

# SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

N. 579-A

## RELAZIONE DELLA 13<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(TERRITORIO, AMBIENTE, BENI AMBIENTALI)

(RELATORE MONTRESORI)

Comunicata alla Presidenza il 18 gennaio 1992

SUL

## DISEGNO DI LEGGE

Disposizioni per incentivare l'abbattimento delle emissioni  
inquinanti l'atmosfera, prodotte dagli autoveicoli

presentato dal Ministro dell'ambiente

di concerto col Ministro delle finanze

col Ministro del bilancio e della programmazione economica

e col Ministro del tesoro

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 2 SETTEMBRE 1992

---

## INDICE

Relazione .....	Pag.	3
Pareri:		
- della 1 <sup>a</sup> Commissione permanente .....	»	6
- della 5 <sup>a</sup> Commissione permanente .....	»	6
Disegno di legge d'iniziativa del Governo e testo proposto dalla Commissione .....	»	8

ONOREVOLI SENATORI. - Col presente disegno di legge il Governo abbandona la decretazione d'urgenza in materia di emissioni inquinanti prodotte da autoveicoli, non reiterando ulteriormente la normativa d'urgenza adottata precedentemente (decreti-legge 1° febbraio 1992, n. 47; 26 marzo 1992, n. 244 e 26 maggio 1992, n. 298) della quale ripropone peraltro, identici, gli articoli 4 e 5 senza tener conto delle osservazioni e del dibattito svoltosi sull'argomento.

Ciò può andar bene solo in quanto salva gli effetti che sono nati, già dal febbraio 1992, con il primo decreto; non è sufficiente peraltro perchè un disegno di legge potrebbe meglio affrontare la totalità e la complessità del problema relativo all'uso del motore *diesel*.

Il disegno di legge originario, all'articolo 1, prevede l'esonero temporaneo dal pagamento della sovrattassa per le autovetture con motore *diesel*, laddove queste ultime siano contemporaneamente:

- 1) nuove di fabbrica ed immatricolate dal 3 febbraio 1992 al 31 dicembre 1994;
- 2) munite di motori meno inquinanti ai sensi della direttiva 91/441/CEE.

L'esonero temporaneo dal pagamento del cosiddetto «superbollo» assimilerà i predetti veicoli ai corrispondenti tipi di veicoli a benzina, sia per l'ammontare della tassa automobilistica che per i periodi di sua corresponsione.

L'articolo 2 prevede invece il riconoscimento di un *bonus* di 300.000 lire a favore di coloro che, tra il 3 febbraio e il 31 dicembre 1992, abbiano demolito un'autovettura immatricolata prima del 31 dicembre 1974, acquistando contemporaneamente un autoveicolo con le seguenti caratteristiche:

- 1) nuovo di fabbrica;
- 2) alimentato a benzina;

3) di cilindrata inferiore a 2000 centimetri cubi;

4) dotato di marmitta catalitica trivalente e di sonda apposita.

Tale incentivo opera mediante deduzione delle 300.000 lire dal prezzo del veicolo nuovo; la fattura (che dovrà menzionare tale decurtazione) legittimerà il venditore a recuperare l'incentivo in sede di liquidazione periodica dell'imposta sul valore aggiunto, laddove sia accompagnata dal certificato di demolizione del precedente veicolo.

Come si può capire dalla stessa temporaneità del provvedimento, con esso si mirava soltanto a salvare quanto promesso ai potenziali acquirenti con il decreto-legge del febbraio 1992 e a dare un modesto incentivo all'industria automobilistica, perchè tale è un incentivo che non permette alla grande industria di programmare effettivamente nel tempo la propria produzione. Il problema da una parte è quello di valutare, nella sua globalità, l'utilizzo del motore *diesel* e se questo, costruito con caratteristiche rispondenti a quelle previste dalla direttiva 91/441/CEE, può contribuire alla realizzazione di un migliore ambiente umano, dall'altro quello di esaminare gli effetti della composizione dei combustibili nei nuovi elementi nocivi alla salute umana e dannosi per l'ambiente nonché della vetustà del parco dei veicoli circolanti anche in riferimento alla modalità della sua rottamazione.

Per questo è necessario un esame globale del problema.

Con riferimento all'articolo 1 - relativo al cosiddetto «superbollo» - l'esonero dal 3 febbraio 1992 (che la Commissione, accogliendo la proposta contenuta nel parere espresso sul disegno di legge in esame dall'8ª Commissione, anticipa al 1° gennaio, basandosi anche sui costi economici previsti dalla relazione allegata al provvedimento

## XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

to) al 31 dicembre 1994 è solo una boccata d'ossigeno che può contrastare il sempre più scarso utilizzo del motore *diesel*, passato dal 25 per cento del mercato italiano negli anni 1984-1987 al 5 per cento attuale.

Per molto tempo noi abbiamo ritenuto che il *diesel* fosse il maggior responsabile dell'inquinamento delle nostre città (soprattutto per i mezzi pubblici e quelli ad uso promiscuo) e questa convinzione abbiamo mantenuto - e molti altri mantengono - nonostante il *diesel* abbia compiuto una significativa evoluzione, avuto riguardo sia al motore vero e proprio sia alla composizione del gasolio, soprattutto con la riduzione dello zolfo in esso contenuto.

I nuovi motori *diesel*, che si devono adeguare alla direttiva CEE prima richiamata dal 1° gennaio 1993, non soltanto riducono le missioni inquinanti, ma offrono anche vantaggi nei consumi di combustibili derivati dal petrolio, di cui l'Italia è largamente importatrice. Come è noto, infatti, questo tipo di motore consuma il 20-25 per cento in meno rispetto a un motore a benzina di uguale cilindrata e ciò significa anche che emette anidride carbonica in misura largamente inferiore. L'adeguamento, quindi, alla direttiva CEE, unito alla sempre maggiore diffusione della marmitta catalitica, rende le emissioni inquinanti quasi nulle.

È da ricordare comunque che l'articolo 1 del provvedimento in esame riguarda questi nuovi motori, mentre lascia il «superbollo» per le vetture vecchie; ma se è vero che il nuovo motore *diesel* offre indubbi vantaggi per evitare l'inquinamento, non si capisce perchè si debba continuare nella politica di incentivare la sostituzione delle auto a gasolio con quelle a benzina, come si fa con l'articolo 2, o con la reintroduzione del «superbollo» nel 1995 anche per i *diesel* nuovi.

Abbiamo votato di entrare in Europa, questa è la nostra volontà: dobbiamo quindi eliminare le differenze tra noi e gli altri. Il «superbollo» non ha riscontro negli altri paesi e, inoltre, dal 1995 colpirà indiscriminatamente le auto vecchie e quelle recenti:

ciò è ormai ingiustificato, visto che il prezzo del gasolio si è avvicinato a quello della benzina. Il prezzo del gasolio in Italia è il più alto d'Europa (così come quello della benzina) e non vi è quindi ragione che giustifichi il mantenimento del «superbollo», il cui gettito, tra l'altro, è nettamente in diminuzione in rapporto al calo dei veicoli a motore *diesel* circolanti su cui dovrebbe essere applicato.

La soluzione è quella di eliminare definitivamente il «superbollo» pensando anche di trovare entrate compensative, non solo legate al mercato delle auto come si fa con il presente disegno di legge, eventualmente aumentando la tassa di possesso per tutte le automobili circolanti. Alcuni sostengono, ad esempio, che con un aumento di 5.000 lire della tassa di possesso (e quindi con un aumento medio di circa il 2-4 per cento) si può compensare il mancato introito derivante dalla abolizione del «superbollo». Credo che questa possa essere una strada migliore per risolvere definitivamente una situazione di eccessiva incertezza, che grava su alcune categorie di persone che utilizzano l'auto per lavorare.

All'articolo 1, la Commissione ha peraltro ritenuto, nonostante il contrario avviso della Commissione bilancio, che debbano prevedersi vantaggi anche per gli autoveicoli con motore a gas liquefatto e a metano, i quali dovrebbero essere esonerati dalla tassa speciale prevista dall'articolo 2 della legge 21 luglio 1984, n. 362.

Per quanto riguarda l'articolo 2, che - come abbiamo visto in precedenza - concede un *bonus* di 300.000 lire per la rottamazione della vecchia auto e l'acquisto di una nuova a benzina, purchè di cilindrata inferiore a 2.000 centimetri cubi e dotata di marmitta catalitica, la Commissione ha valutato il fatto nuovo derivante dalla decisione di attribuire alla competenza concorrente delle Commissioni 1<sup>a</sup> e 13<sup>a</sup> riunite i disegni di legge nn. 402 e 809, in materia di demolizione e recupero di veicoli a motore. Non ritenendo di approvare la previsione di incentivi alla demolizione di auto senza disciplinare le condizioni nelle quali questa possa avvenire salvaguar-

## XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

dando l'ambiente, la cui importanza primaria è fuori discussione, la Commissione propone di stralciare l'articolo 2 per esaminarlo congiuntamente ai predetti disegni di legge.

In sede di coordinamento formale, infine, sono state inserite le modifiche della clausola di copertura contenuta nell'articolo 3, conseguenti alle integrazioni apportate all'articolo 1 e allo stralcio dell'articolo 2.

In proposito è opportuno precisare che la relazione tecnica che accompagnava il testo del Governo, quantificava in 90 miliardi per il primo anno di applicazione gli oneri derivanti dall'articolo 2: detta cifra rimarrebbe pertanto disponibile per la copertura del *bonus* riconosciuto per la rottamazione di vecchie auto ai sensi di tale articolo e da inserire nell'autonomo provvedimento derivante dallo stralcio proposto.

L'articolo 3 del testo proposto dal Governo quantificava in 53 miliardi per il primo

anno, 106 miliardi per il secondo anno e 159 miliardi per il terzo anno gli oneri derivanti dalla esenzione dei nuovi *diesel* dal «superbollo»; la relativa copertura era affidata alle maggiori entrate derivanti dall'IVA sul prezzo di vendita delle autovetture e dalla tassa sulle immatricolazioni aggiuntive. Nel testo proposto dalla Commissione l'indicazione precisa degli oneri è stata omessa, posto che è stata prevista anche l'esenzione dalla tassa speciale per i veicoli muniti di impianto di alimentazione a gas di petrolio liquefatto o a gas metano. Ogni onere aggiuntivo viene peraltro coperto con un meccanismo analogo a quello previsto per il *diesel*: si parte, cioè, dal presupposto del verificarsi di un maggior gettito dell'IVA e delle tasse per le nuove immatricolazioni tale da coprire, con un certo margine di cautela, la perdita di gettito derivante dalla sospensione del «superbollo».

MONTRESORI, *relatore*

**PARERE DELLA 1ª COMMISSIONE PERMANENTE**

(AFFARI COSTITUZIONALI, AFFARI DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO  
E DELL'INTERNO, ORDINAMENTO GENERALE DELLO STATO E DELLA  
PUBBLICA AMMINISTRAZIONE)

(Estensore: SAPORITO)

24 settembre 1992

La Commissione, esaminato il disegno di legge, esprime, per quanto  
di competenza, parere favorevole.

---

**PARERI DELLA 5ª COMMISSIONE PERMANENTE**

(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO)

**sul disegno di legge**

(Estensore: PAVAN)

23 settembre 1992

La Commissione, esaminato il disegno di legge, conferma il parere  
contrario per assenza della copertura finanziaria prevista dall'articolo  
81 della Costituzione, già espresso sul decreto-legge n. 298.

**nuovo parere su testo ed emendamenti**

(Estensore: GIORGI)

17 dicembre 1992

La Commissione, esaminato il disegno di legge e i relativi emendamenti, per quanto di propria competenza, dichiara, a maggioranza, il proprio nulla osta sul primo e di essere favorevole sui secondi, ad eccezione degli emendamenti 1.1, 1.3, 1.4, 1.5 e 1.0.1, sui quali il parere è contrario per assenza della copertura finanziaria prevista dall'articolo 81 della Costituzione.

**DISEGNO DI LEGGE**

D'INIZIATIVA DEL GOVERNO

## Art. 1.

1. Per le autovetture, nonchè per gli autoveicoli per il trasporto promiscuo di persone e di cose, nuovi di fabbrica, azionati con motore *diesel*, immatricolati per la prima volta dal 3 febbraio 1992 al 31 dicembre 1994 ed omologati con i seguenti limiti di emissione espressi in grammi/chilometro: CO 2,72, HC + NOX 0,97, particolato 0,14, nonchè secondo le altre modalità previste dal decreto del Ministro dell'ambiente 28 dicembre 1991, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 4 del 7 gennaio 1992, di recepimento della direttiva 91/441/CEE, il primo pagamento delle tasse automobilistiche di cui alla tariffa annessa alla legge 27 maggio 1959, n. 356, e successive modificazioni, e quelli relativi ai due successivi periodi annuali devono essere effettuati per gli stessi periodi stabiliti dal decreto del Ministro delle finanze 25 novembre 1985, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 284 del 3 dicembre 1985, per i corrispondenti veicoli a benzina. Per i periodi cui tali pagamenti si riferiscono non è dovuta la soprattassa di cui all'articolo 8 del decreto-legge 8 ottobre 1976, n. 691, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 novembre 1976, n. 786, e successive modificazioni. La sussistenza dei requisiti tecnici sopra indicati deve essere annotata nella carta di circolazione del veicolo; se la carta di circolazione non è rilasciata all'atto dell'immatricolazione, la stessa annotazione deve essere effettuata anche nel foglio di via, da esibire all'ufficio incaricato della riscossione.

**DISEGNO DI LEGGE**

TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

## Art. 1.

1. Per le autovetture e per gli autoveicoli per il trasporto promiscuo di persone e di cose, nuovi di fabbrica, azionati con motore *diesel*, immatricolati per la prima volta dal 1° gennaio 1992 al 31 dicembre 1994 ed omologati con i seguenti limiti di emissione espressi in grammi/chilometro: CO 2,72, HC + NOX 0,97, particolato 0,14, e secondo le altre modalità previste dal decreto del Ministro dell'ambiente 28 dicembre 1991, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 4 del 7 gennaio 1992, di recepimento della direttiva 91/441/CEE, **nonchè per le autovetture ed autoveicoli per il trasporto promiscuo di persone e cose di nuova immatricolazione, muniti di impianto che consente la circolazione mediante alimentazione del motore con gas di petrolio liquefatto o con gas metano**, il primo pagamento delle tasse automobilistiche di cui alla tariffa annessa alla legge 27 maggio 1959, n. 356, e successive modificazioni, e quelli relativi ai due successivi periodi annuali devono essere effettuati per gli stessi periodi stabiliti dal decreto del Ministro delle finanze 25 novembre 1985, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 284 del 3 dicembre 1985, per i corrispondenti veicoli a benzina. Per i periodi cui tali pagamenti si riferiscono non è dovuta la soprattassa di cui all'articolo 8 del decreto-legge 8 ottobre 1976, n. 691, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 novembre 1976, n. 786, e successive modificazioni. La sussistenza dei requisiti tecnici sopra indicati deve essere annotata nella carta di circolazione del veicolo; se la carta di circolazione non è rilasciata all'atto dell'immatricolazione, la stessa annotazione deve essere effettuata anche nel foglio di via, da esibire all'ufficio incaricato della

(Segue: Testo del Governo)

**Art. 2.**

1. A coloro che dal 3 febbraio al 31 dicembre 1992 presentano, direttamente o a mezzo delega, al Pubblico registro automobilistico richiesta di cancellazione per demolizione di una autovettura o di un autoveicolo per il trasporto promiscuo di persone e cose immatricolati fino al 31 dicembre 1974, di cui sono intestatari, è concesso un incentivo di lire 300.000 se dal 3 febbraio al 31 dicembre 1992 acquistano una autovettura o un autoveicolo per il trasporto promiscuo di persone e di cose, nuovi di fabbrica, alimentati a benzina, di cilindrata non superiore a 2.000 centimetri cubi ed omologati secondo le modalità previste dal citato decreto del Ministro dell'ambiente 28 dicembre 1991 di recepimento della direttiva 91/441/CEE, ed in particolare dagli allegati allo stesso, immatricolati per la prima volta nel predetto periodo. La sussistenza dei requisiti tecnici sopra indicati deve essere annotata nella carta di circolazione del veicolo; se la carta di circolazione non è rilasciata all'atto dell'immatricolazione, la stessa annotazione deve essere effettuata anche nel foglio di via.

2. L'importo dell'incentivo di cui al comma 1 è computato in diminuzione di quello complessivamente dovuto dagli acquirenti al cedente.

3. Il cedente può recuperare l'ammontare della somma non riscossa per effetto

(Segue: Testo proposto dalla Commissione)

riscossione. A decorrere dal 1° gennaio 1993 gli autoveicoli per il trasporto promiscuo di persone e di cose azionati con motore a gas di petrolio liquefatto e a gas metano sono esenti dalla tassa speciale di cui alla legge 21 luglio 1984, n. 362.

2. Restano comunque salve le disposizioni vigenti relative all'aggiornamento dei documenti di circolazione dei veicoli di cui al comma 1.

*Stralciato.*

## XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

(Segue: *Testo del Governo*)

della utilizzazione dell'incentivo indicato nel comma 1 mediante detrazione da effettuare in sede di liquidazione dell'imposta sul valore aggiunto di cui agli articoli 27, 28 e 33 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e successive modificazioni. Il recupero è subordinato alla preventiva acquisizione da parte del cedente della certificazione rilasciata dal Pubblico registro automobilistico relativa all'avvenuta presentazione della richiesta di cancellazione per demolizione con restituzione della carta di circolazione e delle targhe.

Art. 3.

1. Alle minori entrate derivanti, **rispettivamente**, dall'esonero dal pagamento della soprattassa di cui all'articolo 1 e dalla detrazione, ai fini dell'imposta sul valore aggiunto, dell'incentivo di cui all'articolo 2, valutate complessivamente in lire 143 miliardi per il 1992, in lire 106 miliardi per il 1993 ed in lire 159 miliardi per il 1994, si provvede con le maggiori entrate recate dagli articoli 1 e 2.

2. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 4.

1. Restano validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi ed i rapporti giuridici sorti sulla base degli articoli 4 e 5 dei decreti-legge 1° febbraio 1992, n. 47, 26 marzo 1992, n. 244, e 26 maggio 1992, n. 298.

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

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 2.

1. Alle minori entrate derivanti dall'esonero dal pagamento **delle soprattasse** di cui all'articolo 1 si provvede con le maggiori entrate recate **dal medesimo articolo 1**.

2. *Identico.*

Art. 3.

*Identico.*