

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Estensione sgravi contributivi su navi Ue utilizzate da armatori stranieri: tre principi inderogabili

Nicola Capuzzo · Wednesday, December 30th, 2020

*Contributo a cura di avv. Giuseppe Loffreda **

** founder dello studio Legal4Transport*

L'articolo 10 della Legge n. 167/2017 (Legge Europea 2017), intitolato "Agevolazioni fiscali per le navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo. Caso EU Pilot 7060/14/TAXU" estende il regime fiscale agevolato per le navi iscritte al Registro Internazionale Italiano (RII) anche a favore dei soggetti residenti e non residenti con stabile organizzazione in Italia che utilizzano navi, adibite esclusivamente a traffici commerciali, iscritte in registri di Paesi dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo. In particolare, vengono estese le seguenti misure agevolative: credito d'imposta in misura corrispondente all'imposta sul reddito delle persone fisiche dovuta sulle retribuzioni corrisposte al personale di bordo imbarcato, da valere ai fini del versamento delle ritenute alla fonte relative a tali redditi (articolo 4, comma 1, della legge n. 457/1997); concorrenza nella misura del 20 per cento del reddito prodotto con navi iscritte nel Registro Internazionale a formare il reddito complessivo assoggettabile all'IRPEF e all'IRES (articolo 4, comma 2, della legge n. 457/1997); esclusione dalla base imponibile IRAP del valore della produzione realizzato mediante l'utilizzo di navi iscritte al Registro Internazionale (articolo 12, comma 3 del D.Lgs. n. 446/1997); regime forfetario, opzionale, di determinazione del reddito armatoriale: c.d. tonnage tax (articolo 155, comma 1, del TUIR). Lo stesso art. 10 dispone inoltre che le suddette agevolazioni si applicano a condizione che sia rispettato quanto previsto dagli articoli 1, comma 5 (limiti ai servizi di cabotaggio), e 3 (legge regolatrice del contratto di arruolamento) del decreto-legge 457/97, dall'articolo 317 del codice della navigazione (composizione e forza minima dell'equipaggio) e dall'articolo 426 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (poteri del comandante di porto nella formazione degli equipaggi), e demanda ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, l'attuazione delle suddette disposizioni (i.e. esenzioni e regime del lavoro a bordo). Tale decreto non risulta, ad oggi, ancora adottato.

La norma ha lo scopo di superare le contestazioni mosse dalla Commissione europea nell'ambito del caso EU Pilot 7060/14/TAXU, in cui la Commissione europea aveva posto la questione della compatibilità con il diritto dell'UE delle vigenti disposizioni concernenti i regimi di determinazione del reddito imponibile delle imprese marittime (art. 4 del decreto legge n. 57/1997 e artt. da 155 a 161 del TUIR). In particolare, la Commissione aveva rilevato che il requisito

dell'immatricolazione della nave nel RII ai fini della concessione dei benefici fiscali di cui alle disposizioni richiamate potrebbe costituire una condizione discriminatoria nei confronti dei soggetti esercenti attività di traffico marittimo internazionale stabiliti in altri Stati dell'UE o dello Spazio economico europeo (SEE), ponendosi dunque come una restrizione contraria alla libertà di stabilimento, quale garantita dall'art. 49 del Trattato sul funzionamento dell'UE (TFUE) e dall'art. 31 dell'Accordo SEE. Inoltre, ad avviso della Commissione, l'applicazione di misure fiscali di vantaggio ai soli esercenti navi immatricolate nel RII avrebbe potuto dissuadere lo stabilimento in Italia da parte di soggetti residenti in altri Stati dell'UE o dello SEE esercenti l'attività di traffico marittimo internazionale nella misura in cui probabilmente le navi da essi utilizzate sono registrate nel Registro navale dei rispettivi Stati. La legislazione italiana, infatti, instaurava una differenza di trattamento fiscale in funzione della nazionalità del mezzo di esecuzione della prestazione che, in quanto tale, poteva costituire una restrizione contraria alla libertà di prestazione dei servizi, quale garantita dall'art. 56 del TFUE e 36 dell'Accordo SEE.

L'art. 10 chiude il caso EU-Pilot 7060/14/TAXU, rinviando però a un successivo decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, il compito di attuare le misure previste.

Ha fatto seguito la lettera 11 giugno 2020, avente ad oggetto Aiuti di Stato SA48260 (2017 NN) – Italia, Proroga del regime italiano a favore del registro internazionale, con la quale la Commissione europea, in riscontro alla richiesta italiana di proroga del regime a favore del RII fino al 2023, ha concluso che il regime continua ad essere compatibile con il mercato interno a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE, a condizione che siano correttamente attuate, entro un termine di sette mesi dalla data della decisione della Commissione e relativa all'autorizzazione delle misure, e quindi entro gennaio 2021, una serie di disposizioni che l'Italia si è impegnata a introdurre nel nostro Ordinamento giuridico con lettere del 14 luglio e 22 ottobre 2019 e del 14 febbraio, 21 aprile e 25 maggio 2020, ulteriori rispetto a quelle già introdotte con il citato art. 10 della legge n. 167/2017.

In particolare, per quanto qui interessa, nelle lettere alla Commissione europea del 4 febbraio e 25 maggio 2020, le autorità italiane hanno confermato la disponibilità a introdurre una disposizione che garantisca che la misura prevista dall'art. 6 del decreto-legge n. 457/97, consistente nell'esenzione dal versamento dei contributi previdenziali e assistenziali per i marittimi imbarcati a bordo di navi iscritte nel RII, sia estesa a tutte le navi ammissibili battenti bandiera di qualsiasi Stato dell'UE/del SEE. Per navi ammissibili dovendosi intendere, a parere di chi scrive, e come risulterebbe confermato dai considerando 14, 43, 45 e 47 della lettera della Commissione europea di proroga del regime del RII, le navi che effettuano le attività di trasporto marittimo definite negli orientamenti marittimi, utilizzate dalle società di navigazione ammissibili, cioè dalle società di navigazione con residenza legale o stabile organizzazione nel territorio italiano a norma della legislazione italiana. Non esistendo, nel nostro Ordinamento giuridico e per la Commissione europea, un regime di sgravio contributivo autonomo (ex decreto-legge 457/97), che cioè sia autorizzato e possa essere applicato disgiuntamente dal regime del RII nel suo complesso.

In questo contesto si pone e va considerata la possibilità di esenzione dal versamento dei contributivi previdenziali del RII anche per i marittimi imbarcati a bordo di navi iscritte in registri di Paesi EU/SEE che siano utilizzate da società di navigazione residenti o aventi stabile organizzazione in un Paese UE/SEE diverso dall'Italia. Sarebbe il caso, ad esempio, di alcune navi da crociera iscritte a Malta, per le quali si chiede di poter applicare ai marittimi italiani, che lavorerebbero su dette navi, il regime di sgravio contributivo del RII, disgiunto dal resto del regime previsto dallo stesso RII.

La riposta sembra dover essere negativa, se si considera quanto esposto sopra in merito alle società

di navigazione ammissibili: per poter accedere e beneficiare del regime di sgravio contributivo di favore previsto dal RII la società di navigazione dovrebbe avere residenza legale o stabile organizzazione nel territorio italiano a norma della legislazione italiana.

A supporto di questa conclusione, cioè di quella secondo cui non esisterebbe un regime di sgravio contributivo distinto e autonomo dal regime del RII nel suo complesso, concorrono almeno altri due rilievi.

I marittimi italiani in questione, imbarcati su navi battenti bandiera EU/SEE utilizzate da società di navigazione straniera, beneficerebbero di esenzioni da imposte che non rientrano tra gli aiuti di Stato previsti dal regime del RII, coperti dalla autorizzazione della Commissione europea relativa alla proroga del regime stesso o al regime della bandiera EU/SEE utilizzata nel caso specifico. Ci si riferisce, in particolare, alle esenzioni che si applicano ai marittimi italiani che svolgono servizio a bordo di navi battenti bandiera estera. La legge 16 marzo 2001, n. 88 (Nuove disposizioni in materia di investimenti nelle imprese marittime), ha fornito l'interpretazione autentica secondo cui "Il comma 8-bis dell'articolo 48 del testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n.917, introdotto dall'articolo 36, comma 1, della legge 21 novembre 2000, n. 342, deve interpretarsi nel senso che per i lavoratori marittimi italiani imbarcati su navi battenti bandiera estera, per i quali, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, e dell'articolo 5, comma 3, del decreto legge 31 luglio 1987, n. 317, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 ottobre 1987, n. 398, non è applicabile il calcolo sulla base della retribuzione convenzionale, continua a essere escluso dalla base imponibile fiscale il reddito derivante dall'attività prestata su tali navi per un periodo superiore a 183 giorni nell'arco di dodici mesi". Gli stessi marittimi italiani potrebbero altresì scegliere di optare per un regime previdenziale differente da quello previsto per le navi iscritte nel RII, anche questo non coperto dal vaglio e dalle autorizzazioni della Commissione europea per il RII. Nello specifico, i marittimi italiani che lavorano a bordo di navi battenti bandiera straniera hanno la facoltà di richiedere (regime previdenziale facoltativo) l'iscrizione alle assicurazioni generali obbligatorie gestite dall'INPS (articolo 47 della legge n. 413/1984). L'iscrizione può avvenire in maniera preventiva, tramite domanda presentata dal marittimo all'atto dell'imbarco, ovvero tramite domanda presentata dall'armatore o, per lui, dal raccomandatario marittimo, il cui servizio è obbligatorio solo nel caso in cui l'imbarco avvenga in Italia. Nel caso di imbarco all'estero, e di domanda di iscrizione preventiva presentata dal marittimo ai sensi dell'articolo 47, comma 2, lett. a), della citata legge n. 413/1984, domanda che non sarà tuttavia obbligatoria, non prevedendo il coinvolgimento di un raccomandatario marittimo, l'unico soggetto obbligato al versamento della contribuzione in regime di navigazione estera è il marittimo stesso, ai sensi e per gli effetti di quanto disposto dal successivo articolo 49, comma 3.

A questo punto sarà interessante leggere il decreto che l'Italia si è impegnata ad adottare entro 7 mesi dall'11 giugno 2020, ovvero entro il mese di gennaio 2021. In ogni caso, il decreto non dovrebbe poter derogare a 3 principi: 1. che il regime agevolato per le navi iscritte al RII, inclusi gli sgravi contributivi, sia esteso solo alle società di navigazione residenti e non residenti ma con stabile organizzazione in Italia che utilizzino navi UE/SEE destinate al trasporto via mare di passeggeri o merci; 2. che il reddito derivante dall'attività prestata su tali navi dai marittimi italiani sia incluso nella base imponibile fiscale anche nel caso in cui i marittimi operino a bordo per un periodo superiore a 183 giorni nell'arco di dodici mesi; 3. che detti marittimi optino per la contribuzione all'INPS anche nel caso in cui siano imbarcati all'estero, quindi senza il tramite di un raccomandatario marittimo.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, December 30th, 2020 at 4:15 pm and is filed under [Interviste, Navi](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.