

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

**N. 1268**

## **DISEGNO DI LEGGE**

**presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri**

**(BERLUSCONI)**

**e dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**

**(LUNARDI)**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 20 MARZO 2002**

—————

Conversione in legge del decreto-legge 20 marzo 2002, n. 36,  
recante disposizioni urgenti per ottemperare ad obblighi  
comunitari in materia di autotrasporto

—————

## **INDICE**

Relazione .....	<i>Pag.</i>	3
Analisi tecnico-normativa .....	»	5
Scheda di analisi dell’impatto della regolamentazione (AIR) .	»	8
Disegno di legge .....	»	9
Decreto-legge .....	»	10

ONOREVOLI SENATORI. - La Commissione europea, con la decisione n. 93/496/CEE, del 9 giugno 1993, ha stabilito l'illegittimità e l'incompatibilità con la disciplina comunitaria in materia di aiuti di Stato del regime agevolativo a favore delle imprese autorizzate all'esercizio dell'autotrasporto di merci attuato, per l'anno 1992, con l'articolo 13 del decreto-legge 27 aprile 1990, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 giugno 1990, n. 165, e successive modificazioni, e poi col conseguente decreto del Ministro dei trasporti in data 28 gennaio 1992, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 25 del 31 gennaio 1992.

L'agevolazione si è tradotta nella erogazione di fondi a parziale copertura dell'incremento dei costi del trasporto su strada per conto di terzi verificatosi in quel periodo di tempo, ad un'ampia platea di autotrasportatori.

L'erogazione è stata operata nelle forme del riconoscimento ai soggetti interessati, quali contribuenti, di un credito d'imposta - tarato nell'entità unitaria in funzione del numero e della massa dei singoli veicoli adibiti al trasporto - compensabile con le imposte sul reddito, sul valore aggiunto e con le ritenute operate nei confronti dei lavoratori dipendenti e autonomi.

Ebbene, sulla scorta della predetta decisione, la Commissione ha stabilito, a carico dello Stato italiano, l'obbligo di provvedere al recupero dell'aiuto.

Successivamente, non avendo ancora lo Stato italiano provveduto ad intraprendere il recupero delle somme illegittimamente erogate, con sentenza 29 gennaio 1998 la Corte di giustizia delle Comunità europee ha dichiarato l'inadempimento della Repubblica italiana al comportamento che le era dovuto.

Peraltro, la Commissione europea ha altresì sancito, con decisione del 22 ottobre 1996, n. 97/270/CE, l'illegittimità e l'incompatibilità comunitaria di una identica agevolazione concessa agli autotrasportatori nel corso degli anni 1993 e 1994, imponendone analogamente il recupero.

La Corte di giustizia ha, infine, pronunciato la sentenza del 19 maggio 1999, con la quale è stato respinto il ricorso proposto dalla Repubblica italiana per l'annullamento della decisione della Commissione del 22 ottobre 1996.

Con lettera di costituzione in mora del 24 novembre 2000, la Commissione europea ha dato quindi formale avvio alla procedura d'infrazione a carico della Repubblica italiana, ai sensi dell'articolo 228 del Trattato CE.

La Commissione ha poi adottato il «parere motivato» del 18 luglio 2001, chiedendo quindi ripetutamente notizie sulle iniziative che lo Stato avrebbe inteso adottare per un corretto autoassoggettamento al dovere di adempimento ormai conclamato.

La Commissione ha altresì precisato che, ove non si fossero adottate le immediate misure idonee a costituire un concreto ed effettivo inizio delle procedure di recupero degli aiuti illegittimamente erogati, essa non avrebbe mancato di adire la Corte di giustizia per ottenere la c.d. «doppia condanna» dello Stato, ai sensi dell'articolo 228 del Trattato.

Come è noto, nell'ordinamento nazionale difetta una disciplina specificamente dedicata a regolare l'azione degli organi amministrativi deputati a dare esecuzione a decisioni delle Autorità comunitarie che statuiscono l'obbligo dello Stato di procedere al recupero, presso i singoli beneficiari, di somme

di denaro erogate e riconosciute, poi, come forme di aiuto illegittimo.

Peraltro, in un caso come quello in discorso, estremamente problematico sarebbe fare ricorso, per ottemperare alle decisioni comunitarie, ad un recupero fiscale delle somme erogate. Da un lato, invero, il meccanismo di originaria dazione delle somme (credito d'imposta) ha costituito esclusivamente uno strumento tecnico per consentire l'erogazione degli importi in questione, onde la normativa in materia di riscossione mediante ruoli di esazione mal si adatta al caso in oggetto, in cui la natura sostanziale del credito da recuperare non è tributaria, sibbene patrimoniale e pecuniaria; da un altro lato, poi, il lungo tempo trascorso dall'epoca della percezione delle somme da parte dei soggetti interessati nuovamente costituisce ostacolo serio alla praticabilità di un recupero secondo le regole proprie del diritto tributario. Voler procedere secondo queste regole, dunque, varrebbe a creare, oltre che una lacerazione di sistema, un serio precedente, suscettibile di porre in dubbio la tipicità propria dei tempi e delle forme del rapporto tributario.

Ecco, dunque, la necessità di dover approntare con il provvedimento in esame, urgentemente peraltro, data la ristrettezza dei tempi a disposizione, una apposita disciplina idonea a consentire il recupero imposto dalle decisioni comunitarie.

In particolare, la disciplina di un apposito procedimento amministrativo preordinato, da un lato, a stabilire - con tutte le difficoltà discendenti dal lungo tempo trascorso dall'epoca dei fatti - l'esatto ammontare delle somme da recuperare da ciascun soggetto debitore (che non necessariamente corrisponde a quello che, in origine, ha incassato l'aiuto, potendo l'originario percettore essere de-

funto, subentrando gli eredi, ove persona fisica, ovvero essersi estinto, subentrando i naturali aventi causa, ove persona giuridica ovvero ente-impresa); dall'altro lato, a ricollegare ad uno strumento tipico per l'amministrazione (l'ordinanza-ingiunzione) la costituzione del titolo giuridico idoneo ad attuare le forme proprie di recupero di una somma di danaro di natura non tributaria.

Le disposizioni che si intendono adottare vogliono, dunque, dare risposta alle esigenze evidenziate, delineando la scansione di un procedimento finalizzato a porre fine alle annose controversie comunitarie ed improntato alla massima equità e trasparenza.

In particolare, dopo che con l'articolo 1 del provvedimento si provvede a definire la funzione e l'ambito applicativo della procedura di recupero alla quale viene dato avvio e si provvede altresì ad individuare l'esatta competenza degli uffici amministrativi interessati, in ragione della natura dei crediti da esigere, con l'articolo 2 si disciplina adeguatamente la tempistica e le fasi della procedura istruttoria, preordinata alla determinazione degli effettivi debitori e dell'esatto ammontare delle somme dovute da ciascuno di essi. Col medesimo articolo 2, per evitare inutili aggravamenti procedurali e per consentire altresì una più rapida tempistica nella esazione delle somme, si prevede anche l'opportunità, per i debitori individuati, di assolvere spontaneamente al debito, prevedendosi la possibilità di ottenere la rateizzazione del pagamento per un periodo di tempo comunque non superiore ai ventiquattro mesi.

È con l'articolo 3, infine, che si regola la fase dell'esazione occorrente nei casi di mancato pagamento spontaneo.

Il provvedimento non viene corredato di nota tecnica in quanto lo stesso non comporta oneri.

## ANALISI TECNICO-NORMATIVA

## 1) ASPETTI TECNICO-NORMATIVI IN SENSO STRETTO

a) *Necessità dell'intervento normativo, analisi del quadro normativo, incidenza delle norme proposte sulla legislazione vigente*

L'esigenza dell'adozione delle disposizioni contenute nel decreto-legge è dettata dalla necessità e dall'urgenza di intervenire, con immediatezza, al fine di dare ottemperanza al disposto di sentenze della Corte di giustizia delle Comunità europee prima che intervenga la ulteriore sentenza ai sensi dell'articolo 228 del Trattato CE, che prevede, tra l'altro, al comma 1 che «*Quando la Corte di giustizia riconosca che uno Stato membro ha mancato ad uno degli obblighi ad esso incombenti in virtù del presente Trattato, tale Stato è tenuto a prendere i provvedimenti che l'esecuzione della sentenza della Corte di giustizia comporta*». E il comma 2 recita: «*Qualora lo Stato membro in questione non abbia preso entro il termine fissato dalla Commissione i provvedimenti che l'esecuzione della sentenza della Corte comporta, la Commissione può adire la Corte di giustizia. In questa azione essa precisa l'importo della somma forfettaria o della penalità, da versare da parte dello Stato membro in questione, che consideri adeguato alle circostanze. La Corte di giustizia, qualora riconosca che lo Stato membro in questione non si è conformato alla sentenza da essa pronunciata, può comminargli il pagamento di una somma forfettaria o di una penalità*».

La Commissione europea, con la decisione n. 93/496/CEE, del 9 giugno 1993, aveva infatti stabilito l'illegittimità e l'incompatibilità con la disciplina comunitaria in materia di aiuti di Stato del regime agevolativo a favore delle imprese autorizzate all'esercizio dell'autotrasporto di merci attuato, per l'anno 1992, con l'articolo 9 del decreto-legge 15 settembre 1990, n. 261, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 novembre 1990, n. 331, e successive modificazioni, e poi col conseguente decreto ministeriale 28 gennaio 1992, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 25 del 31 gennaio 1992, e ne aveva imposto il recupero.

Successivamente, non avendo lo Stato provveduto tempestivamente ad intraprendere alcun tentativo di recupero delle somme illegittimamente erogate, con sentenza 29 gennaio 1998 la Corte di giustizia delle Comunità europee ha dichiarato l'inadempimento della Repubblica italiana agli obblighi incombenti dal Trattato. Inoltre, la Corte di giustizia delle Comunità europee ha pronunciato la sentenza del 19 maggio 1999, con la quale è stato respinto il ricorso proposto dalla Repubblica italiana per l'annullamento della decisione della Commissione del 22 ottobre 1996, n. 97/270/CE, con la quale venne accertata l'incompatibilità con la normativa comu-

nitaria del medesimo regime agevolativo relativamente agli anni 1993 e 1994 e ne fu, analogamente, imposto il recupero.

L'intervento normativo si pone quindi come indifferibile per dimostrare agli organismi comunitari la chiara e concreta volontà del Governo di dare adempimento alle statuizioni delle sentenze, evitando così la futura c.d. «doppia condanna», ai sensi dell'articolo 228 del Trattato CE.

Nell'ordinamento nazionale non è presente una disciplina specificamente dedicata a regolare l'azione degli organi amministrativi chiamati a dare esecuzione a decisioni delle Autorità comunitarie che statuiscano l'obbligo dello Stato di procedere al recupero, presso i singoli beneficiari, di agevolazioni erogate e riconosciute, poi, come forme di aiuto illegittimo; pertanto, non vi è un'incidenza diretta su norme vigenti.

b) *Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.*

L'intervento normativo è motivato dalla necessaria ed indifferibile esigenza di adottare i provvedimenti per dare esecuzione alle sentenze pronunciate dalla Corte di giustizia delle Comunità europee.

c) *Analisi della compatibilità con le competenze delle regioni*

Non si rilevano profili di incompatibilità con le attribuzioni delle regioni.

d) *Verifica della coerenza con le fonti legislative primarie che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni e agli enti locali*

Il provvedimento è coerente con le disposizioni legislative di cui trattasi.

e) *verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione*

Non sono previste rilegificazioni di norme delegificate.

2) ELEMENTI DI DRAFTING E LINGUAGGIO NORMATIVO

a) *Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso; verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesimi; ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni e integrazioni a disposizioni vigenti*

Non si rilevano nel testo definizioni normative diverse da quelle normalmente previste; i riferimenti normativi risultano correttamente individuati e riportati; non si è utilizzata la tecnica della novella legislativa.

b) *Individuazione di eventuali effetti abrogativi impliciti e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo*

Nessuna delle disposizioni contenute nel decreto-legge ha effetti abrogativi impliciti tali da poter essere tradotti in norme abrogative espresse.

## SCHEMA DI ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

a) *Ambito dell'intervento: destinatari diretti e indiretti*

I destinatari dell'intervento vanno individuati nei soggetti nei confronti dei quali va effettuato il recupero delle agevolazioni censurate nonché nelle associazioni di categoria che operano una attività di cooperazione nell'individuazione dei soggetti interessati e nella verifica dei dati ad essi relativi.

b) *Obiettivi e risultati attesi*

Le disposizioni del decreto-legge sono intese a consentire l'immediata ottemperanza al disposto delle sentenze pronunciate dalla Corte di giustizia delle Comunità europee.

c) *Impatto diretto e indiretto sull'organizzazione e sull'attività delle pubbliche amministrazioni*

L'introduzione delle disposizioni in questione coinvolge le amministrazioni che debbono porre in essere il procedimento.

d) *Impatto sui destinatari diretti e indiretti*

L'impatto sui destinatari diretti consiste nel recupero delle somme a suo tempo fruite; sui destinatari indiretti, nella messa in opera delle attività di cooperazione al procedimento.

## DISEGNO DI LEGGE

---

### Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 20 marzo 2002, n. 36, recante disposizioni urgenti per ottemperare ad obblighi comunitari in materia di autotrasporto.

2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

*Decreto-legge 20 marzo 2001, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 67 del 20 marzo 2002 (\*).*

**Disposizioni urgenti per ottemperare ad obblighi comunitari  
in materia di autotrasporto**

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87, quinto comma, della Costituzione;

Vista la legge 24 novembre 1981, n. 689, recante modifiche al sistema penale;

Visto l'articolo 9 del decreto-legge 15 settembre 1990, n. 261, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 novembre 1990, n. 331, recante disposizioni fiscali urgenti in materia di finanza locale, di accertamenti in base ad elementi segnalati dall'anagrafe tributaria e disposizioni per il contenimento del disavanzo del bilancio dello Stato;

Visto l'articolo 15 del decreto-legge 29 marzo 1993, n. 82, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 maggio 1993, n. 162, recante misure urgenti per il settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi;

Visto l'articolo 1 del decreto-legge 23 maggio 1994, n. 309, convertito dalla legge 22 luglio 1994, n. 459, recante misure urgenti per il settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi;

Visto l'articolo 1 del decreto-legge 21 gennaio 1995, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 marzo 1995, n. 84, recante interventi per il settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi;

Visto l'articolo 1, comma 3, del decreto-legge 25 novembre 1995, n. 501, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 gennaio 1996, n. 11, recante interventi per il settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi;

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di emanare disposizioni in materia di recupero di somme nei confronti degli autotrasportatori per dare esecuzione alle decisioni della Commissione delle Comunità europee n. 93/496/CEE, del 9 giugno 1993, e n. 97/270/CE, del 22 ottobre 1996, confermate dalle sentenze della Corte di giustizia delle Comunità europee del 29 gennaio 1998 e del 19 maggio 1999;

---

(\*) *V. inoltre, il successivo «Errata corrige» pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 69 del 22 marzo 2002.*

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 18 marzo 2002;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

EMANA

il seguente decreto-legge:

### Articolo 1.

*(Ambito di applicazione e disposizioni generali)*

1. Le disposizioni del presente decreto definiscono le modalità per il recupero delle somme destinate agli autotrasportatori nella forma del riconoscimento di un credito di imposta per gli anni 1992, 1993 e 1994, per effetto dell'applicazione delle seguenti disposizioni:

a) articolo 9 del decreto-legge 15 settembre 1990, n. 261, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 novembre 1990, n. 331;

b) articolo 15 del decreto-legge 29 marzo 1993, n. 82, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 maggio 1993, n. 162;

c) articolo 1 del decreto-legge 23 maggio 1994, n. 309, convertito dalla legge 22 luglio 1994, n. 459;

d) articolo 1 del decreto-legge 21 gennaio 1995, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 marzo 1995, n. 84;

e) articolo 1 del decreto-legge 25 novembre 1995, n. 501, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 gennaio 1996, n. 11.

2. Le modalità di recupero stabilite con il presente decreto costituiscono esecuzione di quanto disposto con le decisioni della Commissione delle Comunità europee n. 93/496/CEE, del 9 giugno 1993, e n. 97/270/CE, del 22 ottobre 1996, confermate dalle sentenze della Corte di giustizia delle Comunità europee del 29 gennaio 1998 e del 19 maggio 1999.

3. In ragione della natura del credito che consegue alle decisioni ed alle sentenze indicate nel comma 2, corrispondente alle somme rese disponibili a favore degli autotrasportatori a parziale copertura dell'incremento dei costi da essi subiti nei periodi di imposta per gli anni 1992, 1993 e 1994, l'attività di recupero delle predette somme è affidata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

### Articolo 2.

*(Individuazione dei soggetti passivi delle attività di recupero)*

1. Il recupero delle somme di cui all'articolo 1, comma 1, maggiorate degli interessi dovuti in base agli atti comunitari di cui all'articolo 1,

comma 2, è effettuato nei confronti dei loro beneficiari ovvero, se i beneficiari non sono più esistenti alla data di formazione degli elenchi di cui al comma 2, *pro quota* nei confronti dei loro aventi causa.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti individua i soggetti di cui al comma 1 entro il 30 settembre 2002, se necessario avviando un apposito piano straordinario di attività. A tale fine, utilizzando i dati disponibili, previo riscontro con quelli dei competenti uffici finanziari del Ministero dell'economia e delle finanze, forma appositi elenchi nominativi provvisori entro il 31 maggio 2002. Negli elenchi sono distinti i soggetti che hanno conseguito le somme di cui all'articolo 1, comma 1, e che ancora esistono alla data di formazione dei medesimi elenchi, da quelli che ne sono gli aventi causa, per ciascuno precisando il titolo della relativa successione. Con decreto interdirigenziale sono stabilite le modalità tecniche, anche informatiche, necessarie per le attività di riscontro e di redazione degli elenchi. Con il medesimo decreto sono altresì stabilite le modalità per il pagamento di cui al comma 6.

3. Negli elenchi di cui al comma 2, in corrispondenza di ciascun nominativo, sono indicati gli importi da recuperare con specificazione degli importi unitari dovuti, suddivisi per anno di riferimento e del loro ammontare complessivo, nonché con l'indicazione, in caso di non corrispondenza fra il soggetto che ha originariamente beneficiato delle somme e quello nei cui riguardi il recupero viene effettuato, dei criteri di imputazione della somma, anche *pro quota*. A tale fine l'importo complessivo da suddividere per procedere al recupero individuale è costituito dalle somme di cui è stato normativamente previsto il riconoscimento con riferimento agli anni 1992, 1993 e 1994, maggiorate degli interessi indicati negli atti comunitari di cui all'articolo 1, comma 2. Il predetto importo è altresì ripartito in funzione della tipologia di massa a pieno carico superiore a 3500 chilogrammi degli autoveicoli adibiti al trasporto, in rapporto ai quali è stato originariamente previsto il riconoscimento delle somme di cui all'articolo 1, comma 1, tenuto conto del limite numerico dei veicoli introdotto dall'articolo 1, comma 3, del decreto-legge 25 novembre 1995, n. 501, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 gennaio 1996, n. 11.

4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, formati gli elenchi di cui al comma 2, provvede, con comunicazione individuale, a rendere partecipi i soggetti iscritti negli elenchi dei dati ricostruiti ai sensi del comma 3, dando termine di trenta giorni per eventuali osservazioni e produzione di documenti.

5. Le osservazioni formulate dai soggetti interessati ai sensi del comma 4, sono valutate dai competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con i competenti uffici finanziari del Ministero dell'economia e delle finanze, per la predisposizione delle richieste di pagamento di cui al comma 6.

6. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede, entro il 15 ottobre 2002, a richiedere espressamente il pagamento nei riguardi di ciascun soggetto interessato. Il pagamento deve essere effettuato entro quindici giorni dal ricevimento della richiesta.

7. I soggetti interessati possono, prima della scadenza del termine per il pagamento, chiedere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la rateizzazione in non più di ventiquattro mesi delle somme dovute, maggiorate degli interessi al saggio legale.

### Articolo 3.

*(Recupero)*

1. Decorso il termine per il pagamento il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede al recupero di quanto dovuto da ciascun soggetto interessato mediante ordinanze-ingiunzione emanate ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689. In caso di rateizzazione, a fronte del mancato pagamento anche di una sola delle rate, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede, senza indugio, alla notificazione dell'ordinanza-ingiunzione per il recupero degli importi residui.

### Articolo 4.

*(Entrata in vigore)*

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 marzo 2002.

CIAMPI

BERLUSCONI - LUNARDI

Visto, *il Guardasigilli*: CASTELLI





