

## Sostegno ai settori industriali in crisi

D.L. 5/2009 - A.C. 2187

Elementi di valutazione per la compatibilità comunitaria

<b>Numero dell'atto</b>	A.C. 2187
<b>Titolo</b>	Conversione in legge del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, recante misure urgenti a sostegno dei settori industriali in crisi
<b>Iniziativa</b>	Governativa
<b>Iter:</b>	
<i>sede</i>	Referente
<i>esame al Senato</i>	No
<b>Commissione competente</b>	VI Finanze e X Attività produttive
<b>Pareri previsti</b>	Comitato per la legislazione (ex art. 96-bis r.), I Affari Costituzionali, II Giustizia (ex articolo 73, comma 1-bis r.), V Bilancio, VIII Ambiente, IX Trasporti, XI Lavoro, XIV Politiche dell'Unione europea e della Commissione parlamentare per le questioni regionali

### Contenuto

Il provvedimento in esame (C. 2187) è volto a convertire in legge il decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, recante *misure urgenti a sostegno dei settori industriali in crisi*.

Il citato decreto-legge consta di 9 articoli che introducono disposizioni finalizzate a fronteggiare la crisi internazionale del settore industriale ed, in particolare, del comparto automobilistico, anche in relazione alle implicazioni sul sistema produttivo nazionale e ai riflessi di carattere occupazionale su famiglie e imprese. Il provvedimento definisce, inoltre, misure di carattere fiscale e finanziario dirette a promuovere lo sviluppo economico (mediante il sostegno della domanda di beni durevoli) e ad agevolare il raggiungimento degli obiettivi di risparmio energetico e di salvaguardia ambientale.

L'**articolo 1** del decreto-legge introduce incentivi per la sostituzione di veicoli (mediante **rottamazione**), per l'acquisto di veicoli ecologici nonché per l'installazione di impianti e dispositivi per la riduzione delle emissioni inquinanti. In particolare sono previsti, per il periodo compreso tra il 7 febbraio e il 31 dicembre 2009, contributi statali per l'acquisto – con contestuale demolizione di veicoli maggiormente inquinanti – di autovetture (1.500 euro), autocarri, autoveicoli per trasporti specifici, per uso speciale, *autocaravan* (2.500 euro) e motoveicoli (500 euro). Contributi aggiuntivi a quelli già definiti dalle norme vigenti sono destinati anche all'acquisto di autovetture (1.500 euro) e autocarri nuovi a ridotto impatto ambientale (a metano, elettrici o a idrogeno). Sono altresì incrementati i contributi attualmente già riconosciuti per l'installazione di impianti a GPL e a metano sulle autovetture. Allo scopo di ridurre le emissioni di particolato nel settore del trasporto pubblico, sono inoltre definite specifiche agevolazioni per l'installazione di filtri antiparticolato sui veicoli *diesel* utilizzati dalle aziende che svolgono servizi di pubblica utilità.

L'**articolo 2** prevede una detrazione del 20 per cento ai fini IRPEF (nella misura massima di 10.000 euro ripartita in cinque annualità) in relazione alle spese documentate sostenute nel periodo compreso tra il 7 febbraio e il 31 dicembre 2009 per l'**acquisto di mobili, elettrodomestici ad alta efficienza energetica, apparecchi televisivi e computer** destinati all'arredo di un immobile oggetto di interventi di ristrutturazione edilizia a partire dal 1° luglio 2008. Il comma 3 prevede la stipula di un apposito protocollo di intenti tra la Presidenza del Consiglio dei ministri e i produttori dei beni per i quali sono previsti gli incentivi disciplinati dal decreto, al fine di assicurare, tra l'altro, il mantenimento dei livelli occupazionali.

L'**articolo 3** modifica la disciplina fiscale dei **distretti produttivi**, già estesa anche alle reti di imprese e alle catene di fornitura, ripristinando il regime fiscale previsto dalla legge finanziaria per il 2006 (cd. fiscalità di distretto), che non ha trovato applicazione per la mancata adozione dei relativi decreti attuativi.

L'**articolo 4** introduce un **beneficio fiscale diretto a favorire le aggregazioni aziendali** (fusione, scissione e conferimenti) effettuate nel 2009 attraverso il riconoscimento gratuito del maggior valore attribuito ai beni materiali e immateriali cui corrisponde, per le fusioni e le scissioni, una differenza da concambio. Il *bonus* spetta qualora il soggetto risultante dalle predette operazioni straordinarie sia una società per azioni, una società in accomandita per azioni, una società a responsabilità limitata, una società cooperativa, una società di mutua assicurazione, una società europea di cui al regolamento (CE) n. 2157/2001 o una società cooperativa europea di cui al regolamento (CE) n. 1435/2003 residente nel territorio dello Stato.

L'**articolo 5** interviene in materia di **rivalutazione degli immobili** iscritti nei bilanci delle società (che non adottano i principi contabili internazionali) relativamente all'esercizio in corso al 31 dicembre 2007. A tal fine, sono ridotte le aliquote dell'imposta sostitutiva per la rivalutazione ed il riallineamento volontario dei valori contabili degli immobili non merce (riduzione dal 7 al 3 per cento, per gli immobili ammortizzabili, e dal 4 all'1,5 per cento, per quelli non ammortizzabili).

L'**articolo 6** è diretto a favorire l'intervento della SACE s.p.a. (Società per i servizi assicurativi del commercio estero) nella prestazione di **garanzie per agevolare la concessione di finanziamenti destinati all'acquisto di autoveicoli**, motoveicoli e veicoli commerciali di cui all'articolo 1 del decreto-legge in esame.

L'**articolo 7** reca disposizioni in materia di potenziamento dei **controlli fiscali** e di inasprimento delle sanzioni per l'indebito utilizzo di crediti in compensazione. Al riguardo, si istituisce una forma di controllo mirato sulle agevolazioni previste dalla legge per alcune imposte indirette (imposte di registro, ipotecaria e catastale, sulle successioni e donazioni), comminando, tra l'altro, una sanzione del 200 per cento dell'importo corrispondente al credito indebitamente compensato per tutte le ipotesi in cui, nel corso di uno stesso anno solare, siano state effettuate compensazioni con crediti inesistenti per importi superiori a 50.000 euro.

L'**articolo 8** reca la **copertura finanziaria** degli oneri derivanti dal provvedimento.

L'**articolo 9** stabilisce che il decreto-legge entra in vigore l'11 febbraio 2009 (giorno della pubblicazione nella Gazzetta ufficiale).

## **Esame del provvedimento in relazione alla normativa comunitaria**

Le disposizioni che maggiormente investono i profili comunitari sono contenute negli articoli 1, 2, 3 e 4 del decreto-legge.

L'**articolo 1**, come già detto, reca disposizioni finalizzate ad incentivare il **rinnovo del parco circolante** e l'acquisto di veicoli ecologici, ossia autoveicoli e motoveicoli con ridotte emissioni.

In particolare, si prevedono agevolazioni per la sostituzione, da realizzare mediante demolizione, di autovetture e autocarri di categoria "Euro 0", "Euro 1" ed "Euro 2", immatricolati fino al 31 dicembre 1999, con mezzi nuovi di categoria "Euro 4" ed "Euro 5" a basse emissioni di CO<sub>2</sub> (non oltre 140 grammi per chilometro ovvero non oltre 130, se alimentati a gasolio).

La **normativa "Euro 4"** è definita dalla direttiva 98/69/CE, relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni dei veicoli a motore, che ha modificato la direttiva 70/220/CEE del Consiglio. La direttiva 98/69/CE (fase B), seguita da numerosi altri interventi normativi a livello comunitario (tra i quali si segnalano le direttive 98/77/CE, 1999/96/CE, 1999/102/CE, 2001/1/CE, 2001/27/CE, 2001/100/CE, 2002/80/CE, 2003/76/CE), ha fissato livelli di emissioni più stringenti per i veicoli a motore. I limiti "Euro 4" sono entrati in vigore per le nuove omologazioni tipo – salvo alcune eccezioni – il 1° gennaio 2005 (quanto alle immatricolazioni, il termine per l'adeguamento era fissato al 1° gennaio 2006). Con riferimento alle misure di incentivazione, va segnalato che l'articolo 5 della direttiva 98/69/CE ha dato agli Stati membri la facoltà di prevedere incentivi fiscali per i veicoli a motore di serie conformi alla nuova normativa nonché di introdurre incentivi fiscali o finanziari per l'ammodernamento di autoveicoli in circolazione nonché per il ritiro dalla circolazione degli autoveicoli che non sono in grado di rispettare gli standard comunitari.

Le più recenti previsioni in materia di riduzione delle emissioni inquinanti sono tuttavia contenute nel regolamento (CE) n. 715/2007 (come modificato e attuato dal regolamento (CE) n. 692/2008), che ha delineato i **nuovi parametri "Euro 5" ed "Euro 6"**, volti a ridurre, sia pure in modo progressivo, le emissioni di particolato e di precursori dell'ozono (come gli ossidi di azoto e gli idrocarburi). La nuova disciplina si applica agli autoveicoli delle categorie M1 (veicoli progettati e costruiti per il trasporto di persone, aventi al massimo otto posti a sedere oltre al sedile del conducente), M2 (veicoli progettati e costruiti per il trasporto di persone, aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente), N1 (veicoli commerciali leggeri) e

N2 (veicoli per il trasporto di merci medi) con massa di riferimento non superiore a 2.610 chili. Sono quindi inclusi le automobili private, i furgoni e i veicoli commerciali destinati al trasporto di passeggeri o di merci o ad alcuni usi speciali, dotati di motori ad accensione comandata (motori a benzina, a gas naturale o GPL) o di motori ad accensione spontanea (*diesel*). Lo standard "Euro 5" è applicabile a partire dal 1° settembre 2009, per quanto riguarda il rilascio dell'omologazione, e dal 1° gennaio 2011, per quanto riguarda l'immatricolazione e la vendita dei veicoli nuovi. Dal 1° settembre 2014 è poi prevista un'ulteriore diminuzione delle emissioni inquinanti con le nuove omologazioni "Euro 6". Anche il regolamento (CE) n. 715/2007 prevede la possibilità per gli Stati membri di concedere incentivi per incoraggiare il rispetto dei più rigorosi valori limite. Tali incentivi sono autorizzati se:

- si applicano a tutti i veicoli nuovi in vendita sul mercato di uno Stato membro che siano conformi ai requisiti fissati dal regolamento;
- cessano di essere applicati alla data di applicazione dei valori limite;
- ammontano, per ogni tipo di veicolo a motore, ad un importo che non supera il costo supplementare dei dispositivi tecnici volti a soddisfare i limiti di emissione, compreso il costo di installazione.

Per quanto concerne i motocicli, il decreto-legge concede un **contributo per l'acquisto di un motociclo nuovo di categoria "Euro 3"**, con contestuale rottamazione di un motociclo di categoria "Euro 0" o "Euro 1". I requisiti "Euro 3" – applicabili alle omologazioni per i nuovi tipi di veicoli dal 1° gennaio 2006 – sono definiti dalla direttiva 2002/51/CE (fase B). Anche in questo caso, la normativa comunitaria contempla la possibilità di concedere specifici incentivi fiscali, nel rispetto di alcune condizioni.

Per quanto attiene ai contributi per l'acquisto di veicoli a idrogeno, il 24 febbraio 2009 è entrato in vigore il regolamento (CE) 79/2009 (che modifica, tra l'altro, la direttiva 2007/46/CE), finalizzato ad armonizzare le norme tecniche di omologazione dei veicoli a motore riguardo alla propulsione a idrogeno e a garantire il buon funzionamento del mercato interno nonché alti livelli di sicurezza pubblica e di tutela dell'ambiente.

Le citate normative si collocano nell'ambito della Strategia tematica sull'inquinamento atmosferico di cui alla comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo, del 21 settembre 2005, nella quale si fissano obiettivi di riduzione di alcune sostanze inquinanti e si rafforza il quadro legislativo di lotta contro l'inquinamento atmosferico.

Il **comma 8** dell'articolo 1 del decreto-legge stabilisce che le agevolazioni per l'acquisto (con contestuale rottamazione) di veicoli a ridotto impatto ambientale – previste dai commi 1, 2, 3, 4 e 5 – possono essere fruiti nel rispetto della disciplina degli **aiuti «de minimis»** di cui al regolamento (CE) n. 1998/2006, della Commissione, del 15 dicembre 2006. Gli aiuti di importanza minore (o *de minimis*) consistono in aiuti, in un determinato arco di tempo, non superano importi prestabiliti. Tali aiuti sono applicabili a tutto il territorio nazionale, indipendentemente dalla dimensione dell'impresa, considerato che il loro ridotto importo non appare suscettibile di determinare un impatto sensibile sulla concorrenza. Fino al 2006, il tetto dell'aiuto non doveva superare la soglia di 100.000 euro nell'arco di tre anni. Da ultimo, il regolamento (CE) n. 1998/2006 ha stabilito che, per lo stesso periodo, sono ammissibili aiuti concessi ad una medesima impresa per importi complessivi non superiori a 200.000 euro. L'articolo 1 del citato regolamento precisa che la disciplina degli aiuti «*de minimis*» non riguarda, tra l'altro, i settori della produzione primaria (agricoltura e pesca), l'industria carboniera e le imprese in difficoltà, le attività connesse all'esportazione nonché gli aiuti destinati all'acquisto di veicoli per il trasporto di merci su strada da parte di imprese che effettuano tale attività per conto terzi. Per ciò che specificamente attiene al settore del trasporto, l'articolo 2 del regolamento prevede che l'importo complessivo degli aiuti «*de minimis*» concessi ad un'impresa attiva nel settore del trasporto su strada non deve superare i 100.000 euro nell'arco di tre esercizi finanziari. Tali massimali si applicano a prescindere dalla forma dell'aiuto o dall'obiettivo perseguito e a prescindere dal fatto che l'aiuto concesso dallo Stato membro sia finanziato interamente o parzialmente con risorse di origine comunitaria. Il periodo viene determinato facendo riferimento agli esercizi finanziari utilizzati dall'impresa nello Stato membro interessato.

L'**articolo 2, comma 3**, del decreto-legge reca una disposizione "programmatica", prevedendo che entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore del decreto-legge (11 febbraio 2009) la Presidenza del Consiglio dei ministri promuova la stipula di un apposito **protocollo di intenti con i produttori dei beni interessati dagli incentivi**. Il comma fa riferimento a tutti gli incentivi considerati dal decreto-legge e, quindi, oltre a ricomprendere i produttori di mobili, elettrodomestici ad alta efficienza energetica, apparecchi televisivi e computer, trova applicazione anche per quanto riguarda le agevolazioni di cui all'articolo 1 (incentivi per i veicoli). Nel protocollo sono definiti gli impegni assunti in ordine alle garanzie di mantenimento dei livelli occupazionali, alle modalità con le quali assicurare il rispetto dei termini di pagamento previsti nei rapporti con fornitori e con gli altri soggetti della filiera produttiva e distributiva, nonché allo sviluppo e al mantenimento di iniziative promozionali finalizzate a stimolare la domanda e a migliorare l'offerta anche dei servizi di assistenza e manutenzione. Per quanto concerne i profili di rilevanza comunitaria, la descritta

previsione non sembra vincolare le agevolazioni statali alla sottoscrizione del protocollo da parte delle imprese; conseguentemente, la disposizione non appare suscettibile di determinare effetti distorsivi sul mercato interno ovvero forme di aiuto selettivo o discriminatorio incompatibili con l'ordinamento comunitario.

Con riferimento alle misure fiscali relative ai distretti produttivi e alle operazioni di aggregazione di imprese (fusioni, scissioni e "conferimenti neutrali") di cui agli **articoli 3 e 4**, i benefici fiscali ivi contemplati appaiono coerenti con gli indirizzi definiti dall'Unione europea in ordine al potenziamento della competitività e dell'innovazione, con particolare riferimento all'elaborazione di strategie di raggruppamento aziendale e allo sviluppo di reti di innovazione (cd. *cluster*). In tale ambito, è stata da ultimo adottata la decisione della Commissione europea n. 2008/824/CE, che, nel dare seguito ad altre recenti iniziative nel settore (v. *infra* la comunicazione della Commissione del 17 ottobre 2008 «Verso *cluster* competitivi di livello mondiale nell'Unione europea: attuazione di un'ampia strategia dell'innovazione»), ha istituito un gruppo europeo per la politica dei *cluster* (composto di esperti in materia) destinato a sostenere e valorizzare il ruolo di tali soggetti per lo sviluppo economico.

## **Documenti all'esame delle istituzioni dell'Unione europea**

*(a cura dell'Ufficio Rapporti con l'Unione europea)*

### **Art. 1 (Incentivi al rinnovo del parco circolante)**

#### Riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dai veicoli

Nell'ambito dell'**accordo di compromesso** raggiunto dal **Consiglio europeo dell'11 e 12 dicembre 2008** sull'insieme delle proposte relative al pacchetto energia clima, il **Parlamento europeo** nella seduta del 17 dicembre 2008 ha approvato:

- una **proposta di regolamento per limitare le emissioni di CO<sub>2</sub> delle automobili** (COM(2007)856), che ha come obiettivo la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei nuovi veicoli nell'UE fino a 130 grammi per km nel 2012;
- una **proposta di direttiva** volta a fissare **nuovi standard per i combustibili** utilizzati dai mezzi di trasporto (COM(2007)18).

Tali proposte devono intendersi come parte integrante della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri (COM(2007)19), intesa a raggiungere l'obiettivo comunitario di 120 g CO<sub>2</sub>/km, a vettura.

#### Dibattito al Parlamento europeo sulla crisi del settore automobilistico

Il 4 febbraio 2009 si è svolto, presso il **Parlamento europeo**, un **dibattito sulla crisi dell'auto**, dal quale è emerso che le azioni da intraprendere dovrebbero riguardare principalmente il rinnovo del parco macchine verso modelli più ecologici, l'innovazione, la ripresa dei crediti dell'industria e la tutela dell'occupazione.

#### Piano europeo di ripresa economica

Nell'ambito del **Piano di ripresa economica europeo** (COM(2008)800), presentato il 26 novembre 2008 e approvato dal Consiglio europeo dell'11 e 12 dicembre 2008, vi sono indicazioni per lo sviluppo di **tecnologie pulite per le "auto verdi"**, da realizzare mediante partenariati tra i settori pubblico e privato.

### **Art. 3 (Distretti produttivi e reti di imprese)**

Il 25 giugno 2008 la Commissione ha presentato la **comunicazione** "Una corsia preferenziale per la piccola impresa" – Alla ricerca di un nuovo quadro fondamentale per la Piccola Impresa (un "**Small Business Act**" per l'Europa) (COM(2008)394), per consentire alle piccole e medie imprese europee (PMI) di valorizzare pienamente le loro potenzialità in termini di crescita sostenibile nel lungo periodo e di creazione di un maggior numero di posti di lavoro.

Il 17 ottobre 2008 la Commissione ha presentato la **comunicazione** "Verso **cluster competitivi** di livello mondiale nell'UE: attuazione di una ampia strategia dell'innovazione" (COM(2008) 652), al fine di creare un quadro di riferimento per un sostegno efficace ai *cluster* nell'UE. Il *cluster* viene definito come un gruppo di imprese, di operatori economici collegati e di istituzioni geograficamente vicine e che ha raggiunto una scala sufficiente per sviluppare perizie, servizi, risorse, fornitori e competenze specializzate.

### **Art. 7 (Controlli fiscali)**

Il 1° dicembre 2008 la Commissione ha presentato una **comunicazione** sulla strategia coordinata per migliorare la **lotta contro le frodi a danno dell'IVA** nell'Unione europea (COM(2008)807).

Successivamente, nella **proposta di direttiva relativa alla cooperazione amministrativa nel settore fiscale** (COM(2009)9), presentata il 2 febbraio 2009, sono prospettate una serie di misure volte a migliorare la cooperazione amministrativa nel settore fiscale al fine di evitare gli effetti negativi delle pratiche fiscali dannose e consentire un buon funzionamento del mercato interno.

