



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 13.04.2015
C(2015) 2457 final

VERSIONE PUBBLICA

Il presente documento è un documento interno della Commissione ed ha carattere esclusivamente informativo.

**Oggetto: Aiuto di Stato n° SA.38085 (2013/N) – Italia
Proroga del regime d'imposta sul tonnellaggio**

Signor Ministro,

1. PROCEDURA

- (1) Con lettera del 23 dicembre 2013, le autorità italiane hanno notificato alla Commissione, a norma dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (in appresso "TFUE"), la loro intenzione di prorogare di 10 anni il vigente regime di imposta sul tonnellaggio.
- (2) La Commissione ha considerato la notifica incompleta e ha chiesto pertanto informazioni supplementari con lettere del 18 marzo, del 23 giugno, del 7 ottobre 2014 e del 21 gennaio 2015.
- (3) In risposta alle richieste della Commissione, le autorità italiane hanno fornito informazioni supplementari con lettere del 25 aprile, del 25 luglio, del 19 novembre 2014 e dell'11 febbraio 2015.

2. DESCRIZIONE DEL REGIME DI AIUTI VIGENTE

- (4) La Commissione ha approvato il vigente regime di imposta sul tonnellaggio con decisione del 20.10.2004¹. La presente descrizione riassume le disposizioni

¹ Decisione della Commissione del 20.10.2004 relativa all'aiuto di Stato N 114/2004 – Italia, *Regime d'imposizione forfetaria sulla base del tonnellaggio per il trasporto marittimo* (GU C 136 del 3.6.2005, pag. 41).

Onorevole Paolo Gentiloni
Ministro degli Affari esteri e della Cooperazione Internazionale
P.le della Farnesina 1
I - 00194 Roma

essenziali del regime attualmente in vigore. Tale descrizione prende in considerazione le informazioni complementari fornite dalle autorità italiane nella presente procedura di notifica, oltre ad alcuni impegni ulteriori assunti da queste ultime, al fine di adeguare il programma agli sviluppi della prassi decisionale della Commissione in materia di aiuti di Stato al trasporto marittimo.

2.1. Obiettivi del regime; beneficiari

- (5) L'obiettivo del regime d'imposta sul tonnellaggio è di salvaguardare il settore del trasporto marittimo in Italia, di mantenere i posti di lavoro e le competenze marittime. Il regime costituisce un sistema per il pagamento del debito d'imposta sugli utili. Le imprese ammissibili possono optare per un'imposta calcolata sul tonnellaggio netto della flotta che esse gestiscono (imposta sul tonnellaggio) anziché essere tassate sugli utili effettivi delle loro attività di trasporto marittimo nell'ambito del sistema italiano standard di imposte sul reddito.
- (6) Il regime, *tra l'altro*, mira a promuovere il rimpatrio da parte degli armatori nazionali delle navi battenti bandiere di comodo e mantenere o sviluppare attività marittime in Italia, come la gestione strategica e commerciale delle navi.
- (7) Soltanto le persone giuridiche che sono soggette all'imposta sulle società in Italia e che operano nel trasporto marittimo internazionale per nave, o in un'attività equivalente, possono optare per tale sistema alternativo. Più avanti figura la descrizione delle imprese, delle navi e delle attività ammissibili.

2.2. Valutazione del regime

- (8) Secondo i dati statistici forniti dalle autorità italiane, il tonnellaggio della flotta mercantile italiana è aumentato di oltre il 70% dopo l'introduzione del regime di imposizione sulla base del tonnellaggio. L'impiego di marittimi UE/SEE è più che raddoppiato a bordo delle navi che beneficiano del regime italiano d'imposta sul tonnellaggio.
- (9) Secondo le autorità italiane, i dati disponibili indicano che tale regime ha contribuito al rilancio della flotta mercantile italiana e del cluster marittimo nazionale. Su tale base, le autorità italiane ritengono che sia assolutamente necessario prorogare la durata del regime.

2.3. Base giuridica e disposizioni di attuazione

- (10) L'Italia ha introdotto il regime nel 2005, sulla base del decreto legislativo n. 344 del 12 dicembre 2003.
- (11) Il decreto ministeriale del 23 giugno 2005 "Disposizioni di applicazione per il regime per la determinazione della base imponibile per la tassazione delle società di navigazione, di cui agli articoli da 155 a 161 del codice delle imposte sui redditi ("imposta sul tonnellaggio")" ha fornito ulteriori chiarimenti.

2.4. Dotazione finanziaria

- (12) Le perdite stimate di gettito fiscale annuo sono ammontate a 20 milioni EUR all'anno².

2.5. Durata del regime

- (13) La durata del regime approvata era di 10 anni³.

2.6. Criteri di ammissibilità

- (14) Le seguenti attività sono ammissibili al regime di imposta sul tonnellaggio:
- trasporto di merci;
 - trasporto di passeggeri;
 - soccorso in mare, rimorchio in mare quando costituisce servizio di trasporto, trasporto e installazione di impianti offshore e assistenza in alto mare⁴.
- (15) Le operazioni di rimorchio e simili possono essere ammesse al regime di imposta sul tonnellaggio se soddisfano le condizioni per tale settore, come stabilito negli orientamenti in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi⁵.
- (16) Il regime d'imposta sul tonnellaggio è applicabile anche alle navi noleggate a tempo/viaggio che svolgono attività ammissibili, indipendentemente dalla bandiera della nave interessata, a condizione che il tonnellaggio di tali navi non superi il 50% di tutte le navi del beneficiario nell'ambito del regime d'imposta sul tonnellaggio.
- (17) Le entrate provenienti dal noleggio di navi a "a scafo nudo" ("noleggio a scafo nudo")⁶ non sono ammissibili all'aiuto a norma del regime di imposta sul tonnellaggio. Ai sensi dell'articolo 157, commi 1 e 2 del decreto legislativo n. 344 del 12.12.2003:
- l'opzione per l'imposta sul tonnellaggio non può essere esercitata quando oltre la metà delle navi utilizzate sono noleggate a scafo nudo per un tempo superiore al 50 dei giorni di navigazione effettiva di ogni nave durante l'esercizio fiscale⁷.
 - L'imposta sul tonnellaggio non si applica ai proventi generati nei giorni in cui le navi sono noleggate a scafo nudo.
- (18) Le attività secondarie direttamente connesse complementari e parallele alle suddette attività ammissibili continuano a essere disciplinate dal regime d'imposta sul tonnellaggio⁸.

² Considerando (22) della decisione N 114/2004.

³ Considerando (23) della decisione N 114/2004.

⁴ Considerando (14) della decisione N 114/2004.

⁵ Considerando (18) della decisione N 114/2004.

⁶ Noleggio di navi senza equipaggio e fornitura di gestione tecnica.

⁷ Considerando (13) della decisione N 114/2004.

⁸ Considerandi (15) e (17) della decisione N 114/2004.

- (19) L'attività di dragaggio non è ammissibile all'aiuto nell'ambito del regime d'imposta sul tonnellaggio⁹.
- (20) Le navi che non hanno ricevuto una certificazione di sicurezza per la navigazione internazionale, le navi da guerra, le navi gestite dallo Stato per attività non commerciali, i pescherecci e le imbarcazioni da diporto non sono ammissibili al regime di imposta sul tonnellaggio.
- (21) Le autorità italiane verificano il rispetto delle disposizioni in materia di ammissibilità del regime sulla base dei seguenti dati, che devono essere forniti da ciascun beneficiario per l'intera sua flotta soggetta all'imposta sul tonnellaggio: nome della nave, numero di immatricolazione nel registro navale, codice postale del porto di immatricolazione della nave, tipo di utilizzo della nave, codice del paese straniero in cui la nave noleggiata è registrata nei casi di navi nolleggiate a tempo determinato, tonnellaggio della nave, giorni di utilizzazione.
- (22) Gli azionisti delle società di trasporto marittimo non beneficiano di ulteriori vantaggi fiscali. Per quanto riguarda il trattamento fiscale dei dividendi pagati e dei guadagni/perdite in conto capitale realizzati grazie alla vendita di azioni detenute da azionisti di società soggette al regime d'imposta sul tonnellaggio, si applicano le abituali disposizioni fiscali.
- (23) Le imprese beneficiarie devono irrevocabilmente optare per il regime d'imposta sul tonnellaggio per almeno 10 anni¹⁰. Se un'impresa perde il diritto all'imposta sul tonnellaggio, tale impresa non può rientrare nel regime prima della scadenza del periodo di 10 anni¹¹. Per il futuro le autorità italiane intendono rafforzare ulteriormente tale norma, definendo il periodo minimo che deve intercorrere tra l'uscita dal regime d'imposta sul tonnellaggio e la possibilità di rientrari nuovamente, a 5 anni; ciò potrebbe applicarsi ai casi in cui i motivi dell'uscita dal regime si verificano dal sesto anno in poi.
- (24) Tutte le altre disposizioni, comprese le misure per prevenire gli abusi¹², restano invariate. Per quanto riguarda il requisito in base al quale le navi ammissibili devono essere iscritte nel registro navale internazionale italiano ("flag-link rule")¹³, le autorità italiane si sono impegnate a modificare le disposizioni vigenti per consentire alle navi registrate in Stati UE/SEE di beneficiare del regime di imposta sul tonnellaggio¹⁴.

2.7. Base imponibile e calcolo dell'imposta sul tonnellaggio

- (25) La base imponibile dell'imposta sul tonnellaggio verrà calcolata sulla base della formula in appresso¹⁵.

⁹ Considerando (18) della decisione N 114/2004.

¹⁰ Considerando (24) della decisione N 114/2004.

¹¹ Considerando (25) della decisione N 114/2004.

¹² Considerandi (26) - (32) della decisione N 114/2004.

¹³ Considerando (20) della decisione N 114/2004.

¹⁴ In seguito all'iniziativa EU-Pilot 7060/14/TAXU dei servizi della Commissione.

¹⁵ Considerando (10) della decisione N 114/2004.

Tabella 1

Base imponibile calcolata sul tonnellaggio netto			
0-1 000 NT	1001-10 000 NT	10 001-25 000 NT	>25 000 NT
€0,90 per 100 NT	0,70 EUR per 100 NT	€0,40 per 100 NT	€0,20 per 100 NT

- (26) Non sono incluse le giornate in cui una nave è fuori servizio per lavori di manutenzione, riparazione abituale o straordinaria, ristrutturazione o riconversione; né lo sono le giornate in cui la nave è temporaneamente immobilizzata. Allo stesso tempo, nessuna imposta è deducibile dalla base imponibile calcolata dell'imposta sul tonnellaggio.
- (27) L'imposta sul tonnellaggio dovuta è successivamente calcolata moltiplicando la base imponibile dell'imposta sul tonnellaggio con l'aliquota applicabile dell'imposta sul reddito delle società¹⁶.

2.8. Norme specifiche sul passaggio dal regime di imposizione degli utili al regime di imposta sul tonnellaggio

- (28) Il regime esistente di cui alle seguenti norme per quanto riguarda le plusvalenze o le perdite attinenti alle navi trasferite nel regime di imposta sul tonnellaggio: in caso di cessione (trasferimento) delle risorse di uno o più navi soggette al regime d'imposta sul tonnellaggio, la base imponibile comprende anche guadagni e perdite in conto capitale. Tuttavia, se la vendita riguarda una nave che il beneficiario possedeva già prima di entrare nel regime d'imposta sul tonnellaggio, la differenza tra il ricavato della vendita, al netto dei costi imputabili direttamente, e il residuo valore fiscale esistente al momento dell'entrata nel regime d'imposta sul tonnellaggio saranno tassati secondo le norme ordinarie relative all'imposta sul reddito delle società¹⁷.
- (29) In futuro, al fine di stabilire i debiti di imposta al momento della vendita di una nave, le autorità italiane procederanno anche al confronto del "valore normale" della nave al momento dell'entrata nel regime di imposta sul tonnellaggio con il valore fiscale al momento dell'entrata nello stesso regime d'imposta.
- (30) Ai sensi dell'articolo 9, comma 3, della legge italiana sull'imposta sul reddito, il "valore normale" è così definito: *“Per valore normale, salvo quanto stabilito nel comma 4 per i beni ivi considerati, si intende il prezzo o corrispettivo mediamente praticato per i beni e i servizi della stessa specie o similari, in condizioni di libera concorrenza e al medesimo stadio di commercializzazione, nel tempo e nel luogo in cui i beni o servizi sono stati acquisiti o prestati, e, in mancanza, nel tempo e nel luogo più prossimi. Per la determinazione del valore normale si fa riferimento, in quanto possibile, ai listini o alle tariffe del soggetto che ha fornito i beni o i servizi e, in mancanza, alle mercuriali e ai listini delle camere di commercio e alle tariffe professionali, tenendo conto degli sconti d'uso. Per i*

¹⁶ L'imposta sul reddito delle società (IRES) in Italia è attualmente del 27,50%.

¹⁷ Considerando (19) della decisione N 114/2004.

beni e i servizi soggetti a disciplina dei prezzi si fa riferimento ai provvedimenti in vigore”.

- (31) Solo gli importi versati dal beneficiario dell'imposta sul tonnellaggio a titolo di tale imposta per la nave in questione possono essere presi in considerazione per ridurre il debito fiscale.
- (32) Indipendentemente dall'effettivo prezzo di vendita, la base imponibile non può essere inferiore al debito netto di imposta calcolato in conformità all'approccio sopra descritto.
- (33) Se un beneficiario esce dal regime d'imposta sul tonnellaggio o se una delle sue navi non soddisfa più i requisiti del regime, i corrispondenti valori fiscali saranno gli stessi che sarebbero stati se non fosse stata esercitata l'opzione dell'imposta sul tonnellaggio¹⁸.

2.9. Cumulo e massimale di aiuto

- (34) L'aiuto proveniente dall'attuale regime è cumulabile con altri aiuti unicamente fino al massimale consentito dalla sezione 11 degli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi¹⁹.
- (35) Attualmente, non esistono regimi di aiuti diretti a favore di società di armamento italiane.
- (36) Per quanto riguarda le navi acquistate prima di entrare nel regime d'imposta sul tonnellaggio, saranno debitamente accertati dalle autorità fiscali i debiti fiscali derivanti dall'imposta sulle società al momento dell'entrata nel regime d'imposta sul tonnellaggio; se del caso saranno prese in considerazione eventuali mitigazioni rispetto ai suddetti debiti, ai fini del calcolo del massimale d'aiuto consentito.
- (37) Le autorità italiane sostengono pertanto che l'aiuto totale²⁰ a favore delle imprese di navigazione non offre alcun vantaggio superiore a quello che rappresenterebbe la completa esenzione da imposte, tasse e contributi sociali di società di navigazione e marittimi.
- (38) In ogni caso, come già specificato nella decisione di approvazione del regime esistente, le autorità italiane verificheranno che nessun beneficiario dell'imposta sul tonnellaggio riceva, attraverso varie misure di sostegno, un aiuto che superi il massimale di aiuto specificato al capitolo 11 dei suddetti orientamenti.
- (39) Le autorità italiane si sono impegnate a sospendere il pagamento dell'aiuto notificato qualora venga accertato che un beneficiario dell'aiuto dispone ancora di un precedente aiuto illegale dichiarato incompatibile da una decisione della Commissione (relativa ad un aiuto individuale o a un regime di aiuto), fino a quando il suddetto beneficiario non abbia rimborsato o versato in un conto

¹⁸ Articolo 8, paragrafo 1, in combinato disposto con il comma 2 del decreto ministeriale del 23 giugno 2005.

¹⁹ Considerando (37) della decisione N 114/2004.

²⁰ Ad eccezione degli aiuti alla formazione, degli aiuti alla ristrutturazione, degli aiuti connessi agli oneri di servizio pubblico e degli aiuti all'avviamento di nuove linee di trasporto marittimo a corto raggio.

bloccato l'importo totale dell'aiuto illegale e incompatibile, inclusi i corrispondenti interessi da recuperare.

3. MODIFICA DEL REGIME VIGENTE

- (40) Nuova durata: le autorità italiane intendono prorogare il regime di 10 anni, fino al 31.12.2023 incluso.
- (41) Nuova dotazione finanziaria: le perdite stimate di gettito fiscale annuo ammontano a 13,5 milioni EUR; mancato gettito fiscale totale stimato pari a 135 milioni EUR nell'arco di durata del regime di 10 anni.
- (42) Le autorità italiane intendono inasprire le norme del regime di aiuti, fissando a 5 anni il periodo minimo che deve intercorrere tra l'uscita dal regime d'imposta sul tonnellaggio e la possibilità di esservi riammessi. Analogamente, l'Italia rafforzerà la normativa sulla tassazione delle plusvalenze relative a navi acquistate prima dell'entrata nel regime di imposta sul tonnellaggio²¹. Inoltre, la norma "flag-link" sarà estesa alle navi immatricolate negli Stati UE/SEE.

4. VALUTAZIONE DELL'AIUTO

4.1. Sussistenza di aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE

- (43) La Commissione conferma le motivazioni esposte nella precedente decisione sul regime attuale, che concludeva che la misura costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, (ora articolo 107, paragrafo 1), del TFUE²².

4.2. Valutazione della misura di aiuto notificata

- (44) L'attuale regime è stato approvato sulla base degli orientamenti in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi²³ (in appresso "orientamenti sui trasporti marittimi"). L'obiettivo del regime, vale a dire salvaguardare il settore del trasporto marittimo in Italia, mantenere i posti di lavoro e le competenze marittime, tassando le imprese ammissibili sulla base del tonnellaggio netto della flotta che esse gestiscono, rimane invariato.
- (45) Gli orientamenti sui trasporti marittimi sono tuttora in vigore. Di conseguenza, la compatibilità del regime prorogato deve essere valutata sulla base degli orientamenti sui trasporti marittimi.
- (46) La Commissione osserva che, da un lato, la proroga notificata e l'aumento della dotazione finanziaria, nonché il rafforzamento del criterio di reingresso²⁴, non inficiano la precedente valutazione della compatibilità del regime di aiuti con il mercato interno.

²¹ Cfr. titolo 2.8 della presente decisione.

²² Considerando (40) della decisione N 114/2004. Dal 1° dicembre 2009 gli articoli 107 e 108 del TFUE sostituiscono rispettivamente gli articoli 87 e 88 del trattato CE senza modificarne la sostanza.

²³ GU C 13 del 17.1.2004, pag. 3.

²⁴ Dopo aver lasciato l'imposta sul tonnellaggio la società precedentemente beneficiaria può rientrare nel regime d'imposta sul tonnellaggio solo dopo 5 anni.

- (47) D'altro canto la Commissione, nella sua prassi recente, ha elaborato criteri che assicurano che solo le attività che sono conformi agli obiettivi e alle condizioni di ammissibilità degli orientamenti sui trasporti marittimi sono coperte da regimi di imposta sul tonnellaggio, e che il livello totale di aiuto alle compagnie di trasporto marittimo non supera il massimale fissato nella sezione 11 degli orientamenti sui trasporti marittimi.
- (48) Pertanto, la Commissione ha valutato le norme del regime notificato applicabili alle attività di noleggio a scafo nudo, noleggio a tempo/viaggio nonché al trattamento di debiti di imposta in occasione del passaggio dalla imposizione sulle imprese alla imposizione sul tonnellaggio.

4.2.1. Attività ammissibili

- (49) Come indicato sopra nel considerando (14), le attività di soccorso in mare, rimorchio in mare quando costituisce servizio di trasporto, trasporto e installazione di impianti offshore e assistenza in alto mare, sono attività ammissibili al regime di imposta sul tonnellaggio. La Commissione nel testo che segue valuta se tali attività possano essere ammissibili al regime di imposta sul tonnellaggio applicando direttamente gli orientamenti sui trasporti marittimi. In caso negativo, la Commissione valuta se tali attività possano essere considerate ammissibili all'imposta sul tonnellaggio direttamente nell'ambito dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE in applicazione degli orientamenti sui trasporti marittimi *per analogia*.

Rimorchio in mare

- (50) Ai sensi del punto 3.1. degli orientamenti sui trasporti marittimi, le operazioni di rimorchio e simili sono ammissibili al regime di imposta sul tonnellaggio a condizione che più del 50% dell'attività di rimorchio effettivamente svolta da un rimorchiatore durante un dato anno costituisca 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". Le attività di rimorchio effettuate in particolare nei porti o che consistono nell'assistere navi a propulsione autonoma ad entrare in porto non costituiscono un "trasporto marittimo". Nel caso di specie, l'aiuto nell'ambito del regime sarà concesso se le condizioni di cui sopra sono soddisfatte e solo per la parte "trasporto marittimo" dell'attività di rimorchio. In queste condizioni, il rimorchio in mare è un'attività ammissibile a norma degli orientamenti sui trasporti marittimi.

Trasporto e installazione di impianti offshore

- (51) La definizione di "trasporto marittimo" di cui all'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento n. 4055/86²⁵ e all'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento n. 3577/92²⁶, e di cui al titolo 2, terzo paragrafo, degli orientamenti sui trasporti

²⁵ Regolamento (CEE) n. 4055/86 del Consiglio, del 22 dicembre 1986, che applica il principio della libera prestazione di servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi (GU L 378 del 31.12.1986, pag. 1).

²⁶ Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo) (GU L 364 del 12.12.1992, pag. 7).

marittimi, comprende il trasporto via mare di passeggeri o merci fra porti, ma anche tra un porto e un impianto o struttura off-shore. Su tale base, il trasporto e l'installazione di impianti offshore possono essere considerati un'attività ammissibile nell'ambito del presente regime di aiuto in conformità agli orientamenti sui trasporti marittimi.

Soccorso in mare e assistenza marittima in alto mare

- (52) La Commissione osserva, in primo luogo, che l'articolo 155, paragrafo 1, del Testo unico delle imposte sui redditi prevede che solo il reddito imponibile derivante dall'utilizzo di navi nel traffico internazionale può essere ammesso al regime di imposta sul tonnellaggio, e, in secondo luogo, che le norme di attuazione contenute nel decreto ministeriale del 23 giugno 2005 prevedono espressamente che il soccorso deve avvenire in mare e l'assistenza in alto mare. Inoltre, non si può escludere che una parte delle attività di tali navi, come il trasporto di persone soccorse o di merci recuperate in mare, di personale di soccorso/assistenza, di apparecchiature corrispondenti, e il rimorchio di navi in mare, potrebbero costituire trasporto marittimo nella misura in cui ciò comporta il trasporto via mare di passeggeri o merci fra porti o tra un porto e un impianto o struttura off-shore.
- (53) Tuttavia, la principale attività delle navi per il soccorso e l'assistenza marittima non costituisce trasporto marittimo. Pertanto, tali attività non possono essere considerate ammissibili nell'ambito del presente regime in applicazione diretta degli orientamenti sui trasporti marittimi.
- (54) Tuttavia, il soccorso in mare e l'assistenza marittima in alto mare potrebbero essere considerati ammissibili ai fini dell'imposta sul tonnellaggio nell'ambito dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE in applicazione degli orientamenti sui trasporti marittimi *per analogia*, a condizione che tali attività comportino un numero sufficiente di caratteristiche comparabili al trasporto marittimo. In particolare, gli orientamenti sui trasporti marittimi possono essere applicati per analogia alle navi che non effettuano trasporto marittimo, a condizione che il mercato in cui operano sia aperto alla concorrenza internazionale e vi sia un rischio elevato di dismissione di bandiera e delocalizzazione²⁷.
- (55) In primo luogo, le navi che effettuano soccorso in mare e forniscono assistenza marittima in alto mare richiedono marittimi qualificati, con qualifiche paragonabili a quelle di marittimi che lavorano a bordo di navi per il trasporto marittimo tradizionale. In secondo luogo, tali navi sono unità adibite alla navigazione marittima e sono tenute a sottoporsi a controlli tecnici e di sicurezza paragonabili a quelli delle navi adibite al trasporto marittimo. Infine, vi è il rischio che le imprese che effettuano le operazioni di soccorso in mare e assistenza marittima in alto mare possano trasferire le loro attività a terra fuori dall'UE al fine di trovare regimi fiscali più accomodanti e quindi registrare le loro

²⁷ Cfr. a tale riguardo (per le navi addette alla posa di cavi, ecc.) decisione del 27.4.2010 relativa all'aiuto di Stato N 714/2009 – Paesi Bassi, *Uitbreiding tonnageregeling tot kabelleggers, pijpenleggers, onderzoeksschepen en kraanschepen* (GU C/158/2010); e (per le navi che effettuano servizi di posa di cavi, pipeline, gru, ricerca) decisione del 13.1.2009 relativa all'aiuto di Stato C 22/2007 – Danimarca, *imposta danese sul tonnellaggio – navi per la posa di cavi* (GU L/119/2009).

navi sotto le bandiere di paesi terzi. In tale contesto, la Commissione riconosce che queste compagnie operano in un mercato globale.

- (56) Di conseguenza, la Commissione riconosce che tali attività sono soggette ad una disciplina giuridica nei settori del lavoro, tecnico e della sicurezza paragonabile a quella dei trasporti marittimi dell'UE. Inoltre, è necessario impiegare marittimi qualificati e formati come avviene nel trasporto marittimo. Infine, le sfide che esse devono affrontare sotto il profilo della concorrenza e della delocalizzazione delle attività a terra sono simili a quelle relative ai trasporti marittimi dell'UE. Questi aspetti sono ripresi negli obiettivi generali degli orientamenti.
- (57) Alla luce di quanto precede, anche se la Commissione è dell'avviso che le attività delle navi che effettuano operazioni di soccorso in mare e assistenza marittima in alto mare non rientrino nella definizione di trasporto marittimo, come stabilito nei pertinenti regolamenti di cui negli orientamenti sui trasporti marittimi, essa ritiene che tali attività possano beneficiare dello stesso tipo di aiuto come quelle di trasporto marittimo. Di conseguenza, può applicarsi a tali attività il titolo 3.1 degli orientamenti (possibilità di sostituire il normale regime di imposta sulle società con un regime di imposta sul tonnellaggio) per analogia.

4.2.2. Norme sulle entrate derivanti dalla concessione a noleggio a scafo nudo

- (58) La Commissione osserva che la normativa italiana esclude i ricavi da attività di locazione a scafo nudo dall'ambito di applicazione del regime d'imposta sul tonnellaggio.
- (59) La Commissione ha già deciso che semplici locatori di navi non possono essere considerati prestatori di servizi di trasporto marittimo ai sensi degli orientamenti sui trasporti marittimi, e non possono quindi beneficiare di un regime di imposta sul tonnellaggio. La Commissione ha consentito solo una limitata flessibilità a favore di effettive compagnie di navigazione che noleggiano le loro navi a scafo nudo nel contesto di una situazione di temporaneo eccesso di capacità²⁸.
- (60) Alla luce di quanto precede, l'esclusione esplicita del noleggio a scafo nudo è conforme agli orientamenti sui trasporti marittimi.

4.2.3. Norme applicabili ai redditi generati dalle attività di noleggio con equipaggio (noleggio a tempo/viaggio)

- (61) I noleggiatori a tempo, i noleggiatori a viaggio e operatori simili che prestano servizi di trasporto con navi noleggate da altre società con equipaggio sono prestatori di servizi di trasporto marittimo e quindi sono di norma ammissibili al regime di aiuto di imposta sul tonnellaggio. La Commissione, tuttavia, ribadisce la posizione da essa adottata in precedenti decisioni²⁹, vale a dire che tali imprese

²⁸ Decisione del 20.12.2011 relativa all'aiuto di Stato SA. 30515 – N 448/2010 – Finlandia, Modifica del regime d'aiuto dell'imposta sul tonnellaggio, GU C 220 del 25.7.2012, pag. 1; decisione del 29.6.2011 relativa all'aiuto di Stato SA. 21233 C/2011 (ex NN/2011, ex CP137/2006) – Spagna (GU C 276 del 21.9.2011, pag. 5).

²⁹ Decisione del 25 febbraio 2009, relativa al regime di aiuto C 2/08 (ex N 572/07) che l'Irlanda intende istituire modificando il regime d'imposta sul tonnellaggio navale (GU L 228 dell'1.9.2009, pag. 20) decisione del 4.2.2015 relativa all'aiuto di Stato SA.14551 (2013/C) (ex 2012/MC) – Francia, *Régime*

possono beneficiare dell'imposta sul tonnellaggio solo se contribuiscono a uno degli obiettivi degli orientamenti sui trasporti marittimi, in particolare l'iscrizione o la reiscrizione del naviglio nei registri degli Stati membri o il mantenimento e il miglioramento del know-how marittimo dell'UE.

- (62) La Commissione ha riconosciuto che limitando la quota di flotta noleggiata a tempo/viaggio all'80% della flotta complessiva del beneficiario si garantisce che il beneficiario contribuisca agli obiettivi di cui sopra, in quanto resterebbero nell'UE sufficienti capacità di gestione tecnica e di gestione dell'equipaggio³⁰.
- (63) In base al regime notificato, la quota di flotta noleggiata a tempo/viaggio è limitata al 50%. Pertanto, tale regime assicura un contributo sufficiente all'obiettivo della conservazione del know-how marittimo europeo.

4.2.4. Disposizioni transitorie tra la tassazione dei redditi delle società ed il regime d'imposta sul tonnellaggio

- (64) Come stabilito nelle recenti decisioni della Commissione³¹, i guadagni in conto capitale relativi alle navi in precedenza oggetto di ammortamento eccessivo che entrano nel regime d'imposta sul tonnellaggio non possono rientrare nel regime di imposta sul tonnellaggio e devono essere considerati come misura distinta di aiuto di Stato.
- (65) Pertanto, se una nave è inserita nel regime d'imposta sul tonnellaggio, è necessario accertare ogni relativo debito d'imposta³² ed eventuali misure di sgravio fiscale relative a tale debito devono restare entro il massimale di aiuto ai sensi del titolo 11 degli orientamenti sui trasporti marittimi.
- (66) Nel quadro del regime notificato, si applicano norme specifiche per il trattamento del debito d'imposta al momento del passaggio da un regime fiscale ad un altro, come descritto al punto 2.8 supra. La Commissione ritiene che tali norme forniscano una sufficiente tutela contro eventuali aiuti indebiti attraverso la tassazione favorevole dei debiti d'imposta derivanti da precedenti ammortamenti eccessivi nell'ambito delle norme sulla tassazione delle società.

5. CONCLUSIONI

- (67) Vista l'analisi che precede, la Commissione conclude che il regime in esame è conforme agli orientamenti sui trasporti marittimi.

d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage en faveur de compagnies de transport maritime, non ancora pubblicata nella GU.

³⁰ Decisione del 25 febbraio 2009, relativa al regime di aiuto C 2/08 (ex N 572/07) che l'Irlanda intende istituire modificando il regime d'imposta sul tonnellaggio navale (GU L 228 del 1.9.2009, pag. 20).

³¹ Decisione del 20.12.2011 relativa all'aiuto di Stato SA. 30515 – N 448/2010 – Finlandia, Modifica del regime d'aiuto dell'imposta sul tonnellaggio (GU C 220 del 25.7.2012, pag. 1); decisione del 29.6.2011 relativa all'aiuto di Stato SA. 21233 C/2011 (ex NN/2011, ex CP137/2006) – Spagna (GU C 276 del 21.9.2011, pag. 5).

³² Differenza tra valore di mercato e valore fiscale al momento dell'ingresso nel regime d'imposta sul tonnellaggio.

6. DECISIONE

- (68) La Commissione deplora che l'Italia abbia applicato la proroga del regime d'imposta sul tonnello, in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.
- (69) Tuttavia, la Commissione ha deciso, sulla base della valutazione che precede, di non sollevare obiezioni nei confronti del regime di aiuti notificato in quanto esso è compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE.
- (70) La Commissione ricorda all'Italia l'obbligo di presentare relazioni annuali sull'applicazione del regime di aiuti in questione.
- (71) Inoltre, la Commissione ricorda all'Italia l'obbligo di informare la Commissione, ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE, in merito a tutti i programmi diretti a modificare il presente regime di aiuti, ad eccezione delle modifiche sopra elencate, alle quali le autorità italiane si sono impegnate.

Se parti della presente lettera sono coperte dall'obbligo del segreto professionale a norma della comunicazione della Commissione relativa al segreto d'ufficio e non devono essere pubblicate, si prega di informarne la Commissione entro quindici giorni lavorativi dalla data di notifica di tale lettera. Qualora non riceva una domanda motivata in tal senso entro il termine indicato, la Commissione presumerà il tacito assenso alla pubblicazione del testo integrale della lettera. Se l'Italia desidera che ad alcune informazioni si applichi il segreto d'ufficio, si prega di indicare le parti pertinenti e fornire una giustificazione in merito a ciascun elemento di cui egli chiede che non venga pubblicata.

La richiesta deve essere trasmessa per via elettronica a norma dell'articolo 3, paragrafo 4 del regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione, al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale della Concorrenza
Protocollo Aiuti di Stato
B-1049 Bruxelles
Fax: (32-2) 296 12 42
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

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

Per la Commissione

Tibor NAVRACSICS
Membro della Commissione