

Roma, 23 gennaio 2025

Circolare n. 28/2025

Oggetto: Tributi/Porti – Aiuti di Stato - Proroga e modifiche alla disciplina della Tonnage Tax – Decisione della Commissione europea del 13.12.2024, su GUCE C/2025/494 del 21.1.2025 - D.lgvo IRPEF-IRES - Art. 19 del D.lgvo. n.192 del 13.12.2024, su G.U. n. 294 del 16.12.2024.

Su richiesta del Governo italiano la Commissione europea ha dato il via libera alla proroga fino al 2033 del regime fiscale agevolato per le compagnie armatoriali cd. "Tonnage Tax" (DPR n. 917/1986) scaduto il 31 dicembre 2023.

Come è noto, tale regime agevolato consente un calcolo forfettario del reddito imponibile sulla base del tonnellaggio della flotta gestita permettendo l'applicazione alle compagnie armatoriali di una tassazione inferiore a quella ordinaria.

Per ottenere l'approvazione della Commissione europea il Governo, nell'ambito della recente riforma IRPEF/IRES, ha apportato alcune modifiche alla disciplina in questione tra cui si segnalano in particolare le seguenti:

- l'agevolazione fiscale potrà continuare ad essere applicata alle entrate accessorie a condizione che queste non superino il 50% delle entrate totali di ciascuna nave ammissibile; sono considerate attività accessorie, tra le altre, il carico e lo scarico merci a condizione che tale servizio non sia fornito a terzi;
- i trasporti terrestri (diversi dai container) immediatamente antecedenti o successivi a quello marittimo sono inclusi nell'agevolazione solo se venduti insieme alla prestazione di trasporto marittimo;
- è stata esclusa in ogni caso dall'agevolazione l'attività accessoria di trasporto terrestre di container che sarà quindi soggetta all'ordinaria imposta sul reddito;
- è cambiato il metodo di calcolo dell'imponibile forfettario che ora è determinato considerando un impiego della nave per tutto l'anno, indipendentemente dalle giornate di mancata utilizzazione della stessa per operazioni di manutenzione, riparazione ordinaria o straordinaria, ammodernamento e trasformazione, disarmo temporaneo o locazione a scafo nudo.

*Cristiana Marrone
Responsabile di Area*

*Per riferimenti confronta circ.re conf.le n. [288/2024](#)
Allegati due
Lc/lc*

© CONFETRA – La riproduzione totale o parziale è consentita esclusivamente alle organizzazioni aderenti alla Confetra.



Bruxelles 13.12.2024
C(2024) 8730 final

VERSIONE PUBBLICA

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

**Oggetto: Aiuto di Stato SA.109641 (2023/N) - Italia
Regime italiano d'imposta sul tonnellaggio (reintroduzione
2024-2033)**

Signor Ministro,

1. PROCEDURA

- (1) Con notifica elettronica dell'11 ottobre 2023, le autorità italiane hanno notificato alla Commissione, a norma dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ("TFUE"), un regime d'imposta sul tonnellaggio a favore delle attività di trasporto marittimo svolte da armatori navali, applicabile in Italia ("il regime notificato").
- (2) Il regime notificato rappresenta una reintroduzione del regime italiano d'imposta sul tonnellaggio, autorizzato per la prima volta con decisione della Commissione del 20 ottobre 2004 nel caso N 114/2004⁽¹⁾ per una durata di 10 anni. Il regime italiano d'imposta sul tonnellaggio è stato poi prorogato fino al 31 dicembre 2023, come autorizzato dalla decisione della Commissione del 13 aprile 2015 nel caso

⁽¹⁾ Decisione della Commissione C(2004) 3937 final del 20 ottobre 2004 (GU C 136 del 3.6.2005, pag. 41).

Onorevole Antonio Tajani
Ministro degli Affari esteri e della cooperazione internazionale
Piazzale della Farnesina, 1
00135 Roma
ITALIA

SA.38085⁽²⁾, modificata successivamente dalla decisione della Commissione del 10 aprile 2018 nel caso SA.50545⁽³⁾.

- (3) La Commissione ha chiesto informazioni supplementari per quanto riguarda il regime notificato con lettere del 30 ottobre 2023, del 27 maggio 2024 e del 7 agosto 2024, alle quali le autorità italiane hanno risposto, rispettivamente, l'11 marzo 2024, il 12 luglio 2024 e il 23 settembre 2024.

2. DESCRIZIONE DEL REGIME NOTIFICATO

2.1. Obiettivi del regime notificato

- (4) Secondo le autorità italiane, l'obiettivo del regime italiano d'imposta sul tonnellaggio è di salvaguardare il settore del trasporto marittimo in Italia e di mantenere i posti di lavoro e le competenze marittime nel paese. Il regime notificato mira a promuovere il rimpatrio da parte degli armatori nazionali delle navi battenti bandiere di comodo, mediante immatricolazione con bandiera dell'Unione europea ("UE") o dello Spazio economico europeo ("SEE"), e a mantenere o sviluppare le attività marittime in Italia, come la gestione strategica e commerciale delle navi.
- (5) Tramite tale regime si intende inoltre incoraggiare il ritorno nell'UE/nel SEE della flotta di navi registrate in paesi terzi, così da arrestare il declino strutturale dei registri e della flotta dell'UE/del SEE e contribuire allo sviluppo del trasporto marittimo nell'UE. Il regime notificato è inteso altresì a migliorare l'economia dell'UE/del SEE nel suo complesso, in quanto le misure volte a mantenere la competitività della flotta europea hanno un impatto anche sugli investimenti a terra delle industrie marittime correlate e sulle industrie marittime nel loro insieme. In quanto tale, il regime notificato contribuirà a evitare la delocalizzazione delle società di trasporto marittimo e, quindi, a migliorare l'occupazione nell'UE in generale e a promuovere il rispetto delle norme europee in termini di sicurezza, efficienza, condizioni di lavoro a bordo e rispetto dell'ambiente.

2.2. Base giuridica nazionale

- (6) La base giuridica del regime di aiuti notificato è composta da:
- gli articoli da 155 a 161 del decreto del Presidente della Repubblica del 22 dicembre 1986, n. 917⁽⁴⁾, come modificato dai progetti di amendamento notificati (Testo Unico delle Imposte sui Redditi o "TUIR");
 - il decreto ministeriale del 23 giugno 2005 "Disposizioni applicative del regime di determinazione della base imponibile delle imprese marittime, di

⁽²⁾ Decisione della Commissione C(2015) 2457 final del 13 aprile 2015 (GU C 406 del 4.11.2016, pag. 1).

⁽³⁾ Decisione della Commissione C(2018) 2074 final del 10 aprile 2018 (GU C 198 dell'8.6.2018, pag. 7).

⁽⁴⁾ Decreto del Presidente della Repubblica del 22 dicembre 1986, n. 917, Testo Unico delle Imposte sui Redditi (TUIR), come modificato dall'articolo 24 della legge n. 122/2016, dagli articoli 6 e 7 del decreto legislativo n. 221/2016 e dall'articolo 10 della legge n. 167/2017.

cui agli articoli da 155 a 161 del TUIR (tonnage tax)", come modificato dai progetti di amendamento notificati ("decreto ministeriale del 23 giugno 2005").

- (7) Gli amendamenti notificati delle basi giuridiche saranno adottate dalle autorità italiane in seguito alla notifica della decisione della Commissione che approva il regime di aiuti.

2.3. Dotazione finanziaria e durata

- (8) Le autorità italiane hanno confermato che il regime notificato, se autorizzato, sarà attuato per una durata di 10 anni, a decorrere dalla data di notifica della presente decisione, e si applicherà per l'intero esercizio fiscale 2024 ⁽⁵⁾.
- (9) La dotazione finanziaria stimata del regime notificato è pari a 166 100 000 EUR. La relativa dotazione finanziaria annuale ammonta a 16,61 milioni di EUR.

2.4. Descrizione del regime notificato

- (10) Nell'ambito del regime notificato, un'impresa di trasporto marittimo residente (ossia soggetta al pagamento dell'imposta sul reddito in Italia) avrà la possibilità di scegliere l'imposta sul tonnellaggio in alternativa al regime normale d'imposta sul reddito delle società applicabile in Italia.
- (11) La peculiarità del regime notificato rispetto al regime normale d'imposta sul reddito delle società è il modo in cui viene determinato il reddito imponibile (ossia la base imponibile). Mentre nell'ambito del regime normale d'imposta sul reddito delle società la base imponibile è costituita dall'utile annuo dell'impresa (con eventuali deduzioni), nel quadro del regime notificato la base imponibile è calcolata sulla base del tonnellaggio netto della flotta della società, mentre le quote della base imponibile (cfr. considerando (32)) sono stabilite in funzione del tonnellaggio netto di ciascuna nave di tale flotta.
- (12) L'adesione a tale regime consente quindi alle imprese di trasporto marittimo di pianificare l'importo dell'imposta sul reddito che saranno tenute a versare, in quanto l'imposta dipende solo dal tonnellaggio della flotta gestita, a prescindere dall'utile effettivo (a differenza del regime normale d'imposta sulle società).
- (13) Pertanto, nel caso in cui un'impresa attiva nel settore del trasporto marittimo sia redditizia, il regime d'imposta sul tonnellaggio comporterebbe generalmente riduzioni significative dell'importo dell'imposta sulle società poiché gli utili sono di norma tassati ad aliquote molto superiori⁽⁶⁾. Nell'ambito di tale regime, le imprese di trasporto marittimo beneficiano quindi in generale di un regime fiscale

⁽⁵⁾ Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera e), del decreto legislativo 12 dicembre 2003, n. 344, "Riforma dell'imposizione sul reddito delle società, a norma dell'articolo 4 della legge 7 aprile 2003, n. 80", le norme di cui al capo VI del titolo II del TUIR (ossia gli articoli da 155 a 161 del TUIR), così come modificato dal medesimo decreto legislativo, si applicano ai periodi d'imposta che iniziano successivamente all'ottenimento dell'autorizzazione dell'Unione europea.

⁽⁶⁾ Tale circostanza potrebbe non essere sempre vera: un'impresa in perdita che abbia aderito all'imposta sul tonnellaggio dovrà comunque pagare un determinato importo di imposta, mentre in base al regime normale d'imposta sulle società potrebbe essere soggetta a un'imposta pari a zero.

più vantaggioso per le loro attività, in quanto l'imposta sul tonnellaggio si applica indipendentemente dagli utili effettivi.

2.4.1. *Ambito di applicazione*

2.4.1.1. *Imprese ammissibili*

- (14) A norma dell'articolo 155, comma 1, del TUIR, gli armatori che gestiscono le proprie navi, così come i noleggiatori, che svolgono attività di trasporto marittimo soggette all'imposta sulle società in Italia possono optare per il regime notificato per un periodo di 10 anni⁽⁷⁾. Nel caso di un soggetto facente parte di un gruppo societario, la scelta di aderire al regime notificato riguarda necessariamente tutte le navi ammissibili di tale gruppo.
- (15) A norma dell'articolo 155, comma 1-bis, del TUIR, le imprese in difficoltà⁽⁸⁾ non sono ammissibili agli aiuti nell'ambito del regime notificato. Inoltre, conformemente al diritto nazionale italiano, neanche le imprese soggette al recupero di aiuti illegali sono ammissibili al regime notificato.
- (16) A norma dell'articolo 157, comma 1, le imprese non possono beneficiare del regime notificato nel caso in cui i) oltre la metà delle navi complessivamente utilizzate per il calcolo dell'imposta sul tonnellaggio sia locata a scafo nudo ("locazione a scafo nudo") e ii) per oltre la metà delle navilocate a scafo nudo il rapporto tra il numero di giorni a scafo nudo e il numero di giorni di effettiva navigazione sia superiore al 50 %.

2.4.1.2. *Navi ammissibili*

- (17) A norma dell'articolo 155, comma 2, del TUIR, solo le navi di tonnellaggio netto superiore a 100 tonnellate possono beneficiare del regime notificato, a condizione che esercitino una delle attività di cui al considerando (22). Inoltre le navi ammissibili devono svolgere attività commerciali registrate nell'UE/nel SEE⁽⁹⁾ e devono battere una bandiera dell'UE/del SEE⁽¹⁰⁾.
- (18) A norma dell'articolo 155, comma 2, lettera c-bis), del TUIR, i rimorchiatori sono ammissibili al regime notificato se oltre il 50 % della loro attività annuale costituisce un trasporto marittimo.
- (19) Inoltre 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

⁽⁷⁾ A norma dell'articolo 157, comma 5, del TUIR, se rinuncia al regime d'imposta sul tonnellaggio alla scadenza di tale periodo, o prima nel caso in cui diventi inammissibile, l'impresa non può optare per l'imposta sul tonnellaggio per un periodo di cinque anni.

⁽⁸⁾ Quali definite all'articolo 2, punto 18), del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014 (GU L 187 del 26.6.2014, pag. 1).

⁽⁹⁾ Cfr. il considerando 16 della decisione della Commissione C(2018) 2074 final.

⁽¹⁰⁾ Cfr. il decreto interministeriale n. 299 del 21 novembre 2023 (modalità di attuazione dell'articolo 10, comma 3, della legge n. 167 del 20 novembre 2017) e il considerando 5 della decisione della Commissione C(2018) 2074 final.

ammissibili al regime d'imposta sul tonnellaggio nell'ambito del regime notificato⁽¹¹⁾.

- (20) Infine il regime notificato non si applica alle navi traghetto *ro-ro* e *ro-ro pax* iscritte nel registro internazionale italiano e che sono adibite a traffici commerciali tra porti appartenenti al territorio nazionale, continentale e insulare, anche per viaggi a seguito o in precedenza di un viaggio proveniente da o diretto verso un altro Stato, che non imbarcano esclusivamente personale italiano o dell'Unione⁽¹²⁾.

2.4.1.3. Attività ammissibili

- (21) Il regime notificato è applicabile solo in relazione alle attività ammissibili. Ciò significa che la base imponibile per qualsiasi altra attività è calcolata conformemente alle norme generali in materia d'imposta sulle società. Le attività ammissibili comprendono l'attività principale del trasporto marittimo e le attività accessorie.
- (22) Ai sensi dell'articolo 155, comma 2, del TUIR, sono considerate attività marittime principali le attività seguenti:
- (a) il trasporto marittimo di merci;
 - (b) il trasporto marittimo di passeggeri;
 - (c) il soccorso in mare, il rimorchio in mare (a condizione che oltre il 50 % dell'attività annuale della nave costituisca un trasporto marittimo), la realizzazione e la posa in opera di impianti offshore e altre attività di assistenza marittima da svolgersi in alto mare.
- (23) Ai sensi dell'articolo 155, comma 3, del TUIR, le attività accessorie direttamente connesse alle attività marittime principali di una nave sono ammissibili nell'ambito del regime notificato, a condizione che il reddito totale derivante da tali attività non superi il 50 % delle entrate totali di ciascuna nave ammissibile. Ai sensi dell'articolo 155, comma 3, del TUIR, tali attività accessorie sono individuate dall'articolo 6, comma 2, del decreto ministeriale del 23 giugno 2005 (di cui all'articolo 161 del TUIR) e comprendono⁽¹³⁾:
- (a) la gestione di cinema, bar e ristoranti a bordo di navi ammissibili e la vendita di prodotti e servizi, esclusi la vendita di prodotti di lusso, i prodotti e i servizi che non sono consumati a bordo, i giochi d'azzardo, le scommesse e i casinò;
 - (b) i contratti di subappalto o franchising o in generale i rapporti contrattuali con terzi per l'esercizio di attività ammissibili;

⁽¹¹⁾ Cfr. il considerando 20 della decisione della Commissione C(2015) 2457 final.

⁽¹²⁾ Cfr. il considerando 23 della decisione della Commissione C(2018) 2074 final.

⁽¹³⁾ Articolo 6, comma 2, del decreto ministeriale del 23 giugno 2005 "Disposizioni applicative del regime di determinazione della base imponibile delle imprese marittime, di cui agli articoli da 155 a 161 del TUIR (tonnage tax)", come modificato dai progetti di emendamento notificati.

- (c) le operazioni di gestione commerciale, quali la prenotazione di capacità di carico e di biglietti per passeggeri;
 - (d) i servizi amministrativi e le prestazioni di assicurazione connessi ai servizi di trasporto di merci e passeggeri, venduti insieme alla prestazione di trasporto;
 - (e) l'imbarco e lo sbarco passeggeri;
 - (f) il carico e lo scarico merci, inclusa la manipolazione e la movimentazione di container all'interno dell'area portuale, a condizione che tale servizio non sia fornito a terzi;
 - (g) il raggruppamento o la suddivisione di merci prima o dopo il trasporto in mare;
 - (h) la fornitura e messa a disposizione di container, a condizione che tale servizio non sia fornito a terzi;
 - (i) trasporti terrestri, diversi dal trasporto di container, immediatamente antecedenti o successivi a quello marittimo, a condizione che tale servizio sia venduto insieme al rispettivo servizio di trasporto marittimo.
- (24) Tutte le altre attività, diverse dalle attività marittime principali e dalle attività accessorie di cui sopra, non sono in linea di principio ammissibili nell'ambito del regime notificato. Queste comprendono, tra l'altro, le attività delle navi di cui al considerando (19), la locazione di navi a scafo nudo e il dragaggio.

2.4.1.4. Entrate ammissibili

- (25) Le entrate ammissibili per il calcolo della base imponibile nell'ambito del regime notificato sono, in linea di principio, le entrate generate dalle attività di trasporto marittimo principali delle navi ammissibili (cfr. il considerando (22)).
- (26) Inoltre, ai sensi dell'articolo 155, comma 3, del TUIR, le entrate derivanti dalle attività accessorie sono ammissibili nell'ambito del regime notificato a condizione che il reddito totale derivante da tali attività non superi il 50 % delle entrate totali di ciascuna nave ammissibile.
- (27) Ai sensi dell'articolo 155, comma 2, lettera c-bis), del TUIR, sono ammissibili al regime d'imposta sul tonnellaggio solo le entrate derivanti dalle attività di trasporto marittimo dei rimorchiatori, a condizione che oltre il 50 % dell'attività annuale della nave costituisca un trasporto marittimo.
- (28) A norma dell'articolo 157, comma 4, del TUIR, tutte le entrate derivanti da attività non ammissibili (considerando (24)) saranno tassate secondo le norme generali in materia d'imposta sulle società.
- (29) Inoltre le autorità italiane hanno confermato che gli azionisti delle società di navigazione non beneficiano di ulteriori vantaggi fiscali. Pertanto, per quanto riguarda il trattamento fiscale dei dividendi pagati e delle plusvalenze/delle

perdite realizzate in seguito alla vendita di azioni detenute da azionisti di società soggette al regime notificato, si applicano le abituali disposizioni fiscali⁽¹⁴⁾.

- (30) Le autorità italiane hanno spiegato che il regime non comporta di per sé, né per le condizioni cui è subordinato né per il metodo di finanziamento, una violazione indissociabile del diritto dell'Unione. Hanno inoltre precisato che la misura notificata si applica fatta salva l'applicazione della direttiva (UE) 2022/2523 del Consiglio, del 14 dicembre 2022, intesa a garantire un livello di imposizione fiscale minimo globale per i gruppi multinazionali di imprese e i gruppi nazionali su larga scala nell'Unione. ⁽¹⁵⁾

2.4.2. *Noleggio a tempo e a viaggio*

- (31) A norma dell'articolo 155, comma 1, del TUIR, le navi noleggiate (a tempo o a viaggio) possono beneficiare del regime notificato a condizione che il tonnellaggio netto delle navi noleggiate di ciascun beneficiario non superi il 50 % del tonnellaggio netto totale della flotta del beneficiario.

2.4.3. *Livello dell'imposta sul tonnellaggio*

- (32) A norma dell'articolo 156, comma 1, del TUIR, la base imponibile giornaliera è calcolata come descritto nella tabella 1 sottostante, per ciascuna nave della flotta del beneficiario. In particolare, al fine di stabilire l'importo dell'imposta da versare (ossia il carico fiscale), il coefficiente giornaliero dell'imposta sul tonnellaggio è moltiplicato per il tonnellaggio netto corrispondente della nave in ciascuna fascia per determinare la base imponibile giornaliera, alla quale si applica l'aliquota ordinaria dell'imposta sul reddito delle società in Italia (ossia il 24 %).

Tabella 1 Coefficienti giornalieri applicabili al regime notificato

Tonnellaggio netto registrato (in tonnellate)	Importo giornaliero per 100 tonnellate (EUR)
Tra 0 e 1 000	0,90
Tra 1 001 e 10 000	0,70
Tra 10 001 e 25 000	0,40
Più di 25 000	0,20

- (33) Le autorità italiane precisano che al carico fiscale non possono essere applicati adeguamenti o deduzioni e che nel calcolo del carico fiscale sarà applicato un approccio basato sul "giorno di calendario" (vale a dire che la base imponibile giornaliera sarà sempre moltiplicata per 365/366 giorni, indipendentemente dal fatto che una nave sia stata utilizzata o meno).
- (34) Inoltre le autorità italiane hanno confermato che devono essere saldate eventuali passività fiscali maturate prima dell'applicazione del regime notificato, il che

⁽¹⁴⁾ Cfr. il considerando 22 della decisione della Commissione C(2015) 2457 final.

⁽¹⁵⁾ GU L 328 del 22.12.2022, pag. 1.

impedisce l'applicazione di tale regime in riferimento a un periodo d'imposta durante il quale il regime notificato non era applicabile a un beneficiario.

2.4.4. *Norme specifiche sul passaggio dal regime di imposizione degli utili al regime d'imposta sul tonnellaggio*

- (35) A norma dell'articolo 158 del TUIR, nel caso della vendita di una o più navi soggette all'imposta sul tonnellaggio, la base imponibile, determinata come illustrato al considerando (32), comprenderebbe anche le plusvalenze e le perdite. Tuttavia, se la vendita riguarda una nave che il beneficiario possedeva già prima di aderire al 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'adesione al regime d'imposta sul tonnellaggio sarà tassata secondo le norme ordinarie relative all'imposta sul reddito delle società⁽¹⁶⁾.
- (36) Inoltre, al fine di stabilire le passività fiscali al momento della vendita di una nave, le autorità italiane procedono anche al confronto del "valore normale" della nave al momento dell'adesione al regime notificato con il suo valore fiscale al momento dell'adesione a tale regime⁽¹⁷⁾.

2.4.5. *Misure di separazione e cumulo*

- (37) A norma dell'articolo 159, comma 2, del TUIR, le imprese che hanno optato per l'imposta sul tonnellaggio devono tenere una contabilità separata per le entrate ammissibili e non ammissibili nell'ambito del regime notificato, per ciascuna nave ammissibile.
- (38) Ai sensi dell'articolo 159, comma 2-bis, del TUIR, le imprese che hanno optato per l'imposta sul tonnellaggio devono tenere una contabilità separata per le entrate derivanti dalle attività marittime principali e per le entrate derivanti dalle attività accessorie.
- (39) Inoltre, a norma dell'articolo 155, comma 3-bis, del TUIR, le autorità italiane hanno spiegato che saranno rispettate le norme sul cumulo di cui alla sezione 11 degli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi⁽¹⁸⁾ ("orientamenti sui trasporti marittimi") e che i beneficiari del regime notificato non otterranno, in totale, un vantaggio superiore a quello che rappresenterebbe la completa esenzione dalle imposte e dai contributi sociali per le attività di trasporto marittimo e per i marittimi.
- (40) Infine, le autorità italiane confermano che forniranno alla Commissione relazioni sull'applicazione del regime notificato, come previsto dalla sezione 12 degli orientamenti sui trasporti marittimi⁽¹⁹⁾.

⁽¹⁶⁾ Cfr. il considerando 28 della decisione della Commissione C(2015) 2457 final.

⁽¹⁷⁾ Cfr. il considerando 29 della decisione della Commissione C(2015) 2457 final.

⁽¹⁸⁾ Comunicazione della Commissione C(2004) 43 – Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi (GU C 13 del 17.1.2004, pag. 3).

⁽¹⁹⁾ Cfr. il considerando 36 della decisione della Commissione C(2004) 3937 final.

3. VALUTAZIONE

3.1. Esistenza di un aiuto

- (41) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE *"sono incompatibili con il mercato interno, 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"*.
- (42) Ne consegue che, affinché una misura possa qualificarsi come aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, occorre che siano soddisfatte le seguenti quattro condizioni cumulative:
- (a) la misura deve essere imputabile allo Stato membro e concessa mediante risorse statali;
 - (b) la misura deve conferire un vantaggio economico alle imprese;
 - (c) il vantaggio deve essere selettivo; e
 - (d) la misura deve falsare o minacciare di falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri.
- (43) Il regime notificato offrirà alle imprese commercialmente attive nell'ambito del trasporto marittimo la possibilità di optare per una tassazione più vantaggiosa rispetto a quella di altre imprese soggette a tassazione in Italia. La misura conferisce pertanto un vantaggio ai beneficiari del regime notificato.
- (44) Inoltre, poiché i beneficiari del regime notificato pagherebbero in generale imposte inferiori rispetto a quelle che pagherebbero normalmente in base al regime normale d'imposta sul reddito delle società (considerando (13)), la differenza rappresenterebbe un mancato gettito fiscale per l'Italia (vale a dire risorse statali). Poiché sarà applicato mediante una legge nazionale, il regime notificato è imputabile all'Italia (considerando (6)).
- (45) Inoltre il regime notificato è selettivo in quanto:
- i. tutte le imprese stabilite in Italia, compresi i beneficiari del regime notificato, sono di norma soggette all'imposta sul reddito delle società, che è calcolata in percentuale sui loro utili (la "base imponibile", alla quale possono essere apportati adeguamenti). In Italia l'aliquota ordinaria dell'imposta sul reddito delle società è pari al 24 % ed è questo il quadro di riferimento per l'analisi del regime notificato. Alla luce dell'obiettivo dell'imposta sul reddito delle società⁽²⁰⁾, tutte le imprese, comprese quelle che svolgono attività di trasporto marittimo, si trovano in una situazione di fatto e di diritto comparabile;

⁽²⁰⁾ L'obiettivo dell'imposta sul reddito delle società è fornire entrate al governo tassando gli utili delle imprese.

- ii. nel contesto di tale quadro di riferimento, l'imposta sul tonnellaggio, modificando il calcolo della base imponibile (non più fondato sull'utile effettivo, bensì su un numero fisso basato sul tonnellaggio gestito), modifica il modo in cui viene calcolato l'importo dell'imposta che le imprese attive nel settore del trasporto marittimo devono versare. Riducendo in generale l'importo dell'imposta che le imprese ammissibili attive nel settore del trasporto marittimo devono versare (considerando (13)), il regime notificato conferisce a tali imprese un vantaggio rispetto alle imprese non ammissibili (vale a dire quelle non attive nel settore del trasporto marittimo). L'imposta sul tonnellaggio costituisce quindi una deroga al quadro di riferimento di cui sopra, in quanto opera una distinzione tra le imprese che si trovano, rispetto agli obiettivi del quadro di riferimento, in una situazione di fatto e di diritto comparabile;
 - iii. non sussiste alcuna giustificazione apparente, invocata dall'Italia o giustificata dalla natura, dalla logica o dall'obiettivo del quadro di riferimento fiscale, per tale deroga al regime normale di imposta sul reddito delle società. Il regime notificato mira infatti a sviluppare le attività di trasporto marittimo, mentre l'obiettivo del quadro di riferimento è quello di tassare le entrate percepite dalle imprese attive in Italia.
- (46) Infine, tenuto conto degli altri possibili mezzi di trasporto e della portata mondiale del trasporto marittimo, il regime notificato può falsare la concorrenza e incidere sugli scambi all'interno del mercato liberalizzato del trasporto marittimo nell'UE.
- (47) Ne consegue che il regime notificato comporta un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. Le autorità italiane non contestano tale conclusione.

3.2. Legalità dell'aiuto

- (48) Come spiegato al considerando (8), le autorità italiane si sono impegnate a che il regime notificato entri in vigore solo dopo la notifica della decisione della Commissione che approva tale regime. Inoltre, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, lettera e), del decreto legislativo n. 344/2003, le norme che disciplinano il regime d'imposta sul tonnellaggio si applicano ai periodi di imposta che iniziano successivamente all'ottenimento dell'autorizzazione della Commissione (cfr. considerando (8)). Pertanto le autorità italiane hanno rispettato l'obbligo di cui all'articolo 108, paragrafo 3, TFUE.

3.3. Compatibilità del regime notificato con il mercato interno

- (49) Dato che il regime notificato costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, la Commissione ritiene che la sua compatibilità con il mercato interno debba essere esaminata alla luce dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE.
- (50) Ai sensi di tale disposizione, la Commissione può dichiarare compatibili con il mercato interno *"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"⁽²¹⁾).

- (51) Pertanto, per essere considerato compatibile con il mercato interno ai sensi di tale disposizione, l'aiuto deve soddisfare due condizioni: la prima è che deve essere destinato ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche (condizione positiva) e la seconda è che non deve alterare le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse (condizione negativa).
- (52) Nel caso di specie, il regime notificato costituisce un aiuto al settore del trasporto marittimo. Di conseguenza, la sua compatibilità con le due condizioni di cui sopra sarà esaminata alla luce degli orientamenti sui trasporti marittimi e, più specificamente, della sezione 3.1 relativa al "*regime fiscale delle società di navigazione*", che prevede la possibilità di applicare un regime fiscale speciale per le società di navigazione, in base al tonnellaggio netto gestito e non ai profitti.

3.3.1. Condizione positiva: il regime notificato agevola lo sviluppo di un'attività economica

3.3.1.1. Individuazione dell'attività economica agevolata dalla misura e obiettivi perseguiti

- (53) Per essere dichiarato compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE, l'aiuto in questione deve contribuire allo sviluppo di un'attività economica⁽²²⁾. La sezione 2.2 degli orientamenti sui trasporti marittimi prevede anche una serie di obiettivi che gli aiuti di Stato al settore del trasporto marittimo devono perseguire.
- (54) L'Italia ha spiegato che, fondandosi su un calcolo diverso della base imponibile per l'imposta sulle società, il regime notificato offrirà la possibilità di ridurre l'importo dell'imposta che le imprese che svolgono attività di trasporto marittimo devono versare e contribuirà quindi allo sviluppo del trasporto marittimo nell'UE incentivando il ritorno alla flotta dell'UE/del SEE di navi registrate in paesi terzi (considerando (5)). Il regime notificato contribuisce pertanto allo sviluppo di tale attività economica.
- (55) Più specificamente, la Commissione osserva altresì che, stando alle spiegazioni fornite dalle autorità italiane, il regime notificato contribuirà al conseguimento degli obiettivi generali degli orientamenti sui trasporti marittimi (cfr. sezione 2.2):
- (a) realizzare un trasporto marittimo più sicuro, efficiente e rispettoso dell'ambiente, incoraggiando le imprese di trasporto marittimo a iscrivere le loro navi nel registro di uno Stato membro, il che richiede necessariamente il rispetto delle norme internazionali e dell'Unione in tali ambiti (considerando (5));

⁽²¹⁾ Cfr. anche la sentenza della Corte di giustizia del 22 settembre 2020, *Austria/Commissione*, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punto 18.

⁽²²⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 22 settembre 2020, *Austria/Commissione*, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punti 20 e 24.

- (b) incoraggiare l'iscrizione o la reinscrizione delle navi nei registri degli Stati membri, offrendo un contesto fiscale in linea con quello che possono offrire i paesi terzi e imponendo che solo le navi battenti bandiera dell'UE/del SEE sono ammissibili all'imposta sul tonnellaggio (considerando (4));
 - (c) contribuire al consolidamento delle industrie marittime connesse stabilite negli Stati membri e al mantenimento di una flotta globalmente competitiva sui mercati mondiali grazie alle ripercussioni positive delle attività di trasporto marittimo sulle industrie marittime a terra (considerando (5));
 - (d) mantenere e migliorare il know-how marittimo e proteggere e promuovere l'occupazione dei marittimi europei, incoraggiando la presenza nell'UE/nel SEE di imprese attive nel settore del trasporto marittimo.
- (56) La Commissione ritiene pertanto che il regime notificato agevoli lo sviluppo del trasporto marittimo, come previsto dall'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE, e sia in linea con gli obiettivi stabiliti dagli orientamenti sui trasporti marittimi.

3.3.1.2. *Effetto di incentivazione della misura notificata*

- (57) Un effetto di incentivazione si verifica quando l'aiuto incoraggia il beneficiario a cambiare comportamento verso lo sviluppo di un'attività economica perseguita dall'aiuto e se il cambiamento di comportamento non si verificherebbe in assenza di tale aiuto.
- (58) Come ricorda la sezione 3.1 degli orientamenti sui trasporti marittimi, "[v]ari paesi terzi hanno sviluppato importanti registri marittimi, a volte sostenuti da un'efficiente infrastruttura internazionale di servizi, che hanno attratto gli armatori grazie ad un contesto fiscale che è considerevolmente meno oneroso di quello degli Stati membri [...]. I ridotti oneri fiscali hanno fatto sì che le imprese fossero incentivate non soltanto a battere bandiera di paesi terzi, ma anche a prendere in considerazione una rilocalizzazione degli organi societari. È opportuno sottolineare che non esistono al momento regole internazionali effettive atte a frenare tale concorrenza a livello fiscale e sono poche le barriere amministrative, giuridiche o tecniche per chi voglia trasferire l'immatricolazione di una nave da un registro di uno Stato membro ad un altro. In tale contesto, la realizzazione di condizioni che consentano una più leale concorrenza con le bandiere di comodo sembra la migliore alternativa".
- (59) La situazione descritta nel 2004 è ancora attuale, con la differenza che ora molti Stati membri dell'UE hanno introdotto regimi d'imposta sul tonnellaggio al fine di allinearsi in parte alle condizioni fiscali più vantaggiose offerte dai registri di paesi terzi.
- (60) Pertanto, in assenza di un regime d'imposta sul tonnellaggio, permane il rischio che continuino "il declino strutturale dei registri comunitari"⁽²³⁾ e l'iscrizione

⁽²³⁾ Cfr. sezione 1, lettera c), degli orientamenti sui trasporti marittimi.

delle navi nei registri di paesi terzi, nonché la rilocalizzazione delle operazioni di gestione delle navi negli stessi paesi terzi. Ciò comporterebbe una perdita di posti di lavoro e di competenze nel settore marittimo nell'UE/nel SEE, nonché una generale riduzione della conformità della flotta mondiale alle norme internazionali e dell'UE/del SEE in materia di lavoro, sicurezza e tutela dell'ambiente (considerando (5)).

- (61) In tale contesto, i regimi d'imposta sul tonnellaggio hanno dimostrato di arrestare efficacemente il declino delle iscrizioni nei registri dell'UE/del SEE e di conseguire gli obiettivi fissati dalla Commissione. In particolare, la Commissione ha osservato che "*gli Stati membri che hanno introdotto misure di aiuto, in particolare sotto forma di sgravi fiscali, hanno ottenuto la reimmatricolazione nei registri nazionali di un notevole volume di tonnellaggio di tutti i registri*"⁽²⁴⁾.
- (62) Secondo le precisazioni delle autorità italiane, il regime notificato incentiverà gli armatori soggetti al pagamento dell'imposta sul tonnellaggio in Italia a (re)iscrivere le loro navi in un registro dell'UE/del SEE e a non rilocalizzare le loro operazioni in un paese terzo (considerando (4) e (5)).
- (63) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che il regime notificato incentiverà gli armatori soggetti al pagamento delle imposte in Italia a (re)iscrivere le loro navi in un registro dell'UE/del SEE o a non rilocalizzare le loro operazioni in un paese terzo.
- (64) La Commissione ritiene pertanto che il regime notificato abbia un effetto di incentivazione.

3.3.1.3. *Nessuna violazione dei principi generali o delle disposizioni pertinenti del diritto dell'Unione*

- (65) Un aiuto di Stato non può essere dichiarato compatibile con il mercato interno se l'attività sostenuta, la misura di aiuto o le condizioni alle quali è subordinata comportano una violazione delle disposizioni o dei principi generali del diritto dell'Unione⁽²⁵⁾.
- (66) In particolare, eventuali restrizioni nazionali in fatto di iscrizione in base alle quali i vantaggi di un regime d'imposta sul tonnellaggio sono limitati a un determinato livello di iscrizione al registro nazionale (rispetto all'iscrizione a registri dell'UE/del SEE) violano le norme del mercato interno. Pertanto tali restrizioni nazionali in fatto di iscrizione non possono essere approvate.
- (67) Le autorità italiane hanno confermato che il regime non comporta di per sé, né per le condizioni cui è subordinato né per il metodo di finanziamento, una violazione indissociabile del diritto dell'Unione (considerando (30)). La Commissione osserva che il regime notificato non contiene disposizioni discriminatorie tra le navi battenti bandiera di uno Stato membro dell'UE/del SEE, in quanto si applica

⁽²⁴⁾ Cfr. sezione 1, lettera a), degli orientamenti sui trasporti marittimi.

⁽²⁵⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 22 settembre 2020, *Austria/Commissione*, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punto 44; sentenza della Corte di giustizia del 15 aprile 2008, *Nuova Agricast*, C-390/06, ECLI:EU:C:2008:224, punti 50 e 51.

a tutte le navi battenti qualsiasi bandiera dell'UE/del SEE soggette a imposizione fiscale in Italia (considerando (17))⁽²⁶⁾. La Commissione conclude pertanto che il regime non comporta una violazione indissociabile del diritto dell'Unione.

- (68) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che il regime notificato non viola le disposizioni del pertinente diritto dell'Unione.

3.3.1.4. Conclusioni sulla valutazione della condizione positiva

- (69) La Commissione conclude pertanto che il regime notificato agevola lo sviluppo di un'attività economica conformemente alle prescrizioni di cui all'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE e agli orientamenti sui trasporti marittimi.

3.3.2. Condizione negativa: l'aiuto non può alterare indebitamente le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse

3.3.2.1. Effetti positivi del regime notificato

- (70) Come indicato al considerando (5), il regime notificato è concepito in modo da sostenere lo sviluppo economico del settore del trasporto marittimo dell'UE/del SEE promuovendo la competitività della flotta europea sui mercati mondiali del trasporto marittimo, in particolare rispetto alle navi battenti bandiere che non sono dell'UE/del SEE (considerando (55), lettera (b)). Garantendo un'imposta sul reddito inferiore e facilmente prevedibile, il regime notificato sosterrà le imprese che operano nel settore del trasporto marittimo riducendo l'importo delle imposte che queste devono pagare, così da consentirne l'ulteriore sviluppo e incentivare gli investimenti in tali attività nell'Unione.
- (71) Il regime notificato favorisce inoltre l'iscrizione delle navi nei registri dell'UE/del SEE, il che a sua volta migliora il trasporto marittimo generale rendendolo più sicuro, più efficiente e più rispettoso dell'ambiente (considerando (55), lettera (a)). Esso contribuisce altresì a mantenere e migliorare il know-how marittimo e a proteggere e promuovere l'occupazione dei marittimi europei che lavorano per imprese di trasporto marittimo (considerando (55), lettera (d)).
- (72) Contribuendo allo sviluppo delle attività connesse al trasporto marittimo, il regime notificato dovrebbe anche avere effetti macroeconomici positivi sulle industrie marittime corrispondenti (considerando (55), lettera (c)).
- (73) Inoltre la promozione del settore del trasporto marittimo dell'UE/del SEE dovrebbe ripercuotersi positivamente sull'occupazione nell'Unione nel suo complesso. Infatti gli orientamenti sui trasporti marittimi (sezione 3.1, punto 5) affermano che misure quali i regimi d'imposta sul tonnellaggio "*sono risultate atte a salvaguardare un'occupazione di elevata qualità nel settore marittimo a terra, ad esempio le attività gestionali direttamente connesse con i trasporti marittimi ed anche in attività collegate (assicurazioni, intermediazione e finanziamenti)*". I regimi d'imposta sul tonnellaggio hanno dunque ripercussioni

⁽²⁶⁾ La Commissione osserva inoltre che misura notificata si applica fatta salva l'applicazione della direttiva (UE) 2022/2523 del Consiglio, del 14 dicembre 2022, intesa a garantire un livello di imposizione fiscale minimo globale per i gruppi multinazionali di imprese e i gruppi nazionali su larga scala nell'Unione (GU L 328 del 22.12.2022, pag. 1) (cfr. considerando (30)).

positive su attività correlate facenti parte del settore marittimo, come l'occupazione a terra e gli investimenti in beni immobili.

3.3.2.2. *Necessità del regime notificato*

- (74) In assenza di misure di aiuto di Stato, il mercato del trasporto marittimo dell'Unione non riesce a conseguire un risultato efficace per quanto riguarda gli obiettivi di cui alla sezione 2.2 degli orientamenti sui trasporti marittimi. A tale riguardo, gli orientamenti sui trasporti marittimi sottolineano, nella sezione 3.1, che *"non esistono al momento regole internazionali effettive atte a frenare tale concorrenza a livello fiscale e sono poche le barriere amministrative, giuridiche o tecniche per chi voglia trasferire l'immatricolazione di una nave da un registro di uno Stato membro ad un altro. In tale contesto, la realizzazione di condizioni che consentano una più leale concorrenza con le bandiere di comodo sembra la migliore alternativa"*. Tale situazione, che non è cambiata nel 2024, costituisce un fallimento del mercato.
- (75) Sono pertanto necessari aiuti di Stato che prevedano l'attuazione di un regime d'imposta sul tonnellaggio per ridurre i costi fiscali delle imprese ammissibili e consentire loro di far fronte efficacemente a tale concorrenza internazionale⁽²⁷⁾.
- (76) Il regime notificato mira a creare condizioni di concorrenza più leale per le imprese che operano nel settore del trasporto marittimo soggette all'imposta sul tonnellaggio nel territorio italiano, al contempo rispettando appieno le condizioni fissate per un simile intervento negli orientamenti sui trasporti marittimi (considerando (4)).
- (77) La Commissione conclude pertanto che il regime notificato è necessario per porre rimedio al fallimento del mercato individuato.

3.3.2.3. *Adeguatezza del regime notificato*

- (78) Il regime d'imposta sul tonnellaggio notificato rappresenta una misura adeguata per conseguire gli obiettivi stabiliti negli orientamenti sui trasporti marittimi. In particolare, gli orientamenti sui trasporti marittimi prevedono misure di sgravio fiscale (come i regimi d'imposta sul tonnellaggio) intese come misure di aiuto volte a migliorare il contesto fiscale per gli armatori e consentire una più leale concorrenza con le bandiere di comodo. Inoltre eventuali misure amministrative o regolamentari non potrebbero incentivare in modo altrettanto efficace la (re)iscrizione delle navi nei registri dell'UE/del SEE. A tale riguardo, gli orientamenti sui trasporti marittimi precisano che *"questi tipi di incentivazione fiscale [imposta sul tonnellaggio] possono in genere essere ammessi"*⁽²⁸⁾.
- (79) Per essere considerato adeguato ai sensi degli orientamenti sui trasporti marittimi, un regime d'imposta sul tonnellaggio deve soddisfare una serie di condizioni di cui alla sezione 3.1 di tali orientamenti. Tali condizioni garantiscono il conseguimento dell'obiettivo di rafforzare la flotta dell'UE/del SEE, prevedendo l'obbligo di battere bandiera dell'UE/del SEE e la presenza dell'impresa che

⁽²⁷⁾ Cfr. in particolare la sezione 1 degli orientamenti sui trasporti marittimi.

⁽²⁸⁾ Sezione 3.1 degli orientamenti sui trasporti marittimi.

gestisce le navi nell'UE/nel SEE. Infine garantiscono la sicurezza, l'efficienza e la compatibilità ambientale del settore imponendo il rispetto delle norme internazionali e dell'Unione pertinenti.

3.3.2.3.1. Garantire lo sviluppo della flotta registrata nell'UE/SEE

3.3.2.3.1.1. Imprese ammissibili

- (80) Secondo la sezione 3.1 degli orientamenti sui trasporti marittimi, per beneficiare di un regime d'imposta sul tonnellaggio l'armatore deve avere sede nel territorio di uno Stato membro dell'UE/del SEE ed essere soggetto all'imposta sulle società, sempreché la gestione strategica e commerciale della sua flotta sia effettuata a partire dal territorio dell'UE/del SEE.
- (81) Come spiegato nei considerando (14) e (17), un'impresa di trasporto marittimo residente a fini fiscali e soggetta al pagamento dell'imposta sul reddito in Italia avrà la possibilità, in alternativa al regime normale d'imposta sul reddito delle società per il trasporto via mare di merci e passeggeri, di scegliere invece il regime d'imposta sul tonnellaggio per le navi che svolgono attività commerciali registrate nell'UE/nel SEE.
- (82) Il ventaglio delle imprese ammissibili al regime notificato è in linea con gli orientamenti sui trasporti marittimi e con la prassi della Commissione, il che ne garantisce l'idoneità a conseguire gli obiettivi di i) contribuire al consolidamento delle industrie marittime stabilite negli Stati membri e ii) mantenere e migliorare il know-how marittimo nell'UE e nel SEE (considerando (5)).

3.3.2.3.1.2. Obbligo di battere bandiera ("flag-link")

- (83) In linea con la sezione 3.1 degli orientamenti sui trasporti marittimi e al fine di conseguire l'obiettivo di incoraggiare l'iscrizione o la reinscrizione della nave nei registri degli Stati membri di cui alla sezione 2.2 degli stessi orientamenti, una determinata quota della flotta dei beneficiari deve battere bandiera dell'UE/del SEE.
- (84) La Commissione osserva che il regime notificato si applica solo alle navi battenti bandiera dell'UE/del SEE (considerando (17)).
- (85) La Commissione ritiene pertanto che l'obbligo di battere bandiera sia in linea con gli orientamenti sui trasporti marittimi, consentendo così al regime notificato di conseguire il suo obiettivo per quanto riguarda lo sviluppo della flotta marittima battente bandiera dell'UE/del SEE e lo sviluppo delle industrie marittime europee.

3.3.2.3.2. Conclusione sulla adeguatezza del regime notificato

- (86) Di conseguenza la Commissione conclude che il regime notificato valutato è idoneo a conseguire gli obiettivi stabiliti negli orientamenti sui trasporti marittimi.

3.3.2.4. Proporzionalità del regime notificato

- (87) L'aiuto è considerato proporzionato se il suo importo è limitato al minimo necessario e se la potenziale distorsione della concorrenza è ridotta al minimo. Ai sensi della sezione 3.1 degli orientamenti sui trasporti marittimi, un regime

d'imposta sul tonnellaggio deve rispettare determinate condizioni che limitano l'aiuto e garantiscono che la distorsione della concorrenza sia ridotta: i) l'aiuto può applicarsi solo alle flotte che soddisfano determinati requisiti per conseguire gli obiettivi del regime notificato in termini di obbligo di battere bandiera e di rispetto delle norme in materia di sicurezza, condizioni di lavoro e ambiente; ii) l'aiuto deve essere limitato alle attività di trasporto marittimo, escluse le attività di leasing o di investimento, e deve applicarsi solo alle navi ammissibili; e iii) l'importo dell'aiuto deve essere stabilito in linea con gli orientamenti sui trasporti marittimi, nel rispetto del massimale di aiuto previsto dagli stessi orientamenti, e non devono essere forniti ulteriori aiuti per ammortamenti fiscali anticipati.

- (88) Per quanto riguarda la condizione i), la Commissione ricorda la sua valutazione di cui alla sezione 3.3.2.3 precedente ed è pertanto convinta che tale condizione sia rispettata dal regime notificato. Le condizioni ii) e iii) sono valutate di seguito.

3.3.2.4.1. Limitazione del regime notificato alle entrate derivanti dalle attività di trasporto marittimo

3.3.2.4.1.1. Navi ammissibili

- (89) Ai sensi degli orientamenti sui trasporti marittimi, sono ammissibili all'aiuto solo le attività di trasporto marittimo vere e proprie. Per trasporto marittimo si intende il trasporto di passeggeri e merci via mare tra porti, nonché il trasporto tra un porto e impianti/strutture in mare aperto⁽²⁹⁾. Le attività che non costituiscono trasporto marittimo, come quelle svolte da pescherecci, lo sfruttamento dei siti di costruzione e il trasporto interno di container, non sono ammissibili. I rimorchiatori e le draghe possono essere ammissibili solo se sono immatricolati in uno Stato membro dell'UE/del SEE e solo nella misura in cui almeno il 50 % delle operazioni annuali condotte nel contesto delle loro attività costituisca un trasporto marittimo.
- (90) Nel caso di specie, la Commissione osserva che solo le navi che svolgono attività di trasporto marittimo possono beneficiare dell'imposta sul tonnellaggio nell'ambito del regime notificato, a esclusione delle altre navi (considerando (19)). La Commissione osserva inoltre che i rimorchiatori immatricolati in uno Stato membro dell'UE/del SEE sono ammissibili nell'ambito del regime notificato solo nella misura in cui almeno il 50 % delle operazioni annuali condotte nel contesto delle loro attività costituisca un trasporto marittimo (considerando (27)).
- (91) La Commissione conclude pertanto che l'ambito di applicazione in termini di navi ammissibili è in linea con gli orientamenti sui trasporti marittimi.

⁽²⁹⁾ Sezione 2 degli orientamenti sui trasporti marittimi.

3.3.2.4.1.2. Entrate ammissibili

Entrate principali e accessorie

- (92) Per quanto riguarda le entrate principali e accessorie che possono essere coperte dall'aiuto di Stato relativo all'imposta sul tonnellaggio, la prassi decisionale della Commissione⁽³⁰⁾ opera una distinzione tra:
- (a) entrate principali derivanti da attività di trasporto marittimo: si intendono come entrate principali quelle risultanti dalle vendite di biglietti o da commissioni per il trasporto di merci e, in caso di trasporto di passeggeri, dalla locazione di cabine nel contesto del viaggio marittimo e dalla vendita di alimenti e bevande per il consumo immediato a bordo. Dette entrate sono direttamente ammissibili al regime d'imposta sul tonnellaggio;
 - (b) entrate non principali (accessorie) (ad esempio annunci pubblicitari sulle navi) derivanti da attività di trasporto marittimo: le entrate accessorie sono altri tipi di entrate derivanti da attività che sono frequentemente fornite a bordo (in particolare nel trasporto di passeggeri) e che non minacciano di distorcere eccessivamente la concorrenza con i prestatori di servizi che operano a terra e che sono tassati secondo le norme generali di imposizione. Esempi di servizi ausiliari sono il noleggio di cartelloni pubblicitari a bordo; la vendita di beni e la fornitura di servizi abitualmente offerti su navi passeggeri, ivi compresi servizi di centro benessere, parrucchiere, gioco d'azzardo e altri servizi di intrattenimento; l'affitto di locali della nave agli operatori di negozi e servizi, l'intermediazione nella fornitura di escursioni locali, ecc. Tali entrate sono ammissibili solo nella misura in cui non superino il 50 % delle entrate ammissibili totali lorde derivanti dalla gestione di una determinata nave. Inoltre i servizi a terra, quali le escursioni locali o il trasporto parziale su strada inclusi nel pacchetto di servizi complessivo, devono essere acquistati da società non collegate o a prezzo di mercato da entità del medesimo gruppo, che sono soggette alla normale imposizione sul reddito;
 - (c) contratti atipici non collegati al trasporto marittimo, quali quelli per l'acquisto di automobili, bestiame e proprietà, non costituiscono entrate ammissibili (né principali né accessorie).
- (93) La Commissione conclude che il regime notificato, che elenca in modo esaustivo le attività principali e accessorie ammissibili (rispettivamente ai considerando (22) e (23)), è conforme ai requisiti di cui sopra. In particolare, le attività di cui al considerando (22) corrisponderebbero alle tipiche attività principali di trasporto marittimo, mentre le attività elencate al considerando (23) corrisponderebbero alle tipiche attività accessorie.

⁽³⁰⁾ Decisione della Commissione del 16 dicembre 2019 nel caso SA.53469 (2019/N) - Estonia - Aiuto di Stato a favore del trasporto marittimo (GU C/144/2020 del 30.4.2020, pag. 1), considerando 37 e 38; decisione della Commissione del 6 aprile 2018 nel caso SA.48929 (2018/N) - Portogallo - Regime d'imposta sul tonnellaggio e di sostegno ai marittimi (GU C/339/2018 del 21.9.2018), considerando da 17 a 20.

- (94) Inoltre, in relazione a tali requisiti, la Commissione osserva che solo le entrate generate da attività di trasporto marittimo (entrate principali) e le entrate derivanti da attività accessorie al trasporto marittimo (entrate non principali), fino a un massimo del 50 % del reddito totale generato dalle attività di trasporto marittimo di ciascuna nave ammissibile (considerando (23)), possono beneficiare del regime notificato.
- (95) Per quanto riguarda le attività non ammissibili (pesca, trasporto di container, ecc.), il regime notificato stabilisce che le entrate derivanti da tali attività saranno soggette alla normale imposta sul reddito delle società (considerando (28)).

Entrate derivanti da rimorchiatori

- (96) Secondo la sezione 3.1 degli orientamenti sui trasporti marittimi, le entrate derivanti da rimorchiatori sono ammissibili solo in riferimento alle attività di trasporto marittimo svolte da tali navi. Come spiegato al considerando (27), la base giuridica del regime notificato prevede che sia effettivamente così. La Commissione ritiene pertanto che l'obbligo sia soddisfatto.

Assenza di deduzioni vietate

- (97) Secondo la sezione 3.1 degli orientamenti sui trasporti marittimi, l'imposta sul tonnellaggio "*sarà corrisposta indipendentemente dagli effettivi profitti o perdite dell'impresa*". Pertanto tale disposizione vieta qualsiasi tipo di meccanismo di deduzione delle perdite o qualsiasi esenzione totale dall'imposta sul tonnellaggio, anche su base temporanea.
- (98) Come spiegato al considerando (33), ai fini del calcolo dell'imposta sul tonnellaggio sarà applicato un approccio basato sul "giorno di calendario". Non è possibile applicare deduzioni o adeguamenti all'importo dell'imposta sul tonnellaggio dovuta, indipendentemente dagli effettivi profitti o dalle perdite dei beneficiari oppure dai giorni in cui le rispettive navi erano in attività (considerando (33)).
- (99) La Commissione conclude pertanto che la misura è conforme alle condizioni stabilite negli orientamenti sui trasporti marittimi a tale riguardo.

3.3.2.4.1.3. Misure di separazione

- (100) Al fine di permettere il monitoraggio delle singole entrate, delle spese e delle perdite legate alle attività e alle navi ammissibili e non ammissibili, le società che optano per il regime notificato sono tenute a separare le contabilità in tal senso.
- (101) La Commissione prende atto del fatto che, secondo le informazioni trasmesse dalle autorità italiane, ogni impresa che opta per tale regime deve disporre dei documenti contabili necessari per poter determinare le entrate e le spese dirette o indirette relative a ciascuna delle navi che rientrano nel regime notificato e gli attivi destinati al relativo esercizio (considerando (37)). Inoltre le pratiche contabili seguite devono anche consentire alle imprese di distinguere, per ciascuna nave, le attività principali dalle attività accessorie e da quelle non ammissibili (considerando (38)).

- (102) La Commissione prende inoltre atto del fatto che il regime notificato comprende una clausola "tutti o nessuno" per i gruppi societari (considerando (14)). A tale riguardo, la Commissione sottolinea che è necessario un approccio a livello di gruppo per i regimi d'imposta sul tonnellaggio: se un soggetto all'interno di un gruppo opta per il regime notificato, anche tutti gli altri soggetti ammissibili devono procedere in tal senso, al fine di evitare rischi di elusione delle norme applicabili.
- (103) La Commissione ritiene pertanto che il regime notificato sia in linea con gli orientamenti sui trasporti marittimi a tale riguardo.

3.3.2.4.1.4. Noleggio a tempo e a viaggio

- (104) I noleggiatori a tempo e a viaggio sono fornitori di servizi di trasporto marittimo e, di norma, rientrano nell'ambito di applicazione degli orientamenti sui trasporti marittimi. Tuttavia tali società possono beneficiare dell'imposizione sul tonnellaggio soltanto se contribuiscono a un obiettivo degli orientamenti sui trasporti marittimi, in particolare la promozione dell'uso di bandiere del SEE, il mantenimento del know-how dell'UE o entrambi.
- (105) Secondo la prassi decisionale della Commissione, tale circostanza si verifica se è soddisfatta una delle seguenti condizioni⁽³¹⁾: i) oltre alle navi noleggiate a tempo/viaggio equipaggiate e dotate di personale da altre società, il beneficiario dell'imposta sul tonnellaggio ha nella propria flotta anche navi per le quali assicura l'equipaggio e la gestione tecnica e a patto che tali navi costituiscano almeno il 20 % della flotta totale soggetta a imposta sul tonnellaggio; ii) la quota delle navi che non battono bandiera del SEE e che sono noleggiate a tempo/viaggio non supera il 75 % della flotta del beneficiario soggetta all'imposta sul tonnellaggio; oppure iii) almeno il 25 % dell'intera flotta del beneficiario batte bandiera del SEE.
- (106) Il regime notificato stabilisce che il noleggio a tempo e a viaggio è ammissibile solo se il tonnellaggio netto delle navi noleggiate non supera il 50 % del tonnellaggio netto della flotta del beneficiario (considerando (31)). Pertanto, considerato che consente che il tonnellaggio delle navi noleggiate raggiunga l'80 %, la prima condizione alternativa risulta soddisfatta.

3.3.2.4.1.5. Trattamento fiscale delle plusvalenze e dei dividendi relativi alle partecipazioni in società di navigazione e intermediari marittimi

- (107) Come indicato nella sezione 3.1 degli orientamenti sui trasporti marittimi, i vantaggi fiscali devono essere limitati alle attività di trasporto marittimo e alla remunerazione degli azionisti e dei dirigenti dovrebbe essere applicata la tassazione normale. Pertanto il reddito relativo ai dividendi pagati dalle società di navigazione e le plusvalenze derivanti dalla vendita di partecipazioni in società di

⁽³¹⁾ Decisione della Commissione del 16 dicembre 2019 nel caso SA.53469 (2019/N), Aiuto di Stato a favore del trasporto marittimo (GU C/144/2020 del 30.4.2020, pag. 1, considerando 90; decisione della Commissione del 18 dicembre 2015 nel caso SA.33828 (2012/E, 2011/CP), Regime d'imposta sul tonnellaggio e altri sgravi fiscali previsti dalla legge n. 27 del 19 aprile 1975 e successive modifiche, considerando 168.

navigazione non costituiscono reddito derivante da attività di trasporto marittimo, ma piuttosto reddito derivante dalle attività di investimento degli azionisti, che non può essere incluso in un regime d'imposta sul tonnellaggio.

- (108) Il regime notificato prevede che gli azionisti delle società di navigazione non beneficino di ulteriori vantaggi fiscali (considerando (29)). Inoltre, per quanto riguarda il trattamento fiscale dei dividendi pagati e delle plusvalenze/perdite realizzate in seguito alla vendita di azioni detenute da azionisti di società soggette al regime notificato, si applicano le abituali disposizioni fiscali (considerando (29)).
- (109) La Commissione conclude pertanto che il regime notificato è in linea con gli orientamenti sui trasporti marittimi a tale riguardo.

3.3.2.4.2. Livello dell'imposta sul tonnellaggio

- (110) Ai sensi della sezione 3.1 degli orientamenti sui trasporti marittimi, *"la Commissione approverà soltanto i regimi che comportano per lo stesso tonnellaggio un carico fiscale simile a quelli dei regimi già approvati"*.
- (111) La tabella 2 sottostante offre una panoramica del carico fiscale annuo⁽³²⁾ nei regimi d'imposta sul tonnellaggio precedentemente approvati dalla Commissione e nel regime notificato.

⁽³²⁾ Il carico fiscale è l'importo annuo che sarebbe pagato per ogni nave soggetta al regime notificato ed è calcolato nel seguente modo: [(coefficiente giornaliero) x (tonnellaggio della nave) per ciascuna fascia di tonnellaggio] x (365 giorni) x (24 %, vale a dire l'aliquota dell'imposta sulle società applicabile in Italia). Il livello dell'imposta sul tonnellaggio del regime notificato è descritto in dettaglio al punto (32).

Tabella 2 Carichi fiscali annui nei regimi precedentemente approvati dalla Commissione e nel regime notificato

Stazza netta della nave (in tonnellate)	Carico fiscale annuo (EUR)					
	Italia	Gipuzkoa (Spagna) ⁽³³⁾	Malta ⁽³⁴⁾	Grecia ⁽³⁵⁾	Croazia ⁽³⁶⁾	Cipro ⁽³⁷⁾
1 000	788,4	745	1 000	626	361	365
10 000	6 307,2	6 342	3 580	6 262	3 135	3 157
20 000	9 811,2	9 846	4 880	12 003	5 144	5 165
25 000	11 563,2	11 598	5 330	14 612	6 149	6 169
40 000	14 191,2	14 226	6 480	22 440	8 058	8 085
50 000	15 943,2	15 978	7 180	24 789	8 795	8 815
80 000	21 199,2	21 234	8 680	31 384	11 005	11 005

Fonte: calcoli della Commissione europea.

- (112) Sulla base dei carichi fiscali indicati nel precedente considerando, la Commissione osserva che i carichi fiscali derivanti dal regime notificato sono generalmente in linea con i carichi fiscali dei regimi d'imposta sul tonnellaggio precedentemente approvati dalla Commissione e spesso superiori a tali carichi. Il regime notificato è pertanto in linea con gli orientamenti sui trasporti marittimi e con la prassi della Commissione a tale riguardo. Dato che prevede un regime fiscale in linea con quello degli altri Stati membri, il regime notificato non comporta una distorsione sproporzionata della concorrenza nel mercato interno e tra gli Stati membri. Pertanto i carichi fiscali possono essere considerati proporzionati.
- (113) La Commissione osserva inoltre che i coefficienti specifici dell'imposta sul tonnellaggio applicati a ciascuna nave sono in linea con quelli dei regimi precedentemente approvati, come mostra la tabella 3.

⁽³³⁾ Decisione della Commissione del 24 maggio 2024 nel caso SA.106028 (2023/N) (GU C 4349 del 5.7.2024).

⁽³⁴⁾ Decisione della Commissione del 19 dicembre 2017 nel caso SA.33829 (2012/C) (GU C 176 dell'1.7.2019).

⁽³⁵⁾ Decisione della Commissione del 18 dicembre 2015 nel caso SA.33828 (2012/E, 2011/CP).

⁽³⁶⁾ Decisione della Commissione del 1° aprile 2015 nel caso SA.37912 (2013/N) (GU C 168 del 15.5.2020).

⁽³⁷⁾ Decisione della Commissione del 16 dicembre 2019 nel caso SA.51809 (2019/N) (GU C 187 del 5.6.2020).

Tabella 3: coefficienti dell'imposta sul tonnelloaggio nei regimi precedentemente approvati dalla Commissione e nel regime notificato

Tonnelloaggio (tonnellate nette)	Coefficienti d'imposta per 100 tonnellate nette al giorno (EUR)										
	IT	NL ⁽³⁸⁾	ES ⁽³⁹⁾	IE ⁽⁴⁰⁾	FI ⁽⁴¹⁾	FR ⁽⁴²⁾	BE ⁽⁴³⁾	PL ⁽⁴⁴⁾	LT ⁽⁴⁵⁾	PT ⁽⁴⁶⁾	EE ⁽⁴⁷⁾
Fino a 1 000	0,90	0,91	0,9	1	0,9	0,93	1	0,5	0,93	0,75	0,84
1 001 – 10 000	0,70	0,68	0,7	0,75	0,7	0,71	0,6	0,35	0,67	0,6	0,62
10 001 – 25 000	0,40	0,45	0,4	0,5	0,5	0,47	0,4	0,2	0,43	0,4	0,40
25 001 – 40 000	0,20	0,23	0,2	0,25	0,2	0,24	0,2	0,1	0,27	0,2	0,20
40 001 – 50 000	0,20	0,23	0,2	0,25	0,2	0,24	0,05	0,1	0,27	0,2	0,20
Oltre 50 000	0,20	0,05	0,2	0,25	0,2	0,24	0,05	0,1	0,27	0,2	0,20

3.3.2.4.3. Cumulo degli aiuti/massimale di aiuto

- (114) Ai sensi del capitolo 11 degli orientamenti sui trasporti marittimi, l'azzeramento dell'imposta sulle società per le attività di trasporto marittimo è il livello massimo di aiuto autorizzato.
- (115) Le autorità italiane hanno confermato che al regime notificato si applicheranno le norme sul cumulo di cui agli orientamenti sui trasporti marittimi e che i beneficiari del regime notificato non otterranno, in totale, un vantaggio superiore a quello che rappresenterebbe la completa esenzione dalle imposte e dai contributi sociali per le attività di trasporto marittimo e per i marittimi (considerando (39)). La Commissione ritiene pertanto che l'obbligo sia soddisfatto.

3.3.2.4.4. Passività fiscali in essere al momento dell'adesione al regime notificato

- (116) Secondo la prassi decisionale della Commissione⁽⁴⁸⁾, al momento dell'adesione al regime notificato, le passività fiscali devono essere saldate, altrimenti

⁽³⁸⁾ Decisione della Commissione del 26 luglio 2019 nel caso SA.51263 (GU C 277 del 16.8.2019).

⁽³⁹⁾ Decisione della Commissione del 27 febbraio 2002 nel caso SA.16148 (GU C 38 del 12.2.2004).

⁽⁴⁰⁾ Decisione della Commissione dell'11 dicembre 2002 nel caso SA.14131 (GU C 15 del 22.1.2003).

⁽⁴¹⁾ Decisione della Commissione del 20 dicembre 2011 nel caso SA.30515 (GU C 220 del 25.7.2012).

⁽⁴²⁾ Decisione della Commissione del 13 maggio 2003 nel caso SA.14551 (GU C 38 del 12.2.2004).

⁽⁴³⁾ Decisione della Commissione del 6 novembre 2017 nel caso SA.41330 (GU C 3 del 5.1.2018).

⁽⁴⁴⁾ Decisione della Commissione del 18 dicembre 2009 nel caso SA.20527 (GU L 90 del 10.4.2010).

⁽⁴⁵⁾ Decisione della Commissione del 24 aprile 2017 nel caso SA.45764 (GU C 219 del 7.7.2017).

⁽⁴⁶⁾ Decisione della Commissione del 6 aprile 2018 nel caso SA.48929 (GU C 339 del 21.9.2018).

⁽⁴⁷⁾ Decisione della Commissione del 16 dicembre 2019 nel caso SA.53469 (GU C 144 del 30.4.2020).

⁽⁴⁸⁾ Cfr. ad esempio, la decisione della Commissione, del 24 maggio 2024, relativa al caso SA.106028 (2023/N), (GU C 4349 dell'5.7.2024), considerando (135) e (136).

costituirebbero una misura di aiuto di Stato separata, che sarebbe accettabile solo nei limiti del massimale degli aiuti fissato negli orientamenti sui trasporti marittimi. Tali passività fiscali occulte sono calcolate come la differenza tra il valore di mercato e il valore fiscale della nave (che potrebbe essere stata oggetto di un ammortamento eccessivo) al momento dell'adesione al regime d'imposta sul tonnellaggio.

- (117) Come spiegato al considerando (35), in caso di vendita di una nave di proprietà del beneficiario prima dell'adesione al regime d'imposta sul tonnellaggio, la differenza tra il ricavato della vendita e il residuo valore fiscale esistente al momento dell'adesione al regime d'imposta sul tonnellaggio sarà tassata secondo le norme ordinarie relative all'imposta sul reddito delle società. Inoltre le autorità italiane procedono anche al confronto del "valore normale" della nave al momento dell'adesione al regime notificato con il valore fiscale al momento dell'adesione a tale regime (considerando (36)).
- (118) In aggiunta, come spiegato al considerando (34), le autorità italiane hanno confermato che devono essere saldate eventuali passività fiscali maturate prima dell'applicazione del regime notificato, il che impedisce l'applicazione di tale regime in riferimento a un periodo d'imposta durante il quale il regime notificato non era applicabile a un beneficiario.
- (119) La Commissione è pertanto convinta che il regime notificato eviti effettivamente che l'eventuale ammortamento eccessivo iniziale delle navi che aderiscono al regime notificato costituisca un aiuto supplementare che potrebbe superare il massimale di aiuto fissato negli orientamenti sui trasporti marittimi.
- (120) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che il regime notificato sia conforme alla sua prassi decisionale al riguardo e che sia pertanto proporzionato.

3.3.2.5. *Trasparenza: durata, valutazione e relazioni*

- (121) Secondo la giurisprudenza pertinente, i regimi di aiuto non possono essere approvati come compatibili a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, TFUE, per un periodo illimitato⁽⁴⁹⁾. A tale riguardo, la Commissione osserva che le autorità italiane hanno notificato che il regime in questione ha una durata di 10 anni a decorrere dalla notifica della decisione della Commissione che approva il regime notificato (considerando (8)).
- (122) A norma della sezione 12 degli orientamenti sui trasporti marittimi, durante il sesto anno di applicazione gli Stati membri devono comunicare alla Commissione una valutazione degli effetti del regime notificato.
- (123) Le autorità italiane hanno confermato che rispetteranno gli obblighi summenzionati (considerando (40)).

⁽⁴⁹⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 14 ottobre 2010, *Nuova Agricast e Cofral/Commissione*, C-67/09 P, ECLI:EU:C:2010:607, punto 80.

3.3.2.6. *Effetti negativi sulla concorrenza e sugli scambi*

(124) La Commissione osserva che il regime notificato potrebbe falsare la concorrenza tra le società di navigazione europee, dal momento che riduce i costi fiscali delle imprese ammissibili che vi aderiscono, mentre le imprese concorrenti che non beneficiano di misure analoghe devono sostenere da sole tali costi. In particolare, le società di trasporto marittimo che sono residenti a fini fiscali in Italia possono beneficiare di un vantaggio competitivo rispetto a quelle registrate in altri Stati membri dell'UE/del SEE.

3.3.2.7. *Confronto tra gli effetti positivi dell'aiuto e gli effetti negativi sul mercato interno*

(125) Affinché una misura possa essere considerata compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE, i suoi effetti negativi sulla concorrenza e sugli scambi (cfr. la sezione 3.3.2.6) devono essere controbilanciati dagli effetti positivi dell'aiuto previsto per lo sviluppo delle attività che esso intende sostenere (cfr. la sezione 3.3.2.1).

(126) Il regime notificato sostiene lo sviluppo di attività del trasporto marittimo in Italia e del settore marittimo europeo, favorisce la (re)iscrizione delle navi nei registri dell'UE/del SEE e promuove l'occupazione di marittimi europei qualificati e il rispetto delle norme europee in materia di sicurezza, condizioni di lavoro, efficienza e ambiente.

(127) La Commissione ricorda altresì che il regime notificato è necessario, adeguato e proporzionato conformemente agli orientamenti sui trasporti marittimi (sezioni da 3.3.2.2 a 3.3.2.4). Inoltre il regime notificato si applica a tutte le navi ammissibili registrate in qualsiasi registro dell'UE/del SEE e battenti qualsiasi bandiera dell'UE/del SEE (considerando (17)). Tutte le imprese ammissibili soggette a imposizione fiscale in Italia potranno aderire al regime notificato, indipendentemente dal paese di origine della società (considerando (10)).

(128) L'effetto sul mercato interno sarà limitato dal fatto che la maggior parte degli Stati membri con un settore del trasporto marittimo attivo già applicano un regime d'imposta sul tonnellaggio analogo (considerando (113)). La potenziale distorsione della concorrenza sarà pertanto limitata. L'applicazione del regime notificato offrirà inoltre alle società di trasporto marittimo soggette a imposizione fiscale in Italia vantaggi fiscali simili a quelli in vigore in altri Stati membri, come Francia, Spagna e Portogallo (considerando (113)). Del resto, gli eventuali effetti negativi sulla concorrenza sarebbero molto limitati. Il regime notificato, pertanto, non falsa indebitamente la concorrenza in misura contraria al comune interesse.

(129) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che l'impatto positivo del regime notificato sullo sviluppo dell'attività economica in questione superi i potenziali effetti negativi sulla concorrenza e sugli scambi.

(130) La Commissione conclude pertanto che il regime notificato è in linea con l'obiettivo dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE, in quanto agevola lo sviluppo del trasporto marittimo, senza alterare le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse.

3.3.3. Conclusione sulla compatibilità

(131) Sulla base di quanto precede, la Commissione ritiene che il regime notificato costituisca un aiuto di Stato compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE, in quanto rispetta le prescrizioni degli orientamenti sui trasporti marittimi.

4. CONCLUSIONI

Sulla base di quanto precede, la Commissione ha deciso di non sollevare obiezioni nei confronti del regime notificato in quanto tale regime è compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE.

Ove la presente lettera dovesse contenere informazioni riservate da non divulgare, si prega di informarne la Commissione entro quindici giorni lavorativi dalla data di ricezione. 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: <https://competition-cases.ec.europa.eu/search?caseInstrument=SA>

La domanda deve essere trasmessa per via elettronica al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale della Concorrenza
Protocollo Aiuti di stato
B-1049 Bruxelles
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

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

Per la Commissione
Teresa RIBERA
Vicepresidente esecutiva



G.U. n.294 del 16.12.2024)
DECRETO LEGISLATIVO 13 dicembre 2024, n. 192
Revisione del regime impositivo dei redditi (IRPEF-IRES).

Titolo I

DIPOSIZIONI IN MATERIA DI REDDITI DEI TERRENI, DI LAVORO DIPENDENTE,
DI LAVORO AUTONOMO E DIVERSI

Capo I

Redditi dei terreni

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;
Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri» e, in particolare, l'articolo 14;
Vista la legge 9 agosto 2023, n. 111, recante «Delega al Governo per la riforma fiscale» e, in particolare, l'articolo 5 relativo alla revisione del sistema di imposizione sui redditi delle persone fisiche, l'articolo 6, relativo alla revisione del sistema di imposizione delle società e degli enti e l'articolo 9 recante ulteriori principi e criteri direttivi;
Visto il testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917;
Visto il decreto legislativo 5 dicembre 2005, n. 252, recante «Disciplina delle forme pensionistiche complementari»;
Vista la legge 28 dicembre 2015, n. 208, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato»;
Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 30 aprile 2024;
Acquisita l'intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 espressa nella seduta del 7 novembre 2024;
Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;
Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 3 dicembre 2024;
Sulla proposta del Ministro dell'economia e delle finanze;

E m a n a

il seguente decreto legislativo:

*** omissis ***

Art. 19

Modifiche alla disciplina della «tonnage tax»

1. Al testo unico delle imposte sui redditi di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 155:

1) dopo il comma 1, e' inserito il seguente:

«1-bis. L'opzione non puo' essere esercitata e se esercitata viene meno con effetto dal periodo d'imposta in corso per le imprese che si trovano in stato di liquidazione o di scioglimento e per le imprese in difficoltà' come definite dall'articolo 2, punto 18, del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014.»;

2) al comma 2, la lettera c) e' sostituita dalle seguenti:

«c) soccorso, realizzazione e posa in opera di impianti e altre attività di assistenza marittima da svolgersi in alto mare;

c-bis) rimorchio in mare qualora si tratti di una prestazione di trasporto, a condizione che piu' del 50 per cento dell'attività annuale della nave costituisca trasporto marittimo e limitatamente a tale attività.»;

3) al comma 3, dopo le parole «di cui all'articolo 161» sono aggiunte le seguenti: «, a condizione che le entrate totali derivanti dalle predette attività non superino il 50 per cento delle entrate totali di ciascuna nave ammissibile. I trasporti terrestri immediatamente antecedenti o successivi a quello marittimo sono inclusi, nel rispetto dei limiti di cui al primo periodo, nell'imponibile a condizione che siano venduti insieme alla prestazione di trasporto marittimo. Il trasporto terrestre di container e', in ogni caso, escluso dall'imponibile»;

4) dopo il comma 3, e' aggiunto il seguente:

«3-bis. In conformita' a quanto previsto dagli orientamenti

dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi, il livello massimo di aiuto conseguente all'esercizio dell'opzione, tenuto conto anche di altre misure di aiuto per le attività di trasporto marittimo, non eccede l'azzeramento delle imposte, delle tasse e dei contributi di sicurezza sociale dei marittimi e dell'imposta sul reddito delle società per le attività di trasporto marittimo.»;

b) all'articolo 156:

1) il comma 2 è sostituito dal seguente:

«2. Agli effetti del comma 1, sono computati anche i giorni di mancata utilizzazione a causa di operazioni di manutenzione, riparazione ordinaria o straordinaria, ammodernamento e trasformazione della nave e i giorni nei quali la nave è in disarmo temporaneo o è locata a scafo nudo»;

2) al comma 3, il secondo periodo è soppresso;

c) all'articolo 157, il comma 2 è sostituito dal seguente:

«2. In ogni caso il reddito delle navi relativamente ai giorni in cui le stesse sonolocate a scafo nudo è determinato in modo analitico sulla base dei canoni realizzati e dei costi specifici, e secondo la proporzione di cui all'articolo 159 per quanto attiene a quelli non suscettibili di diretta imputazione.»;

d) dopo l'articolo 157 è aggiunto il seguente:

«Art. 157-bis (Credito d'imposta in caso di locazione a scafo nudo di navi agevolate). - 1. Nel caso di locazione a scafo nudo di una o più navi, ai soggetti che si sono avvalsi dell'opzione di cui all'articolo 155 spetta un credito d'imposta in misura pari all'imposta calcolata sul reddito determinato in via forfetaria, ai sensi dell'articolo 156, con riferimento ai giorni in cui la nave è stata locata a scafo nudo.»;

e) all'articolo 159, dopo il comma 2 è aggiunto il seguente:

«2-bis. Agli effetti dell'articolo 155, comma 3, il medesimo obbligo di tenuta della contabilità separata di cui al comma 2 è previsto anche al fine di garantire il rispetto del limite di ammissibilità delle attività accessorie rispetto alle attività principali.».

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano a decorrere dal periodo d'imposta successivo a quello in corso al 31 dicembre 2023.

*** omissis ***

FINE TESTO