto legislativo.

## 2.6. Criteri di ammissibilità

### 2.6.1. Attività ammissibili

- (14) Le attività ammissibili al regime forfetario d'imposizione sono:
- a) il trasporto merci;
  - b) il trasporto passeggeri;
  - c) il soccorso in mare, il rimorchio in mare qualora si tratti di una prestazione di trasporto, il trasporto e la posa in opera di impianti offshore e l'assistenza marittima in alto mare.
- (15) Alcune attività accessorie sono altresì incluse tra quelle ammissibili all'imposizione forfetaria qualora siano "direttamente connesse, strumentali e complementari" alle attività ammissibili precedentemente citate e comprendono:
- la gestione di cinema, bar e ristoranti, a bordo di navi ammissibili al regime d'imposizione forfetaria;
  - gli introiti di contratti di subappalto o *franchising* concessi per attività ammissibili;
  - le operazioni di gestione commerciale, quali la prenotazione di capacità di carico e di biglietti per passeggeri;
  - i servizi amministrativi e le prestazioni di assicurazione connessi ai servizi di trasporto di passeggeri e di merci, venduti insieme alla prestazione di trasporto;
  - l'imbarco e lo sbarco di passeggeri;
  - il carico e lo scarico di merci, compresa la manipolazione e movimentazione di alcuni container all'interno dell'area portuale;
  - il raggruppamento o la suddivisione di alcune merci prima o dopo il trasporto in mare;
  - il noleggio e la fornitura di container.
- (16) In generale, le attività che non sono direttamente inerenti all'attività del trasporto marittimo non sono ammissibili. L'importo determinato per il calcolo dell'imposta forfetaria di conseguenza non può riguardare alcun introito che non derivi esclusivamente dalla gestione delle navi ammissibili e delle attività ammissibili.
- (17) Pertanto, sono esclusi dalla base imponibile del regime forfetario le entrate derivanti dalla vendita di prodotti di lusso, di prodotti e di servizi che non sono consumati a bordo, dai giochi di azzardo, dalle scommesse e dai casinò.
- (18) Con lettera del 21 aprile 2004, le autorità italiane hanno precisato che l'attività di dragaggio non sarà ammissibile al regime d'imposizione forfetaria e che l'attività

di rimorchio potrà esserlo, solo nel caso in cui rispetti le condizioni applicabili a tale settore, come previste negli orientamenti comunitari<sup>14</sup>.

- (19) Nel caso di cessione a titolo oneroso di uno o più navi soggette all'imposizione forfetaria, la base imponibile comprende anche la plusvalenza o minusvalenza realizzata. Tuttavia, qualora la cessione riguardi un'unità già in possesso dell'utilizzatore in un periodo d'imposta precedente a quello di prima applicazione del regime, nel regime di imposizione forfetaria si prenderà in considerazione solo la differenza tra il corrispettivo conseguito, al netto degli oneri di diretta imputazione, e il costo non ammortizzato dell'ultimo esercizio antecedente a quello di prima applicazione del regime di imposizione forfetaria.

#### 2.6.2. *Navi ammissibili*

- (20) Per essere ammissibili all'imposizione forfetaria, le navi devono:
- effettuare attività ammissibili,
  - ed essere immatricolate nel registro marittimo internazionale italiano.

#### 2.6.3. *Imprese ammissibili*

- (21) Possono essere ammissibili le società soggette all'imposta sulle società che assicurano attività ammissibili per mezzo di navi ammissibili.

### 2.7. **Costo della dotazione del regime**

- (22) Le autorità italiane ritengono che l'istituzione del regime comporterà una perdita di entrate fiscali per lo Stato italiano che si aggira attorno ai 20 milioni di euro l'anno.

### 2.8. **Durata**

- (23) Conformemente al loro impegno assunto con lettera del 21 aprile 2004, le autorità italiane prevedono di attuare il regime fiscale in questione per 10 anni. In caso di prolungamento oltre i 10 anni, il regime sarà nuovamente notificato alla Commissione, ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE.
- (24) Gli aiuti individuali durano 10 anni. Nel caso in cui un'impresa opti per l'imposizione forfetaria, tale opzione è irrevocabile e potrà essere rinnovata per un ulteriore periodo di 10 anni qualora il regime sia nuovamente approvato dalla Commissione in seguito ad una nuova notifica.
- (25) Qualora, per una qualsiasi ragione, il periodo nel quale l'impresa deve essere assoggettata al regime forfetario venga interrotto o venga meno l'efficacia

---

<sup>14</sup> «Il "rimorchio" rientra nel campo di applicazione degli orientamenti soltanto se più del 50% dell'attività di rimorchio effettivamente svolta da un rimorchiatore durante un dato anno costituisce un "trasporto marittimo". Il tempo di attesa può essere proporzionalmente assimilato alla parte dell'attività totale effettivamente svolta da un rimorchiatore che costituisce un "trasporto marittimo". Va sottolineato che il rimorchio effettuato in particolare nei porti o che consiste nell'assistere navi a propulsione autonoma ad entrare in porto non costituisce un "trasporto marittimo" ai fini della presente comunicazione. Nel caso di rimorchio non sono possibili deroghe al legame di bandiera».

dell'opzione esercitata, una nuova richiesta da parte dell'impresa interessata non può avvenire prima che sia trascorso il decennio originariamente previsto<sup>15</sup>.

## **2.9. Misure antiabuso**

- (26) Le misure antiabuso mirano ad impedire che i contribuenti possano beneficiare, in modo irregolare, del regime di aiuti per attività inammissibili. Talune misure antiabuso accompagnano abitualmente i regimi analoghi che la Commissione ha esaminato fino ad oggi.
- (27) Nella fattispecie, il decreto legislativo comprende tra l'altro l'obbligo di tenere una contabilità separata nel caso in cui l'impresa marittima eserciti, oltre le attività ammissibili, talune attività inammissibili e di applicare regole fiscali in materia di valore normale dei beni ceduti, nonché regole relative al trattamento di gruppi di imprese.

### *2.9.1. Contabilità separata*

- (28) Ai sensi dell'articolo 159, paragrafo 2, del decreto legislativo<sup>16</sup>, i contribuenti interessati saranno obbligati a tenere una contabilità separata, da un lato per le attività ammissibili e dall'altro per le attività inammissibili.

### *2.9.2. Prezzo di cessione*

- (29) Ai sensi dell'articolo 160, paragrafo 2, del decreto legislativo, l'Italia applicherà norme di controllo analoghe a quelle applicabili in materia di valore normale dei beni ceduti nelle transazioni tra gruppi, per tutte le transazioni tra la parte dell'impresa o del gruppo assoggettata all'imposizione forfetaria e quella che è assoggettata all'imposizione normale sui benefici.

### *2.9.3. Ripartizione degli elementi del passivo tra le attività ammissibili e le attività inammissibili*

- (30) I regimi d'imposizione forfetaria sulla base del tonnellaggio prevedono generalmente alcune disposizioni specifiche che mirano a evitare che le imprese beneficiarie destinino prioritariamente il capitale sociale alle attività ammissibili e i debiti alle attività inammissibili, debiti che danno luogo ad oneri deducibili per la determinazione dell'imposta normale sulle società. Tali metodi permetterebbero infatti ad alcune imprese di ampliare in modo indebito i benefici dell'imposizione forfetaria a talune attività inammissibili.
- (31) Sempre ai sensi dell'articolo 160, paragrafo 2, del decreto legislativo, le autorità italiane verificheranno specificatamente che gli interessi debitori siano correttamente ripartiti tra la parte dell'impresa che effettua attività ammissibili e quella che effettua attività inammissibili.

### *2.9.4. Gruppo di imprese*

- (32) Ai sensi dell'articolo 155, paragrafo 1, del decreto legislativo, nel caso in cui un'impresa opti per l'imposizione forfetaria, essa è tenuta ad assoggettare a tale regime tutte le sue navi ammissibili. Inoltre, nel caso in cui l'impresa faccia parte

---

<sup>15</sup> Vedi articolo 157, comma 9, del decreto legislativo.

<sup>16</sup> Vedi articolo 159, 2° paragrafo, del decreto legislativo.

di un gruppo, tutte le società che ne fanno parte e che effettuano attività ammissibili devono essere assoggettate al medesimo trattamento.

## **2.10. Sovrapposizione con altri sistemi**

- (33) Secondo le informazioni di cui dispone la Commissione, la marina mercantile italiana beneficia già, per tutte le navi iscritte al registro marittimo internazionale, di vari regimi specifici, approvati dalla Commissione con decisione del 13 maggio 1998. Tali regimi sono i seguenti:
- a) la riduzione dell'imposta sulle persone giuridiche per i redditi derivanti dall'utilizzazione di navi iscritte nel registro internazionale (articolo 4, secondo comma della legge n. 30/1998);
  - b) l'esonero dal versamento dei contributi previdenziali e assistenziali per i marittimi imbarcati su navi iscritte nel registro internazionale (articolo 6 della legge n. 30/1998);
  - c) l'esenzione dall'imposta sul reddito per il personale di bordo imbarcato sulle navi iscritte nel registro internazionale (articolo 4, primo comma, della legge n. 30/1998);
  - d) la riduzione dell'imposta sui contratti d'assicurazione per le navi iscritte nel registro internazionale (articolo 9 quater, primo comma, della legge n. 30/1998);
  - e) la riduzione dell'imposta sui contratti di arruolamento dei marittimi imbarcati sulle navi iscritte nel registro internazionale (articolo 9 quater, secondo comma della legge n. 30/1998).
- (34) Con decisione del 14 luglio 2004, la Commissione ha accettato che i regimi sopra menzionati possano riguardare altresì tutte le navi da trasporto che effettuano tragitti marittimi superiori a 100 miglia nautiche, o tutte quelle che effettuano meno di 6 tragitti mensili di cabotaggio. Infatti, l'articolo 39, paragrafo 14 bis del decreto legislativo n. 269 del 20 settembre 2003, permette già a tali navi di accedere al registro marittimo internazionale.

## **2.11. Impegni assunti dall'Italia**

- (35) Con lettera del 25 agosto 2004<sup>17</sup>, le autorità italiane si sono impegnate ad abolire qualsiasi discriminazione in relazione all'età delle navi. In tal senso, entro la fine del 2004, esse annulleranno l'articolo 156, paragrafo 1, lettera b) del decreto legislativo che introduce alcuni coefficienti modulatori in relazione all'età delle navi.
- (36) Le autorità italiane forniranno alla Commissione relazioni annuali che dovranno indicare, tra l'altro, l'evoluzione dell'impiego di marinai sotto la bandiera italiana, distinguendo in particolare i marinai comunitari, l'evoluzione della flotta iscritta al registro internazionale, il numero di società che beneficiano dell'imposizione forfetaria sulla base del tonnellaggio e la spesa finanziaria del

---

<sup>17</sup> Caso N 45/2004. Decisione non ancora pubblicata sul sito web della Commissione.

regime. Tali relazioni studieranno altresì l'impatto che le varie misure fiscali potrebbero avere sui registri degli altri Stati membri.

- (37) Peraltro, le autorità italiane verificheranno che ogni impresa non riceva, cumulativamente, per mezzo delle misure oggetto della presente decisione o di qualsiasi altro regime di aiuti, un aiuto superiore a quello autorizzato dalla sezione 11 degli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi.
- (38) Infine, con lettera del 21 aprile 2004, le autorità italiane si sono impegnate a notificare nuovamente alla Commissione il regime tra 10 anni, ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE. Pertanto, il regime preso in esame dalla presente decisione terminerà il 31 dicembre 2013.

### **3. VALUTAZIONE**

#### **3.1. Esistenza di un aiuto ai sensi del trattato CE**

- (39) Ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza.
- (40) Con l'imposizione forfetaria sulla base del tonnellaggio, le autorità italiane prevedono di concedere vantaggi a talune imprese mediante risorse statali. La riduzione d'imposta che risulta da questo nuovo regime minaccia di falsare la concorrenza e potrebbe incidere sugli scambi tra gli Stati membri. Perciò la Commissione ritiene che le varie misure di cui trattasi costituiscano un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.

#### **3.2. Base giuridica**

- (41) Ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), possono considerarsi compatibili con il mercato comune gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse. La Commissione ritiene che l'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), sia la base giuridica adeguata applicabile nel caso in questione.
- (42) Gli aiuti a favore del settore marittimo devono essere esaminati alla luce dei nuovi orientamenti comunitari del 2004 in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi<sup>18</sup>, (in prosieguo: gli "orientamenti comunitari"). Essi definiscono i regimi di aiuti di Stato che possono essere introdotti per sostenere gli interessi del settore comunitario del trasporto marittimo nel perseguimento di obiettivi generali quali:
- realizzare un trasporto marittimo più sicuro, efficiente e rispettoso dell'ambiente,

---

<sup>18</sup> Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi, GU C 13 del 17.1.2004, pag. 3.



- incoraggiare l'iscrizione o la reinscrizione del naviglio nei registri degli Stati membri,
  - contribuire al consolidamento delle industrie marittime connesse stabilite negli Stati membri, e al mantenimento di una flotta globalmente competitiva sui mercati mondiali,
  - mantenere e migliorare il know-how marittimo e proteggere e promuovere l'occupazione dei marittimi europei,
  - contribuire alla promozione di nuovi servizi nel settore del trasporto marittimo a corto raggio, in linea con il Libro bianco della Commissione sulla politica dei trasporti<sup>19</sup>.
- (43) Pertanto, sulla base dei suddetti orientamenti comunitari la Commissione ha proceduto all'analisi della compatibilità delle varie misure fiscali previste.
- (44) La Commissione rammenta che i regimi di aiuto non dovrebbero essere attuati a discapito delle economie di altri Stati membri e non devono falsare la concorrenza tra gli Stati membri in misura contraria al comune interesse. Gli aiuti di Stato devono essere sempre limitati a ciò che è necessario per realizzare il loro fine ed essere concessi in modo trasparente. Gli Stati membri devono prendere in considerazione, individualmente per ciascuna impresa, l'effetto cumulativo di tutti gli aiuti concessi a tale impresa a livello nazionale, regionale e/o locale.

### **3.3. Esame della compatibilità del regime**

#### *3.3.1. Precedenti decisioni della Commissione relative ad analoghi regimi d'imposizione forfetaria in altri Stati membri*

- (45) Sulla stessa base giuridica, nel corso degli ultimi anni, la Commissione ha già approvato diversi regimi d'imposizione forfetaria sulla base del tonnellaggio a favore del trasporto marittimo, in vari Stati membri:
- (1) il regime olandese approvato il 20 marzo 1996 (caso N 738/1995);
  - (2) il regime tedesco approvato il 25 novembre 1998 (caso N 396/1998);
  - (3) il regime britannico approvato il 2 agosto 2000 (caso N 790/1999);
  - (4) il regime spagnolo approvato il 27 febbraio 2002 (caso N 736/2001);
  - (5) il regime danese approvato il 12 marzo 2002 (caso N 563/2001);
  - (6) il regime finlandese approvato il 16 ottobre 2002 (caso N 195/2002);
  - (7) il regime irlandese approvato l'11 dicembre 2002 (caso N 504/2002);
  - (8) il regime spagnolo applicabile al distretto di Biscaglia approvato il 5 febbraio 2003 (caso N 572/2002);
  - (9) il regime francese approvato il 13 maggio 2003 (caso N 737/2002);
  - (10) il regime belga approvato il 19 marzo 2003 (caso N 433/2002).

---

<sup>19</sup> Documento disponibile al seguente indirizzo Internet:  
[http://europa.eu.int/comm/energy\\_transport/fr/lb\\_fr.html](http://europa.eu.int/comm/energy_transport/fr/lb_fr.html).

- (46) Le tabella seguente illustra le aliquote per la determinazione della base imponibile per i regimi già approvati dalla Commissione, anch'essa assoggettata all'aliquota dell'imposta sulle società.

*Tabella 1: Aliquote per la determinazione della base imponibile in alcuni Stati membri*

Tonnellaggio	Aliquote in euro per 100 tonnellate di stazza netta (NT) e per giorno								
	NL	D	DK	UK	E	IRL	FIN	F	B
0-1 000 NT	0,91	0,92	0,94	0,97	0,90	1,00	1,38	0,93	0,90
Fino a 10 000 NT	0,67	0,69	0,67	0,73	0,70	0,75	1,03	0,71	0,70
Fino a 25 000 NT	0,46	0,46	0,40	0,48	0,40	0,50	0,69	0,47	0,40
Oltre 25 000 NT	0,23	0,23	0,27	0,24	0,20	0,25	0,57	0,24	0,20

Fonte: Commissione

- (47) In particolare emerge da questa tabella che le aliquote d'imposta sulla base del tonnellaggio previste dalle autorità italiane sono sufficientemente vicine alla media delle aliquote precedentemente approvate dalla Commissione da scartare rischi di eventuali impatti sugli scambi tra Stati membri.

### 3.3.2. Conformità con la sezione 3.1 degli orientamenti comunitari

- (48) I regimi di imposizione delle imprese devono essere valutati alla luce della sezione 3.1 degli orientamenti comunitari intitolata «Regime fiscale delle società di navigazione».
- (49) La Commissione avrebbe potuto nutrire dubbi sulla compatibilità delle disposizioni che mirano a introdurre coefficienti modulatori in relazione all'età delle navi. Infatti, nella decisione finale del 30 giugno 2004<sup>20</sup> relativa, fra l'altro, al regime d'imposizione forfetaria belga, la Commissione aveva rifiutato talune disposizioni analoghe ritenendo che potessero creare distorsioni di concorrenza. Poiché con lettera del 25 agosto 2004 le autorità italiane hanno preso l'impegno di ritirare qualsiasi coefficiente modulatore in relazione all'età delle navi, siffatti dubbi non hanno più motivo di esistere.
- (50) Per il resto, il regime soddisfa tutte le condizioni previste alla sezione 3.1 degli orientamenti comunitari. In particolare, per il settore del rimorchio, le autorità italiane si sono impegnate a rispettare scrupolosamente le norme previste dagli orientamenti comunitari a tal proposito. Peraltro, l'obbligo dell'iscrizione nel registro navale italiano esenta l'Italia dall'obbligo di:
- dimostrare che la gestione strategica e commerciale di tutti le navi di cui trattasi abbia effettivamente luogo a partire dal suo territorio;
  - assicurarsi che le imprese beneficiarie si impegnino ad aumentare o almeno a mantenere nel registro di uno Stato membro la parte di tonnellaggio che esse gestiranno sotto la bandiera italiana.

<sup>20</sup> Decisione non ancora pubblicata nella GU.

### 3.3.3. *Cumulo con altri regimi di aiuti.*

- (51) Ai sensi della sezione 11 degli orientamenti comunitari, la Commissione deve accertarsi che l'insieme degli aiuti concessi nel quadro dei capitoli da 3 a 6 dei suddetti orientamenti non superi l'importo complessivo delle imposte delle imprese marittime e dei contributi sociali che avrebbero dovuto normalmente sostenere<sup>21</sup>.
- (52) La Commissione ricorda all'Italia l'obbligo di verificare che, per ciascun aiuto individuale concesso a un'impresa che beneficia dell'imposizione forfetaria per l'insieme o per una parte delle sue attività, il livello precedentemente menzionato sarà rispettato.

### 3.3.4. *Esame delle misure antiabuso*

- (53) La Commissione considera che le misure antiabuso previste dal decreto legislativo e descritte nella sezione 2.9 della presente decisione sono molto simili a quelle previste nei corrispondenti regimi di altri Stati membri e che sono sufficienti a garantire, all'interno di un'impresa o di uno stesso gruppo di imprese, una rigorosa distinzione sul piano contabile tra le attività ammissibili e le attività inammissibili e quindi a evitare evasioni d'imposta a favore delle attività inammissibili che le compagnie che hanno optato per l'imposizione forfetaria potrebbero esercitare.

### 3.3.5. *Compatibilità generale del regime*

- (54) Considerato quanto sopra, la Commissione ritiene che il regime d'imposizione forfetaria applicabile alle imprese marittime è conforme alle disposizioni degli orientamenti comunitari e pertanto è compatibile con il mercato comune.

## 4. DECISIONE

Alla luce delle suddette considerazioni, la Commissione ha deciso di non sollevare obiezioni nei confronti del regime d'imposizione forfetaria applicabile alle imprese marittime, considerandolo compatibile con il mercato comune, sulla base dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE.

Ove la presente lettera dovesse contenere informazioni riservate da non divulgare, si prega informarne la Commissione entro quindici giorni lavorativi dalla data di ricezione della presente. Qualora non riceva una domanda motivata in tal senso entro il termine indicato, la Commissione presumerà l'esistenza del consenso alla comunicazione a terzi e alla pubblicazione del testo integrale della lettera nella lingua facente fede, sul sito Internet [http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids). La domanda dovrà essere inviata a mezzo lettera raccomandata o fax al seguente indirizzo:

Commissione europea  
Direzione generale dell'Energia e dei Trasporti  
Unità A.4  
Edificio DM 28 06/90  
B-1049 BRUXELLES

---

<sup>21</sup> "L'entità totale dell'aiuto concesso nel quadro dei capitoli da 3 a 6 non debba superare l'importo complessivo delle imposte e dei contributi sociali riscossi per le attività di trasporto marittimo e per i marittimi".

Fax: 0032 2 296 41 04

Voglia gradire, signor Ministro, i sensi della mia più alta considerazione.

Per la Commissione

Loyola de Palacio  
Vicepresidente