



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale delle finanze DFF

Amministrazione federale delle contribuzioni AFC

Divisione principale Politica fiscale

Divisione Legislazione fiscale

24 febbraio 2022

Procedura di consultazione sulla legge federale concernente l'imposta sul tonnellaggio applicabile alle navi

Rapporto sui risultati

Sintesi

Nel quadro della procedura di consultazione sono pervenuti in totale 55 pareri.

Opinioni di massima in merito all'introduzione di un'imposta sul tonnellaggio in Svizzera

Accettazione:

Cantoni: AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, LU, NE, NW, SH, SO, SZ, TG, TI, VD, ZG, ZH e CDCF (19)

Partiti politici: Alleanza del Centro, PLR e UDC (3)

Organizzazioni e associazioni: Iniziativa delle Alpi, CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, CP, economiesuisse, EXPERTsuisse, FER, Gearbulk Holding SA, Greenpeace, Commercio Svizzera, Handelskammer beider Basel, IFCHOR, MME, MSC, Nautilus International, OREF, Reederei Zürich AG, usam, SPEDLOGSWISS, CSI, STSA, Suisse-Atlantique, SwissHoldings, Swiss Shipowners Association, ATA, ZSV e Zürcher Handelskammer (27)

Motivazione:

- Per le imprese di navigazione marittima domiciliate in Svizzera l'introduzione di un'imposta sul tonnellaggio crea condizioni paritarie in un contesto internazionale di competitività e in questo modo accresce l'attrattiva della piazza economica svizzera.
- L'imposta sul tonnellaggio integra le misure di salvaguardia dell'attrattiva della piazza economica svizzera introdotte con la riforma fiscale e il finanziamento dell'AVS (RFFA) a favore delle imprese attive a livello internazionale che si caratterizzano per la loro mobilità.
- Nell'ottica degli interessi della piazza fiscale e imprenditoriale della Svizzera, l'introduzione di un'imposta sul tonnellaggio appare giustificata sotto l'aspetto costituzionale.
- L'imposta sul tonnellaggio è auspicabile anche alla luce del fatto che pone le navi rispettose dell'ambiente in una posizione fiscalmente più favorevole rispetto a quelle suscettibili di recare più danni all'ambiente. Inoltre si avvicina a una forma di tassazione maggiormente conforme al principio di causalità, in virtù del quale è giusto che chi più trasporta più paghi.

Reiezione:

Cantoni: AI (1)

Partiti politici: I Verdi e PSS (2)

Organizzazioni e associazioni: Alliance Sud, Public Eye e USS (3)

Motivazione

- L'imposta sul tonnellaggio, concepita ad hoc per la navigazione marittima, è contraria al principio dell'uguaglianza giuridica e quindi anche a quello dell'imposizione secondo la capacità economica. I dubbi sulla sua costituzionalità rimangono attuali e non devono essere trascurati.
- Oltre a questi dubbi sostanziali, occorre tener conto anche del segnale che si trasmette e quindi dell'effetto che un siffatto regime derogatorio può avere per il futuro e per altri settori.
- L'imposta sul tonnellaggio equivale a un calcolo forfettario dell'imposta, che di fatto annullerebbe l'imposizione. Dal momento che si potrebbero avere aliquote dell'imposta sull'utile pari all'uno o al due per cento, le imprese verrebbero esonerate dalla loro responsabilità fiscale.

- *A livello internazionale la Svizzera deve impegnarsi in favore di una decarbonizzazione rapida e vincolante della navigazione marittima. Un effetto incentivante si può ottenere soltanto con un sistema che penalizza chi si dimostra restio a metterla in atto.*

Sono pervenute proposte di modifica in particolare sui punti seguenti:

- Economiesuisse, EXPERTsuisse e SwissHoldings: nell'ambito del margine di manovra che può avere sul piano internazionale, la Svizzera deve scegliere una soluzione allettante per strutturare la propria imposta. La legge deve essere formulata in maniera sufficientemente flessibile, così da poter sfruttare anche in Svizzera il campo di applicazione definito negli orientamenti dell'Unione europea.
- BL, CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, economiesuisse, CDCF, PLR, FER, FR, GE, Commercio Svizzera, MME, MSC, OREF, Reederei Zürich AG, usam, STSA, Suisse-Atlantique, STSA, Swiss Shipowners Association, TI, VD e ZSV: per quanto riguarda la condizione da adempiere in merito alla bandiera, la quota minima del 60 per cento è considerata troppo elevata e troppo restrittiva. Una modifica del valore soglia appare quindi assolutamente necessaria.
- CADENA RoRo SA, GE, Cargo Forum Schweiz, Commercio Svizzera, MSC, OREF, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique e Swiss Shipowners Association: per garantire una maggiore flessibilità, il valore soglia deve essere fissato in un'ordinanza del Consiglio federale. La condizione della bandiera non deve limitarsi alla Svizzera e allo Spazio economico europeo ma essere estesa agli Stati con i quali la Svizzera ha concluso un accordo di libero scambio che prevede una clausola di reciprocità.
- CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, economiesuisse, EXPERTsuisse, Commercio Svizzera, MSC, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique, Swiss Shipowners Association e ZG: l'elenco delle attività marittime non deve essere esaustivo. Particolare risalto va dato alle società di gestione navale che forniscono diverse prestazioni di servizi ai proprietari delle navi. Secondo gli orientamenti dell'UE, le imprese che hanno sede in uno Stato membro e che provvedono alla gestione degli equipaggi nonché alla gestione tecnica delle navi possono optare per l'imposta sul tonnellaggio. È quindi legittimo estendere il campo di applicazione dell'imposta svizzera sul tonnellaggio alle attività di gestione navale.
- AR, BL, BS, GE, TI, SO, CSI, VD, ZG e ZH: gli utili derivanti da attività accessorie svolte a bordo devono essere assoggettati all'imposta sul tonnellaggio se non superano il 50 per cento degli utili derivanti dall'esercizio della nave determinati secondo il diritto commerciale.
- CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, Commercio Svizzera, MSC, OREF, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique e Swiss Shipowners Association: riguardo al limite menzionato, si deve fare riferimento non all'utile ma alla cifra d'affari. Inoltre, a livello di ordinanza si deve tenere un elenco non esaustivo di attività accessorie.
- CADENA RoRo SA, economiesuisse, EXPERTsuisse, MME, MSC, Reederei Zürich AG, Suisse-Atlantique, STSA, Swiss Shipowners Association e ZSV: a determinate condizioni, la locazione di navi a scafo nudo deve essere assimilata all'attività di locazione o noleggio ed essere anch'essa assoggettata all'imposta sul tonnellaggio.
- BL, CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, Alleanza del Centro, economiesuisse, CDCF, FER, FR, GE, Commercio Svizzera, MSC, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique, SwissHoldings, Swiss Shipowners Association e ZG: considerare soltanto il sistema di propulsione per fornire ulteriori incentivi fiscali è un approccio troppo restrittivo. Nella norma di principio è bene promuovere anche l'inclusione di altri criteri ambientali, purché facilmente applicabili dalle autorità fiscali.
- Iniziativa delle Alpi, Greenpeace, I Verdi, LU, ATA e VD: la normativa deve prendere in considerazione anche la diminuzione dei rifiuti e del rumore prodotti dalla nave o il minor inquinamento causato dalle acque di scarico delle navi. Anziché prevedere una riduzione della base di calcolo a fronte del rispetto di determinati criteri ambientali, occorre introdurre un sistema che penalizzi le navi più inquinanti costringendole a pagare imposte più elevate. In questo modo si incentiverebbe l'uso di navi più rispettose dell'ambiente.

1. Situazione iniziale

Il 24 febbraio 2021 il Consiglio federale ha posto in consultazione l'avamprogetto della legge federale concernente l'imposta sul tonnellaggio applicabile alle navi (legge concernente l'imposta sul tonnellaggio). La consultazione è terminata il 31 maggio 2021. Sono stati interpellati complessivamente 61 partecipanti. Nell'allegato al presente rapporto sui risultati sono elencati i partecipanti alla consultazione.

2. Pareri pervenuti

Visti i numerosi pareri espressi, non è possibile esporre in dettaglio tutte le proposte e le motivazioni presentate. Per i dettagli si rimanda al documento in cui sono raccolti i 52 pareri pervenuti, che può essere consultato all'indirizzo: https://www.fedlex.admin.ch/it/consultation-procedures/ended/2021#https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/6021/11/cons_1.

3. Punti essenziali del progetto posto in consultazione

Dal punto di vista concettuale, l'imposta sul tonnellaggio rappresenta un metodo alternativo per determinare l'imposta sull'utile. Ai sensi del mandato costituzionale che persegue l'armonizzazione fiscale verticale e orizzontale, essa deve essere introdotta a livello di tutte e tre le suddivisioni politiche (Confederazione, Cantoni e Comuni). L'imposta deve essere applicabile all'esercizio delle navi.

La base di calcolo per la determinazione dell'utile è costituita dalla stazza netta (capacità di carico della nave) moltiplicata per una tariffa forfettaria a scaglioni, che viene a sua volta moltiplicata per il numero di giorni di esercizio. L'eventuale utile netto imponibile calcolato in questo modo viene poi sommato agli altri utili netti imponibili e tassato secondo l'aliquota dell'imposta sull'utile ordinaria.

L'assoggettamento all'imposta sul tonnellaggio avviene su base volontaria, esercitando l'opzione per ciascuna nave. L'opzione dura dieci anni. Scaduti dieci anni, l'utile netto imponibile rientra a far parte del regime di calcolo ordinario, a meno che il contribuente richieda di nuovo l'assoggettamento all'imposta sul tonnellaggio. Se un'impresa intende cambiare regime di calcolo prima dello scadere del periodo di dieci anni, ad esempio perché ha subito perdite di esercizio o in presenza di previsioni economiche negative, potrà chiedere di nuovo l'assoggettamento all'imposta sul tonnellaggio, ma non prima del sesto anno successivo all'abbandono di tale regime.

4. Risultati della consultazione

4.1 Opinioni di massima in merito all'introduzione di un'imposta sul tonnellaggio in Svizzera

Accettazione:

Cantoni: AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, LU, NE, NW, SH, SO, SZ, TG, TI, VD, ZG, ZH e CDCF (19)

Partiti politici: Alleanza del Centro, PLR e UDC (3)

Organizzazioni e associazioni: Iniziativa delle Alpi, CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, CP, economiesuisse, EXPERTsuisse, FER, Gearbulk Holding SA, Greenpeace, Commercio Svizzera, Handelskammer beider Basel, IFCHOR, MME, MSC, Nautilus International, OREF, Reederei Zürich AG, usam, SPEDLOGSWISS, CSI, STSA, Suisse-Atlantique, Swiss Holdings, Swiss Shipowners Association, ATA, ZSV e Zürcher Handelskammer (27)

Motivazione:

- Per le imprese di navigazione marittima domiciliate in Svizzera l'introduzione di un'imposta sul tonnellaggio crea condizioni paritarie in un contesto internazionale di competitività e in questo modo accresce l'attrattiva della piazza economica svizzera.
- L'imposta sul tonnellaggio integra le misure di salvaguardia dell'attrattiva della piazza economica svizzera introdotte con la riforma fiscale e il finanziamento dell'AVS (RFFA) a favore delle imprese attive a livello internazionale che si caratterizzano per la loro mobilità.
- Nell'ottica degli interessi della piazza fiscale e imprenditoriale della Svizzera, l'introduzione di un'imposta sul tonnellaggio appare giustificata sotto l'aspetto costituzionale.
- L'imposta sul tonnellaggio è auspicabile anche alla luce del fatto che pone le navi rispettose dell'ambiente in una posizione fiscalmente più favorevole rispetto a quelle suscettibili di recare più danni all'ambiente. Inoltre si avvicina a una forma di tassazione maggiormente conforme al principio di causalità, in virtù del quale è giusto che chi più trasporta paghi.

Reiezione:

Cantoni: AI (1)

Partiti politici: I Verdi e PSS (2)

Organizzazioni e associazioni: Alliance Sud, Public Eye e USS (3)

Motivazione:

- L'imposta sul tonnellaggio, concepita ad hoc per la navigazione marittima, è contraria al principio dell'uguaglianza giuridica e quindi anche a quello dell'imposizione secondo la capacità economica. I dubbi sulla sua costituzionalità rimangono attuali e non devono essere trascurati.
- Oltre a questi dubbi sostanziali, occorre tener conto anche del segnale che si trasmette e quindi dell'effetto che un siffatto regime derogatorio può avere per il futuro e per altri settori.
- L'imposta sul tonnellaggio equivale a un calcolo forfetario dell'imposta, che di fatto annullerebbe l'imposizione. Dal momento che si potrebbero avere aliquote dell'imposta sull'utile pari all'uno o al due per cento, le imprese verrebbero esonerate dalla loro responsabilità fiscale.
- A livello internazionale la Svizzera deve impegnarsi in favore di una decarbonizzazione rapida e vincolante della navigazione marittima. Un effetto incentivante si può ottenere soltanto con un sistema che penalizza chi si dimostra restio a metterla in atto.

4.2 Riserve su singole disposizioni dell'avamprogetto

Le argomentazioni relative alle seguenti disposizioni della legge federale sull'imposta federale diretta (LIFD) si applicano per analogia anche alle disposizioni di analogo contenuto della legge federale sull'armonizzazione delle imposte dirette dei Cantoni e dei Comuni (LAID).

4.2.1 Articolo 18 cpv. 3^{bis} AP-LIFD

CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, Commercio Svizzera, MSC, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique e Swiss Shipowners Association: «Se un'impresa di navigazione è assoggettata all'imposta sul tonnellaggio, gli articoli 73–77 si applicano per analogia.» (La modifica rispetto al testo dell'avamprogetto è evidenziata in corsivo.)

Motivazione:

Dal testo dell'avamprogetto non si evince chiaramente se la disposizione sia applicabile anche alle imprese individuali. Riformulando il testo così come suggerito si estende il campo di applicazione della disposizione ai lavoratori indipendenti, a prescindere dal fatto che esercitino la loro attività come imprese individuali o società di navigazione.

4.2.2 Articolo 73 capoverso 1 AP-LIFD

CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, economiesuisse, Commercio Svizzera, MSC, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique, Swiss Shipowners Association e ZG: «*Su richiesta possono essere assoggettate all'imposta sul tonnellaggio esclusivamente le imprese di navigazione che ne hanno diritto, le cui attività sono direttamente connesse all'economia marittima, in particolare quelle che svolgono le seguenti attività:*

- a. il trasporto di merci;
- b. il trasporto di persone, *incluse le attività crocieristiche*;
- c. i servizi di *rimorchio*, salvataggio e assistenza;
- d. la posa di cavi e tubi;
- e. la costruzione e *la manutenzione* di opere off-shore;
- f. *il noleggio a tempo o la locazione a scafo nudo*;
- g. *la gestione tecnica di navi, inclusa la gestione dell'equipaggio*;
- h. la ricerca scientifica marina, *incluse le attività sismografiche*.»

(Le modifiche rispetto al testo dell'avamprogetto sono evidenziate in *corsivo*.)

Anche EXPERTsuisse si dichiara favorevole all'estensione dell'elenco delle attività marittime da assoggettare all'imposta sul tonnellaggio.

Motivazione:

L'elenco delle attività menzionate non dovrebbe essere esaustivo. Particolare risalto va dato alle società di gestione navale che forniscono diverse prestazioni di servizi ai proprietari delle navi. Secondo gli orientamenti dell'UE, le imprese che hanno sede in uno Stato membro e che provvedono alla gestione degli equipaggi nonché alla gestione tecnica delle navi possono optare per l'imposta sul tonnellaggio. È quindi legittimo estendere il campo di applicazione dell'imposta svizzera sul tonnellaggio alle attività di gestione navale.

Alcune attività dovrebbero essere definite con maggiore precisione: ad esempio, oltre alla costruzione, dovrebbe essere assoggettata all'imposta sul tonnellaggio anche la manutenzione di opere *off-shore*. Lo stesso dicasi per la ricerca marina, a cui devono essere aggiunte le attività sismografiche.

Infine, sull'esempio di alcuni Stati dell'Unione europea (UE), appare opportuno, a determinate condizioni, includere tra le attività da assoggettare all'imposta sul tonnellaggio anche le attività di locazione a scafo nudo, sebbene, in senso stretto, queste non possano essere considerate attività di esercizio delle navi. Tali condizioni dovrebbero essere definite a livello di ordinanza.

SO: il carattere facoltativo dell'imposta sul tonnellaggio va evidenziato già all'inizio dell'articolo:

«*Su richiesta* possono essere assoggettate all'imposta sul tonnellaggio esclusivamente le navi utilizzate per i seguenti scopi.»

(Le modifiche rispetto al testo dell'avamprogetto sono evidenziate in *corsivo*.)

4.2.3 Articolo 73 capoversi 2 e 3 AP-LIFD

CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, EXPERTsuisse, Commercio Svizzera, MSC, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique, Swiss Shipowners Association e ZG: per una questione di coerenza, le disposizioni collocate in questa sede nell'avamprogetto devono essere integrate nell'articolo 74 (rubrica: Condizioni).

SO: sembra ragionevole spostare i capoversi 2 e 3 (che sottolineano l'obbligo fiscale soggettivo) all'articolo 74. Tuttavia c'è da chiedersi se, per strutturare i contenuti in maniera chiara, non sarebbe più opportuno disciplinare l'obbligo fiscale soggettivo in un articolo a se stante.

4.2.4 Articolo 73 capoverso 3 AP-LIFD

Economiesuisse, EXPERTsuisse e STSA: la locazione di navi a scafo nudo deve essere assimilata all'attività di locazione o noleggio ed essere anch'essa assoggettata all'imposta sul tonnellaggio.

Motivazione:

Buona parte dei membri della STSA non ha navi di proprietà, ma quelle che utilizza sono perlopiù nolleggiate. Escludendo la locazione di navi a scafo nudo dalle attività di esercizio assoggettate all'imposta sul tonnellaggio, il settore del commercio di materie prime sarebbe svantaggiato. Bisogna quindi verificare a quali condizioni la locazione di navi a scafo nudo possa essere fatta rientrare nel campo di applicazione dell'avamprogetto.

MME, MSC, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique, Swiss Shipowners Association e ZSV: l'esclusione generale della locazione di navi a scafo nudo non tiene conto della complessità e dell'importanza di questo tema. Per quanto riguarda questo tipo di locazione occorre distinguere tra rapporti infragruppo e negozi giuridici con terzi: all'interno di uno stesso gruppo la locazione di navi a scafo nudo è consentita senza alcun limite, perché in questo caso si tratta soltanto di una questione di organizzazione interna del gruppo. Nei rapporti negoziali con terzi, i redditi risultanti dalla locazione di navi a scafo nudo devono rientrare solo eccezionalmente nel campo di applicazione dell'imposta sul tonnellaggio, ovvero se sono soddisfatte le seguenti condizioni:

- la locazione della nave a scafo nudo è legata a una situazione di temporanea sovracapacità;
- è consentita solo per un periodo limitato, ossia per un massimo di tre anni; e
- almeno il 50 per cento della flotta deve essere gestita dal contribuente stesso.

4.2.5 Articolo 73 capoverso 4 AP-LIFD

AR, BL, BS, GE, TI, SO, CSI, VD, ZG e ZH: gli utili derivanti da attività accessorie svolte a bordo devono essere assoggettati all'imposta sul tonnellaggio se non superano il 50 per cento degli utili derivanti dall'esercizio della nave *determinati secondo il diritto commerciale* (= aggiunta rispetto all'avamprogetto evidenziata in corsivo).

Motivazione:

In questo modo viene fatta chiarezza su un punto, ossia se il 50 per cento degli utili posto come condizione si riferisca all'utile calcolato o all'utile derivante dall'esercizio della nave determinato secondo il diritto commerciale.

CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, EXPERTsuisse, Commercio Svizzera, OREF, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique e Swiss Shipowners Association: riguardo al limite del 50 per cento menzionato, si deve fare riferimento non all'utile ma alla cifra d'affari. Inoltre, a livello di ordinanza si deve tenere un elenco non esaustivo di attività accessorie.

4.2.6 Articolo 74 capoverso 1 AP-LIFD

CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, EXPERTsuisse, Commercio Svizzera, MSC, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique, Swiss Shipowners Association e ZG: all'inizio di questo articolo si dovrebbe inserire una definizione di impresa di navigazione marittima come indicato di seguito.

«Le imprese di navigazione ai sensi dell'articolo 73 capoverso 1 sono imprese che possiedono o gestiscono una flotta la cui gestione commerciale e strategica viene svolta in Svizzera.»

TI: nell'ordinanza prevista, il concetto di esercizio dovrebbe essere indissolubilmente legato al concetto di presenza sostanziale in Svizzera.

Motivazione:

In questo modo si applica l'articolo 8 paragrafo 1 del Modello di convenzione dell'OCSE, secondo cui gli utili derivanti dall'esercizio di navi sono imponibili soltanto nello Stato contraente in cui è situata la sede della direzione effettiva dell'impresa.

BL, CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, economiesuisse, EXPERTsuisse, CDCF, PLR, FER, FR, GE, Commercio Svizzera, MME, MSC, OREF, Reederei Zürich AG, usam, STSA, Suisse-Atlantique, Swiss Shipowners Association, TI, VD e ZSV: una modifica al ribasso del requisito minimo relativo alla bandiera di appartenenza è assolutamente necessaria perché altrimenti non verrebbe raggiunto l'obiettivo di garantire la competitività della navigazione marittima della Svizzera. Le relative disposizioni devono essere elaborate in stretta collaborazione con il settore interessato. Con la normativa proposta, quasi nessun armatore in Svizzera sarebbe attualmente in grado di soddisfare i requisiti. Infatti molti esercenti hanno una flotta la cui operatività è legata a contratti di noleggio a tempo, per cui la quota minima di tonnellaggio può variare rapidamente.

CADENA RoRo SA, GE, Cargo Forum Schweiz, Commercio Svizzera, MSC, OREF, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique e Swiss Shipowners Association: per garantire una maggiore flessibilità, il valore soglia deve essere fissato in un'ordinanza del Consiglio federale. Inoltre, la condizione della bandiera non deve limitarsi alla Svizzera e allo Spazio economico europeo ma essere estesa agli Stati con i quali la Svizzera ha concluso un accordo di libero scambio che prevede una clausola di reciprocità. Gli operatori del settore propongono di riformulare il capoverso come segue:

«La nave di un contribuente è assoggettata all'imposta sul tonnellaggio se una percentuale minima del tonnellaggio della flotta gestita da questa persona è iscritta nel registro del naviglio svizzero, nel registro di uno Stato membro dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo o in quello di uno Stato che ha sottoscritto con la Svizzera un accordo di libero scambio che prevede una clausola di reciprocità. Il Consiglio federale stabilisce le condizioni di applicazione.»

GE propone di riformulare il capoverso come segue:

«Una nave può essere assoggettata all'imposta sul tonnellaggio soltanto se la flotta gestita da un contribuente batte, per una quota minima di tonnellaggio, bandiera svizzera, bandiera di uno Stato membro dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo o bandiera di uno Stato con cui la Svizzera ha concluso un accordo di libero scambio che prevede una clausola di reciprocità. Il Consiglio federale disciplina le condizioni di applicazione.»

4.2.7 Articolo 74 capoverso 2 AP-LIFD

CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, Commercio Svizzera, MSC, Reederei Zürich AG, SO, Suisse-Atlantique, Swiss Shipowners Association e ZG: viene suggerito di inserire la seguente precisazione in questa disposizione.

«Per «flotta» si intende la totalità delle navi *di proprietà del contribuente o da questi gestite.*» (Le modifiche rispetto al testo dell'avamprogetto sono evidenziate in *corsivo*.)

Inoltre CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique e la Swiss Shipowners Association propongono di aggiungere un articolo supplementare affinché sia chiaro che soltanto i proprietari che gestiscono le proprie navi e altri gestori di società di locazione e gestori di navi beneficiano dell'imposta sul tonnellaggio:

«Una percentuale minima, stabilita dal Consiglio federale, del tonnellaggio della flotta deve essere giuridicamente o economicamente di proprietà della società di navigazione o da questa direttamente gestita.»

4.2.8 Articolo 74 capoverso 3 AP-LIFD

CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, EXPERTsuisse, Commercio Svizzera, MSC, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique, Swiss Shipowners Association e

ZG: fissare il momento determinante per adempiere la condizione della bandiera nell'ultimo giorno del periodo fiscale viene considerato troppo restrittivo date le peculiarità del settore marittimo. L'adempimento della condizione deve quindi essere valutato su un arco di tempo relativamente lungo ed essere disciplinato a livello di ordinanza.

4.2.9 Articolo 75 capoverso 1 AP-LIFD

STSA: a causa della complessità dell'attività di locazione e noleggio di navi, il calcolo dell'utile netto imponibile sulla base del singolo caso (per ciascuna nave) comporta un certo grado di incertezza.

Motivazione:

Rispetto al calcolo fatto partendo da una base di calcolo globale o cumulativa, quello fatto sulla base della singola nave porterebbe a un onere aggiuntivo significativo.

PLR: nell'ottica dell'applicazione pratica, il metodo di calcolo andrebbe modificato affinché sia utilizzata una misurazione a tonnellaggio e non a nave.

VD: l'assoggettamento all'imposta sul tonnellaggio deve essere effettuato per l'intera flotta e non per ciascuna nave.

4.2.10 Articolo 75 capoverso 2 AP-LIFD

CP, MME e ZSV: le tariffe scaglionate definite nell'avamprogetto sono in linea con i valori medi dei regimi di imposizione sul tonnellaggio dell'UE. Una riduzione delle tariffe sarebbe più vantaggiosa in termini di competitività. Pertanto, sarebbe opportuno verificare l'opportunità di allineare l'onere fiscale a quello degli Stati dell'UE che hanno già percorso questa strada.

4.2.11 Articolo 75 capoverso 3 AP-LIFD

BL, economiesuisse, EXPERTsuisse, CDCF, FER, FR, GE e ZG: se si punta sugli incentivi fiscali per perseguire obiettivi di tutela dell'ambiente, non ci si dovrebbe limitare a considerare il sistema di propulsione della nave. Esistono anche navi che sono state sottoposte a interventi migliorativi di altro tipo sul piano della sostenibilità ecologica e che grazie ad essi contribuiscono a rendere la navigazione più rispettosa dell'ambiente. Pertanto, i criteri ambientali previsti nella norma di principio devono essere ampliati.

Alleanza del Centro, CDCF, FR, GE e SwissHoldings: occorre prestare particolare attenzione all'attuabilità di questa disposizione. Il rispetto dei criteri ambientali deve essere verificabile e tracciabile dalle autorità fiscali.

Iniziativa delle Alpi, economiesuisse, FER, Greenpeace, TI e ATA: nella normativa devono essere contemplati anche la diminuzione dei rifiuti e del rumore prodotti dalla nave o il minor inquinamento causato dalle acque di scarico delle navi.

Iniziativa delle Alpi, Greenpeace, I Verdi, LU, ATA e VD: anziché prevedere una riduzione della base di calcolo a fronte del rispetto di determinati criteri ambientali, occorre introdurre un sistema che penalizzi le navi più inquinanti costringendole a pagare imposte più elevate. In questo modo si incentiverebbe l'uso di navi più rispettose dell'ambiente.

CP e usam: per quanto riguarda la riduzione della base di calcolo legata al rispetto di criteri ambientali sarebbe più vantaggioso allinearsi alla normativa norvegese, che prevede un ribasso del 25 per cento. Anche economiesuisse si dichiara favorevole a una riduzione maggiore, analoga a quella del regime di imposizione sul tonnellaggio in vigore a Cipro, che da poco prevede una riduzione massima del 30 per cento.

CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, Commercio Svizzera, MSC, OREF, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique e Swiss Shipowners Association: anche per gli operatori del settore il testo così come formulato nell'avamprogetto è troppo restrittivo. Per ottenere un effetto incentivante, la norma deve essere formulata in termini più generici, in modo che possano essere presi in considerazione anche altri fattori ambientali. La norma da rendere applicabile deve essere formulata come segue:

«Il Consiglio federale può adeguare al rialzo o al ribasso lo scaglionamento di cui al capoverso 2, in funzione di criteri ambientali, senza tuttavia aumentare o diminuire i valori di più del 50 per cento.»

CADENA RoRo SA, Commercio Svizzera, MSC, Reederei Zürich AG, Suisse-Atlantique e Swiss Shipowners Association: l'utile sul tonnellaggio determinato deve essere ridotto stabilmente del 25 per cento per i contribuenti che provvedono alla gestione tecnica delle navi, ivi compresa la gestione degli equipaggi.

4.2.12 Articolo 76 AP-LIFD

Per CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, Commercio Svizzera, MSC, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique, Swiss Shipowners Association e ZG in questo articolo devono essere aggiunte due ulteriori disposizioni:

«Se il contribuente opta per l'assoggettamento all'imposta sul tonnellaggio, ciò non comporta la realizzazione di riserve occulte ai sensi del sistema fiscale.»

«Il Consiglio federale definisce le condizioni di applicazione del presente articolo.»

EXPERTsuisse si chiede se, dal momento in cui avviene il passaggio all'imposta sul tonnellaggio, le riserve occulte costituite sulla nave debbano o meno essere assoggettate all'imposta.

4.2.13 Articolo 77 AP-LIFD

GE: all'articolo concernente le ristrutturazioni dovrebbero essere apportate le seguenti modifiche di carattere redazionale (le modifiche rispetto al testo dell'avamprogetto sono evidenziate in *corsivo*).

«Se, nel caso di una ristrutturazione di cui all'articolo 61 capoverso 1 o 3, una nave assoggettata all'imposta sul tonnellaggio è trasferita al valore contabile secondo il diritto commerciale, *l'assoggettamento all'imposta sul tonnellaggio e la durata di applicazione secondo l'articolo 76 capoverso 2 rimangono immutati*. Se è trasferita a un altro valore, *l'assoggettamento all'imposta sul tonnellaggio finisce e si applica l'articolo 76 capoverso 4.*»

Motivazione: le aggiunte garantiscono maggiore chiarezza.

TI: si propone di riformulare l'articolo perché non è chiaro. In particolare, l'articolo di legge non fa alcun riferimento ai valori contabili secondo il diritto commerciale, come invece indicato nel rapporto esplicativo, rendendo poco chiaro il senso della disposizione.

CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, Commercio Svizzera, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique, Swiss Shipowners Association e ZG: l'articolo, così come formulato attualmente, penalizza i trasferimenti che comportano conseguenze fiscali e le imprese che rilevano navi per le quali l'assoggettamento all'imposta sul tonnellaggio può essere richiesto soltanto dopo lo scadere del termine stabilito nell'articolo 76 capoverso 4. Inoltre, l'ultima frase potrebbe essere interpretata nel senso che una nave trasferita nel quadro di una ristrutturazione non può essere assoggettata all'imposta sul tonnellaggio prima che sia trascorso un periodo di sei anni dall'anno della ristrutturazione.

4.2.14 Considerazioni varie

Per la STSA non è chiaro in che modo la contabilità per settori andrebbe a influire sull'utile netto imponibile assoggettato all'imposta sul tonnellaggio.

AR richiama l'attenzione su una disparità di trattamento degli strumenti: nella nuova impostazione della perequazione finanziaria e della ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni (NPC) non si tiene conto del ridotto prelievo di risorse dovuto a una maggiore deduzione per le attività di ricerca e sviluppo. Per contro, nella NPC viene preso in considerazione il ridotto prelievo di risorse a seguito del «patent box» e dell'introduzione di un'imposta sul tonnellaggio. Questo penalizza i Cantoni come AR che possono contare solo su una maggiore deduzione per le attività di ricerca e sviluppo, ma che non prevedono un «patent box» né hanno imprese di navigazione marittima insediate sul loro territorio.

BS: secondo il regime di imposizione sul tonnellaggio previsto, gli utili da capitale derivanti dall'alienazione di una nave sono esentati dall'imposta, mentre secondo il sistema attuale gli utili da capitale vi sono assoggettati. Questo nuovo strumento di pianificazione fiscale merita particolare attenzione, soprattutto in ragione dell'ammontare considerevole delle riserve occulte sulle navi, e dovrebbe essere eliminato.

4.3 Pareri sull'attuazione da parte dei Cantoni

BL, NW, SO, CSL e ZH: disposizioni dettagliate sulle condizioni e sulla durata di applicazione dell'imposta sul tonnellaggio semplificano l'esecuzione e limitano le possibilità di un'ottimizzazione fiscale ingiustificata.

ZG: le disposizioni concernenti il soggetto fiscale e le attività delle navi si ispirano agli orientamenti dell'UE e possono essere applicate facilmente. Merita di essere accolta favorevolmente anche la distinzione tra gli utili derivanti da attività accessorie, che a determinate condizioni sono assoggettati all'imposta sul tonnellaggio, e gli altri utili, che sottostanno all'imposizione ordinaria.

BL, NW, SO, CSL, TI, VD e ZG: numerose prassi cantonali per la dichiarazione, senza incidenza sulle imposte sull'utile, delle riserve occulte, risalenti all'epoca della tassazione in virtù di un particolare statuto fiscale, giungeranno a scadenza il 31 dicembre 2024. Per ovviare a perdite di gettito dovute a eventuali partenze, sarebbe opportuno che anche le disposizioni cantonali relative all'imposta sul tonnellaggio entrassero in vigore entro il 1° gennaio 2025.

SO: oltre all'adeguamento del sistema informatico, l'introduzione di una simile imposta richiede anche un'apposita formazione delle persone incaricate della tassazione. In futuro infatti, oltre a procedere alla determinazione ordinaria degli utili, queste persone dovranno applicare un metodo di calcolo separato e alternativo.

Elenco dei partecipanti alla consultazione

1. Cantoni

Destinatari	Abbreviazioni	Pareri pervenuti
Cantone di Zurigo	ZH	☒
Cantone di Berna	BE	☒
Cantone di Lucerna	LU	☒
Cantone di Uri	UR	
Cantone di Svitto	SZ	☒
Cantone di Obvaldo	OW	
Cantone di Nidvaldo	NW	☒
Cantone di Glarona	GL	
Cantone di Zugo	ZG	☒
Cantone di Friburgo	FR	☒
Cantone di Soletta	SO	☒
Cantone di Basilea Città	BS	☒
Cantone di Basilea Campagna	BL	☒
Cantone di Sciaffusa	SH	☒
Cantone di Appenzello Esterno	AR	☒
Cantone di Appenzello Interno	AI	☒
Cantone di San Gallo	SG	
Cantone dei Grigioni	GR	
Cantone di Argovia	AG	☒
Cantone di Turgovia	TG	☒
Cantone Ticino	TI	☒
Cantone di Vaud	VD	☒
Cantone del Vallese	VS	
Cantone di Neuchâtel	NE	☒
Cantone di Ginevra	GE	☒
Cantone del Giura	JU	
Conferenza dei Governi cantonali	CdC	
Conferenza dei direttori cantonali delle finanze	CDCF	☒

2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale

Destinatari	Abbreviazioni	Pareri pervenuti
Alleanza del Centro		☒
Unione Democratica Federale	UDF	
Ensemble à Gauche	EAG	
Partito evangelico svizzero	PEV	
PLR.I Liberali Radicali	PLR	☒
Partito ecologista svizzero	PES	☒
Partito verde liberale Svizzero	pvl	
Lega dei Ticinesi	Lega	
Partei der Arbeit	PDA	
Unione Democratica di Centro	UDC	☒
Partito socialista svizzero	PSS	☒

3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna

Destinatari	Abbreviazioni	Pareri pervenuti
Schweizerischer Gemeindeverband	SGV	

Unione delle Città Svizzere	UCS	
Gruppo svizzero per le regioni di montagna	SAB	

4. Associazioni mantello nazionali dell'economia

Destinatari	Abbreviazioni	Pareri pervenuti
economiesuisse Federazione delle imprese svizzere	economiesuisse	☒
Unione svizzera delle arti e mestieri	usam	☒
Unione svizzera degli imprenditori		
Unione svizzera dei contadini	USC	
Associazione svizzera dei banchieri	ASB	
Unione sindacale svizzera	USS	☒
Società svizzera degli impiegati di commercio		
Travail.Suisse		

5. Altre organizzazioni

Destinatari	Abbreviazioni	Pareri pervenuti
Conferenza svizzera delle imposte	CSI	☒
Städtische Steuerkonferenz		
Konferenz der städtischen Finanzdirektorinnen und Finanzdirektoren	KSFD	
Associazione Svizzera degli Esperti Fiscali Diplomati	ASEFiD	
Associazione svizzera di diritto fiscale (International Fiscal Association)	IFA	
Centre Patronal	CP	☒
SwissHoldings		☒
Swiss Trading and Shipping Association	STSA	☒
Swiss Shipowners Association		☒
EXPERTsuisse		☒
FIDUCIARI SUISSE		

6. Partecipanti non interpellati ufficialmente

Destinatari	Abbreviazioni	Pareri pervenuti
Alliance Sud		☒
Iniziativa delle Alpi		☒
CADENA RoRo SA		☒
Cargo Forum Schweiz		☒
Fédération des Entreprises Romandes	FER	☒
Gearbulk Holding SA		☒
Greenpeace		☒
Commercio Svizzera		☒
Handelskammer beider Basel		☒
IFCHOR		☒

MME		☒
MSC Mediterranean Shipping Company	MSC	☒
Nautilus International		☒
Ordre Romand des Experts Fiscaux Diplomes	OREF	☒
Public Eye		☒
Reederei Zürich AG		☒
SPEDLOGSWISS		☒
Swiss Atlantique		☒
Associazione traffico e ambiente	ATA	☒
Zuger Steuer-Vereinigung	ZSV	☒
Zürcher Handelskammer		☒