

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3766

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

STRADA, TESTA ENRICO, TIEZZI, GARAVINI, BORGHINI, QUERCINI, VIOLANTE, FELISSARI, CHERCHI, PICCHETTI, STRUMENDO, SOLAROLI, BOSELLI, SOAVE, MONTANARI FORNARI, BENEVELLI, PEDRAZZI CIPOLLA, MONTESSORO, SERAFINI MASSIMO, PROVANTINI, CAVAGNA, FILIPPINI GIOVANNA, CAPRILI, MINOZZI, DONAZZON, FRANCESE, PRANDINI, REBECCHI, CIABARRI, CRIPPA, CORDATI ROSAIA, DI PIETRO, MANGIAPANE, CICERONE, BARBIERI, MAINARDI FAVA, GRILLI, RECCHIA, UMIDI SALA, MONTECCHI, BEVILACQUA, SANNELLA, ORLANDI, VISCO, SERAFINI ANNA MARIA, DI PRISCO

Presentata il 29 marzo 1989

Norme a difesa dall'inquinamento derivante da veicoli a motore e per incentivare la diffusione di veicoli e carburanti determinanti un minor tasso di inquinamento ambientale ed una maggiore sicurezza nella circolazione

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presentazione di una proposta di legge per la immissione sul mercato di benzina atta a ridurre l'inquinamento atmosferico conseguente alla circolazione dei veicoli con motore a combustione interna costituisce quasi un atto dovuto nel momento in cui in Italia, come negli altri paesi della Comunità economica europea, cresce la sensibilità dell'opinione pubblica (e delle forze politiche che la rappresentano) per

l'impatto ambientale di forme e modi di vita della società industriale e postindustriale dell'Europa. Con questa proposta gli estensori hanno voluto andare oltre, presentando una iniziativa organica tesa a collegare la nuova disciplina sulla produzione e messa in commercio delle benzine per veicolo con motore a combustione interna con l'introduzione di forme di controllo e di incentivazione per la diminuzione del tasso di inquinamento

della circolazione dei veicoli intervenendo ed interagendo nella fase della progettazione e produzione.

Se infatti l'allarme per l'ambiente e l'aggravarsi dei fenomeni di inquinamento atmosferico sono collegabili (e poco sono stati collegati) con la motorizzazione di massa e con la concentrazione del traffico nelle aree urbane del nostro paese, il punto focale di intervento è l'automobile e comunque il mezzo di trasporto pubblico o privato. È dall'automobile infatti che si sprigionano la maggior parte dei gas di scarico responsabile dell'inquinamento atmosferico ed è nell'automobile che deve essere concentrata l'attenzione della pubblica amministrazione preposta alla tutela della salute e della sicurezza ambientale dei cittadini.

Per questa ragione avremmo preferito porre l'attenzione del legislatore più sui limiti delle emissioni che sulle caratteristiche merceologiche delle benzine.

Alla scienza e alla tecnica sarebbe poi spettato il compito di individuare nei sistemi di raffinazione piuttosto che nella composizione delle benzine, piuttosto ancora che nella struttura dei motori, il modo più efficace per ridurre al massimo i fattori di inquinamento.

Ma il dibattito parlamentare e pubblico è già stato avviato in forma approfondita lungo quest'altra strada, e ci è sembrato alla fine più opportuno evitare di cominciare daccapo l'iter legislativo, con il rischio di ottenere esclusivamente un allungamento dei tempi di approvazione di una normativa che riteniamo urgente.

Sinora le proposte di legge presentate nei due rami del Parlamento hanno toccato aspetti sì importanti del fenomeno accresciuto dell'inquinamento atmosferico derivante dalla circolazione, ma hanno considerato come una sorta di variabile indipendente il modo di produzione, progettazione e costruzione dell'automobile. In altri termini, sino ad oggi, si è privilegiato l'intervento legislativo teso a modificare i combustibili per i veicoli a motore, in particolare le cosiddette benzine verdi, e gli apparati di espulsione degli scarichi della combustione, le cosiddette

marmitte catalitiche, non importa se a due o tre vie, al fine di ridurre le emissioni inquinanti nell'atmosfera. Si è così intervenuti a valle ed a monte del problema centrale che è e rimane la progettazione e la costruzione di un moderno motore a scoppio e delle autovetture. Sulla base della individuata centralità del problema, la proposta di legge che si rassegna, si prefigge di introdurre un controllo costante a cadenza periodica annuale dello stato di sicurezza ecologica dei veicoli circolanti.

È quindi una proposta di legge che tocca i tre punti rilevanti dell'impatto ambientale della circolazione su veicoli a motore: i carburanti, i motori e gli apparati di espulsione nell'atmosfera dei gas e delle scorie della combustione.

Con questa proposta di legge si intende affrontare uno dei problemi più gravi del nostro tempo. La pericolosità per la salute dei cittadini e per l'ambiente di tale inquinamento è fatto noto, dimostrato, cui l'opinione pubblica è particolarmente sensibile. Con la presente proposta di legge si formula una definizione generale di benzina senza piombo e a basso tenore di piombo (articolo 1), rispetto alla quale si fissano le date di scadenza per l'immissione obbligatoria sul mercato nazionale (articolo 2), e le sanzioni per chi non li osserva (articolo 13).

Si affida poi il compito al Ministro dell'ambiente di raccogliere i dati di studio esistenti in modo da poter giungere, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, alla determinazione delle caratteristiche merceologiche delle benzine al fine di ridurre l'emissione di gas inquinanti rilevati come maggiormente pericolosi (articolo 3). Spetta per altro al Ministro della sanità compiere rilevazioni per la tutela della salute della popolazione in relazione all'emissione di tali gas (articolo 4). Fissato il prezzo della benzina senza piombo (articolo 5), viene stabilito un prezzo minore con un massimo di ottano 92 e viene poi agevolato nell'imposta sul bollo l'automobilista che dispone di marmitta catalitica e penaliz-

zato chi non l'ha adottata (articolo 6); con un contributo massimo di lire 20 al litro graduato nel tempo il produttore che immette sul mercato benzina a minor presenza percentuale di idrocarburi aromatici e di benzene (articolo 7). Nella proposta di legge poi si indicano le procedure che determinano gli *standard* minimi di sicurezza e di sicurezza ambientale degli autoveicoli (articolo 8) e si prevede un sistema di controllo anche di tale sicurezza (articolo 9) e le sanzioni per chi non li osserva (articolo 10).

Oltre a detassare il metano (articolo 14) si istituisce un fondo per permettere di riconvertire i sistemi di trasporto delle aree urbane (articolo 15) e un fondo per l'acquisto del nuovo parco di mezzi pubblici con uso promiscuo di energia (articolo 16) per incentivare i veicoli a trazione elettrica, soprattutto per i centri storici per i quali è previsto un obbligo di limiti più restrittivi nelle emissioni inquinanti. Inoltre per le grandi aree ur-

bane il Ministro dell'ambiente stipula con i soggetti pubblici interessati accordi di programma per l'elettrificazione del trasporto pubblico e per l'elettrificazione del trasporto privato sia di merci che di persone nelle aree a traffico controllato, seguendo quanto già attuato in Italia dal comune di La Spezia e quanto previsto negli Stati Uniti dalla città di Los Angeles (articolo 18).

Definito un programma di informazione dell'opinione pubblica (articolo 17), con l'articolo 19, si reperisce la quantità di risorse necessarie per realizzare le finalità della proposta di legge. Infine con l'articolo 20 si recepiscono le direttive CEE n. 88/76/CEE del 3 dicembre 1977, n. 88/436/CEE del 16 giugno 1988 e 87/416/CEE del 21 luglio 1987.

Per la collaborazione e i consigli ricevuti nella stesura di questa proposta di legge ringraziamo il mensile *Quattroruote*, ed in particolare l'ingegnere Enrico De Vita, oltre all'avvocato Giovanni Frau per la consulenza tecnica.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Definizioni).

1. Ai sensi della presente legge si intende per benzina qualsiasi olio minerale volatile destinato al funzionamento dei motori a combustione interna ed ad accensione comandata, prodotto in conformità con gli *standard* fissati dalla presente legge per la propulsione dei veicoli. Essa si distingue in:

a) benzina senza piombo: qualsiasi benzina con un contenuto massimo di idrocarburi aromatici pari al 30 per cento in peso e con un contenuto massimo di benzene pari al 3 per cento in peso; un contenuto in composti di piombo, calcolato in piombo, non superiore a 0,013 g.pb/L;

b) benzina a basso contenuto di piombo: qualsiasi benzina con un contenuto massimo di idrocarburi aromatici pari al 30 per cento in peso, con un contenuto massimo di benzene pari al 3 per cento in peso; un contenuto di composti di piombo, calcolato in piombo, non superiore a 0,15 g.pb/L.

2. Il contenuto di benzene e in idrocarburi aromatici è determinato mediante gascromatografia con colonna polare e *standard* interno.

ART. 2.

(Scadenze).

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge è distribuita su tutto il territorio nazionale una benzina senza piombo, il cui tenore massimo di piombo non superi 0,013 g.pb/L e con un numero minimo alla pompa di 85 ottano motore (NOM) e 95 ottano ricerca (NOR) conforme alle disposizioni di cui alla lettera a) del comma 1 dell'articolo 1.

2. A decorrere dalla data del 1° gennaio 1991 nella benzina immessa sul mercato il tenore massimo consentito di composti di piombo, calcolato in piombo, è fissato in 0,15 g.pb./L. Le benzine poste in commercio a decorrere dalla data che precede dovranno essere conformi alle prescrizioni di cui alla lettera *b*) del comma 1 dell'articolo 1.

3. Entro i termini di cui ai commi 1 e 2 le autorità statali o regionali, rispettivamente competenti per la rete autostradale e per la rete ordinaria, provvedono ad assicurare la distribuzione con ripartizione equilibrata su tutto il territorio nazionale della benzina senza piombo, continuando ad assicurare la distribuzione, con ripartizione equilibrata, di benzina a basso contenuto di piombo. A tal fine, entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le autorità statali e regionali di cui sopra approvano e pubblicano, nelle forme di pubblicità previste dalla legislazione vigente, il piano nazionale ed i piani regionali di attuazione. Nei 30 giorni successivi alla pubblicazione potranno essere formulate osservazioni ai piani da chiunque vi abbia interesse, e dalle associazioni dei consumatori effettivamente rappresentative degli interessi degli utenti nel territorio regionale di appartenenza. Decorso detto termine, la deliberazione definitiva dovrà essere adottata con espressa motivazione sulle osservazioni pervenute. Ove una o più regioni non vi adempiano nel suddetto termine, su proposta del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, entro il 30 giugno 1990 vi provvede il Governo con i poteri sostitutivi di cui all'articolo 6, ultimo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

4. Le disposizioni di cui all'articolo 2 del decreto del Ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie 28 maggio 1988, n. 214, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 20 giugno 1988, n. 143, in contrasto o difformi con quanto previsto nel presente articolo, si intendono abrogate.

5. A decorrere dal 1° gennaio 1991, tenuto conto della evoluzione dell'indu-

stria automobilistica nella produzione dei veicoli con motori a combustione interna, è distribuita benzina con un numero massimo alla pompa di 92 ottano ricerca (NOR) conforme alle definizioni di cui al comma 1 dell'articolo 1. Il prezzo della benzina di cui al presente comma sarà pari a quello della benzina a 95 ottano ricerca, al netto del prelievo fiscale. Il prezzo di vendita al pubblico sarà del 7 per cento inferiore al prezzo minimo delle altre benzine poste in commercio.

6. A decorrere dal 1° gennaio 1991 qualsiasi benzina potrà avere contenuto massimo di benzene pari all'1 per cento in peso.

ART. 3.

(Eliminazione emissioni inquinanti).

1. Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sulla base dei risultati di sintesi della commissione istituita presso il Ministero dell'ambiente dal decreto ministeriale 19 novembre 1987 per la formulazione delle proposte relative all'aggiornamento della normativa in materia di caratteristiche merceologiche dei combustibili e carburanti aventi rilievo ai fini dell'inquinamento atmosferico, il Presidente del Consiglio dei ministri con proprio decreto, ai sensi dell'articolo 2 della legge 8 luglio 1986, n. 349, sentite le competenti commissioni parlamentari, provvede alla determinazione delle caratteristiche merceologiche delle benzine.

2. Entro i 90 giorni successivi al termine di cui al comma 1, il Ministro della sanità ed il Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica, elaborano ed adottano un piano di ricerca finalizzato all'acquisizione di tutte le conoscenze possibili atte ad identificare i tipi ed i livelli di rischio per la salute umana e per l'ambiente connessi con il possibile utilizzo su base nazionale di benzine così come definite all'articolo 1.

3. Il programma di ricerca, coordinato dall'Istituto superiore di sanità, avrà la durata massima di diciotto mesi.

4. Sulla base dei risultati definitivi del piano di ricerca, ed in ogni caso non oltre due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, ai sensi dell'articolo 2 della legge 8 luglio 1986, n. 349, sentite le competenti commissioni parlamentari, si provvede alla ri-determinazione delle caratteristiche merceologiche delle benzine e di ogni altro apparato meccanico conseguente al loro uso.

5. Il Presidente del Consiglio dei ministri, entro 30 giorni dalla data di adozione delle misure di cui al comma 3, presenta al Consiglio dei Ministri della Comunità europea una proposta di adozione delle misure idonee per dare esecuzione nell'ambito dei paesi membri, a norme uniformi per la produzione, il commercio e l'uso di benzine compatibili con la salute umana e l'ambiente.

ART. 4.

(Sorveglianza sulla salute della popolazione e degli operatori).

1. Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro della sanità stabilisce, con proprio decreto, le misure da adottare per la sorveglianza biologica della popolazione contro il rischio di saturnismo. Determina altresì con proprio decreto le misure da adottare per la sorveglianza biologica della popolazione contro i rischi derivanti dalla emissione di gas inquinanti dai veicoli a motore.

2. Entro il termine di cui al comma 1 il Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica, di concerto con il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, adotta un programma di ricerca finalizzato per la rilevazione, sorveglianza e riduzione delle concentrazioni inquinanti provenienti dalla manipolazione di carburanti, dalle emissioni evaporative nel cir-

cuito di distribuzione della benzina, con particolare riferimento al benzene, nelle stazioni di servizio e sugli autoveicoli, e dagli scarichi dei veicoli a motore, coordinando a tal fine la struttura del Servizio sanitario nazionale in sede locale per la raccolta e la trasmissione dei dati.

ART. 5.

(Prezzo e utilizzo della benzina senza piombo).

1. Il prezzo massimo di vendita al pubblico della benzina senza piombo sarà inferiore del 7 per cento al prezzo minimo di vendita della benzina a basso tenore di piombo.

2. L'impiego della benzina senza piombo è consentito solamente alle autovetture munite di marmitta catalitica di tipo omologato o altri metodi equivalenti ed è vietato l'impiego della stessa per la preparazione di miscela per i motori a due tempi.

3. Il gestore di impianti di distribuzione di carburanti che effettua rifornimenti di benzina senza piombo in violazione di quanto previsto al comma 2 è punito con una sanzione amministrativa di lire 500.000. In caso di recidiva la sanzione amministrativa viene triplicata. La violazione comporta inoltre la chiusura dell'impianto per un periodo minimo di giorni quindici. La stessa sanzione amministrativa si applica all'utente che, non avendo installato la marmitta catalitica, rifornisce il proprio autoveicolo in violazione di quanto disposto nel comma 2.

4. Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro delle finanze, provvede a stabilire con apposito decreto le caratteristiche tecniche che dovranno avere gli erogatori della benzina senza piombo nonché i bocchettoni di carico carburante delle autovetture dotate di marmitta catalitica, al fine di impedire la possibilità di rifornimento di detto carburante ad autoveicoli non provvisti di marmitta catalitica. Con lo stesso decreto saranno stabilite le mo-

dalità tecniche idonee ad assicurare il rifornimento sul territorio nazionale delle autovetture estere dotate di marmitta catalitica.

ART. 6.

(Incentivi e disincentivi al possessore del veicolo).

1. Ai fini dell'imposta sulla proprietà (bollo di circolazione) i possessori di veicoli con motore a benzina ad accensione comandata e a gasolio, che soddisfino i limiti alle emissioni di gas inquinanti indicati nelle allegate tabelle A e B usufruiscono, a seguito della certificazione di conformità, di una detrazione fissata di anno in anno dal Ministro dei trasporti con proprio decreto entro il 30 ottobre di ogni anno separatamente per i limiti di cui alla tabella A e alla tabella B. Con lo stesso decreto il Ministro dei trasporti fissa la maggiorazione dell'imposta sulla proprietà dovuta annualmente dai possessori dei veicoli che superino i limiti di emissione di gas inquinanti di cui alla tabella A.

2. I possessori di veicoli dotati, al momento dell'acquisto o con installazione successiva, di marmitte catalitiche a tre vie o altri metodi equivalenti di abbattimento dei gas inquinanti godono di agevolazioni fiscali sino alla concorrenza, per il 1990, di lire 800.000 (ottocentomila).

3. Le agevolazioni fiscali sono stabilite annualmente dalla legge di bilancio dello Stato (legge finanziaria).

ART. 7.

(Incentivi al produttore).

1. Il Ministro dell'ambiente con proprio decreto determina annualmente i contributi a favore dei responsabili della immissione in commercio sul territorio nazionale di benzina con contenuto di piombo non superiore a 0,15 g.pb/L, con percentuali di benzene e di sostanze aromatiche inferiori a quelle indicate dall'articolo 1.

Detto contributo è stanziato di anno in anno con decreto del Ministro dell'ambiente per almeno due anni in ragione di una somma non superiore a lire 20 per ogni litro ammesso al consumo per il periodo 1989-1990.

ART. 8.

(Determinazione degli standard minimi di sicurezza).

1. Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta dei Ministri della sanità, dell'ambiente e dei trasporti, sono stabilite le modalità per il controllo periodico e la certificazione, a cadenza annuale, del buon funzionamento dei veicoli a motore, con indicazioni di *standard* relativi a:

- a) motori a benzina;
- b) motori *diesel*;
- c) motori alimentati a metano o GPL;
- d) ogni parte dell'autoveicolo che concorra a garantire la massima sicurezza di circolazione;
- e) consumo di carburante con indicazione dei limiti massimi ammissibili espressi in L/km, differenziati per classi di cilindrata;
- f) inquinamento acustico con indicazioni dei limiti massimi ammissibili;
- g) fumi di scarico.

2. Entro i successivi 60 giorni il Ministro dell'ambiente, di concerto con i Ministri della sanità, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e dei trasporti, determina con proprio decreto i punti da sottoporre a controllo e le specifiche tecniche dell'attività di controllo. Le specifiche tecniche devono essere indicate separatamente per motori *diesel* e motori a benzina, GPL e metano, nonché per i fat-

tori di sicurezza, di consumo e di rumorosità.

3. L'emanazione da parte degli organi istituzionali della CEE di norme europee sulle emissioni di gas inquinanti dei veicoli a motore comporta l'automatico aggiornamento delle allegate tabelle A e B, qualora i limiti CEE siano più severi e delle scadenze qualora i tempi di attuazione siano più ravvicinati.

ART. 9.

(Sistema di controllo annuale della sicurezza dei veicoli a motore).

1. I controlli annuali della conformità ambientale e della sicurezza degli autoveicoli devono essere effettuati a cura e responsabilità del produttore per il tramite della rete di vendita ed assistenza di ciascun produttore al momento del rilascio delle relative certificazioni nonché dell'installatore in caso di veicoli con impianti a doppia alimentazione (GPL e metano).

2. La certificazione rilasciata deve essere esibita agli uffici pubblici autorizzati alla riscossione dell'imposta annuale di proprietà sui veicoli a motore e deve essere allegata al libretto di circolazione.

3. Il costo delle operazioni di controllo viene determinato con decreto del Ministro dei trasporti entro il 30 ottobre di ciascun anno.

4. Presso ogni Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile è istituito un servizio per la sicurezza dell'autoveicolo cui è preposto un funzionario della carriera direttiva. Al servizio per la sicurezza sono attribuite tutte le funzioni amministrative per la verifica della attuazione delle norme di cui al presente articolo nel territorio della provincia di competenza. Il servizio si avvale, per mezzo di apposita convenzione, anche di centri attrezzati gestiti dall'Automobile Club d'Italia (ACI) per controllare e verificare la corrispondenza delle certificazioni e l'operato dei certificatori.

5. In caso di gravi violazioni degli obblighi inerenti la certificazione, ferma restando ogni ragione di risarcimento dei danni patrimoniali subiti e dal soggetto certificato e dalla pubblica amministrazione per negligenza della casa produttrice e del soggetto che ha svolto l'attività di certificazione, l'autorità amministrativa competente può inibire la prosecuzione della attività di certificazione del soggetto responsabile. Le violazioni agli obblighi inerenti la certificazione considerate gravi ai fini del presente comma, sono indicate di anno in anno con il decreto di cui al comma 2 dell'articolo 8.

ART. 10.

(Responsabilità e sanzioni in riferimento alla sicurezza dell'autoveicolo).

1. Ferma restando ogni ipotesi di responsabilità per negligenza, la casa produttrice ed il soggetto che ha svolto l'attività di certificazione sono solidalmente responsabili dei danni derivanti dalla circolazione dell'autovettura certificata non conforme agli *standard* di sicurezza, ivi compresi quelli ambientali, se non provano di avere effettuato tutti i controlli previsti per il rilascio delle certificazioni. La prova di cui al presente comma può essere data anche attraverso forme di coinvolgimento del soggetto certificato per la verifica della effettività di certificazione svolta.

2. L'assenza della certificazione o la non conformità dell'autovettura agli *standard* di sicurezza anche ambientale, fissati dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri e dai decreti attuativi dei Ministri della sanità e dell'ambiente, comportano la sospensione immediata della libertà di circolazione del veicolo a motore. L'autoveicolo fermato deve essere ricoverato nel più vicino posto di soccorso stradale a cura dell'autorità verbalizzante.

3. Il soggetto alla guida dell'autoveicolo privo della documentazione attestante l'avvenuta certificazione è punito, per il solo fatto della mancanza di docu-

mentazione sul mezzo circolante, con una sanzione amministrativa pari al costo del controllo per la certificazione.

4. Il provvedimento di reimmissione alla circolazione viene rilasciato dall'autorità di pubblica sicurezza del luogo ove ha la residenza il proprietario, a seguito della presentazione della certificazione o di certificazione sostitutiva rilasciata dall'Ispettorato della motorizzazione. Le modalità e le procedure amministrative sono determinate dal decreto di cui al comma 2 dell'articolo 8.

5. Le eventuali spese di certificazione, le spese di soccorso e dell'attività amministrativa sono integralmente a carico del responsabile civile della circolazione del veicolo a motore e devono essere corrisposte anteriormente al rilascio del provvedimento di reimmissione alla circolazione del veicolo.

6. È abrogato il quarto comma dell'articolo 2054 del codice civile.

7. È fatto obbligo al soggetto che svolge l'attività di certificazione di provvedere allo smaltimento delle marmitte catalitiche esauste o degli altri metodi equivalenti sostituiti in sede di certificazione, secondo la classificazione e metodologie di cui al decreto del Presidente della Repubblica 10 settembre 1982, n. 915, e successive modifiche e integrazioni, concernente lo smaltimento dei rifiuti tossico-nocivi. I soggetti che provvedono per qualsiasi causa alla sostituzione di marmitte catalitiche esauste o di altri metodi equivalenti devono conferire i materiali sostituiti ai soggetti che svolgono le attività di certificazione per lo smaltimento conformemente alle norme dettate dall'apposito regolamento che sarà emanato dal Ministro dell'ambiente.

ART. 11.

(Standard tecnici per maggiore sicurezza ambientale delle pompe di distribuzione di carburanti e dei motori a combustione interna).

1. Entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge i Mi-

nistri della sanità e dell'ambiente, con proprio decreto fissano, di concerto col Ministro dell'industria del commercio e dell'artigianato:

a) gli *standard* tecnici che devono essere adottati per il trasporto dalla raffineria alla stazione di distribuzione delle benzine, in regime di sicurezza per gli utenti e gli operatori;

b) gli *standard* tecnici che assicurino la diminuzione delle forme di inquinamento atmosferico per effetto della volatilità delle benzine, anche a veicolo fermo con motore caldo o a motore spento, e la diminuzione delle forme di inquinamento acustico, olfattivo, visivo o altre conseguenti all'utilizzo di tutti i motori di autoveicoli;

c) le modalità e i termini per il controllo del rispetto degli *standard* di cui alle lettere a) e b).

2. Il rispetto di detti *standard* è preso a base per la concessione di agevolazioni ai produttori che immettono gli autoveicoli in questione sul mercato italiano.

ART. 12.

(Agevolazioni ai progetti finalizzati per il miglioramento degli standard tecnici).

1. Il Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica di concerto con il Ministro dell'ambiente, con il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, con il Ministro della sanità e il Ministro dei trasporti determina annualmente, a valere sullo apposito stanziamento del bilancio dello Stato, l'ammontare dei contributi a favore dei progetti di ricerca da effettuarsi con centri universitari o del CNR o dell'ENEA, commissionati da produttori di autoveicoli dei paesi membri della CEE, e finalizzati al miglioramento degli *standard* tecnici dei mezzi di trasporto dei carburanti, delle pompe di distribuzione e delle caratteristiche dei motori, per una maggiore sicurezza ambientale, con risparmio energetico e con diminu-

zione delle forme di inquinamento atmosferico, acustico, olfattivo, visivo o di altri effetti inquinanti.

2. Si applicano alla materia le vigenti disposizioni sul finanziamento della ricerca scientifica. Le disposizioni di cui al presente articolo possono essere applicate a progetti di ricerca da effettuarsi con centri universitari o del CNR o dell'ENEA, commissionati congiuntamente da produttori di autoveicoli e produttori di carburanti aventi sede nei paesi membri della CEE e finalizzati alla introduzione di motori funzionanti a benzina con un numero massimo di 92 ottano (NOR), con miglioramento degli *standard* tecnici per una maggiore sicurezza ambientale nel perseguimento degli obiettivi di risparmio energetico fissati dal nostro ordinamento.

ART. 13.

(Sanzioni).

1. Chiunque immetta in mercato, successivamente alla scadenza dei termini fissati dall'articolo 2, benzina con tenore di piombo superiore ai limiti massimi ivi previsti, è punito con l'ammenda da lire 1 milione a lire 10 milioni e con l'arresto sino ad un anno e con la sospensione dell'autorizzazione alla produzione o al commercio per un massimo di 60 giorni.

2. L'ammenda di cui al sesto comma dell'articolo 55 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è aumentata nella misura da un minimo di lire 50.000 a un massimo di lire 100.000.

ART. 14.

(Metano).

1. La tassa speciale a favore dell'erario sulle autovetture alimentate a metano, istituita con l'articolo 2 della legge 21 luglio 1984, n. 362, è soppressa.

ART. 15.

*(Trasporto pubblico urbano
con veicoli a trazione elettrica:
fondo per la riconversione).*

1. Ai fini di ridurre l'inquinamento nelle aree urbane favorendo la riconversione, da parte delle aziende di trasporto pubblico urbano, delle linee utilizzando veicoli a benzina o gasolio per autotrazione con veicoli a trazione elettrica su filo o su rotaia, le aziende di trasporto pubblico urbano possono accedere al fondo istituito presso il Ministero dei trasporti dall'articolo 16, dotato per il biennio 1989-1990 di lire 100 miliardi. Le provvidenze del fondo sono cumulabili con qualsiasi altra forma di contributo o finanziamento a carico dello Stato, di altri enti pubblici o della Comunità economica europea.

2. Il fondo di cui al comma 1 viene rifinanziato di anno in anno secondo le previsioni e le modalità fissate dalla legge finanziaria.

3. Il Ministro dei trasporti entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge fissa con proprio decreto le modalità di funzionamento del fondo di cui al comma 1 e le modalità di accesso da parte delle aziende alle sue provvidenze.

ART. 16.

*(Agevolazioni per la diffusione di mezzi
di trasporto pubblico su gomma ad uso
promiscuo di fonti di energia a minor
tasso di inquinamento).*

1. Per le finalità di cui all'articolo 1 e ai fini di ridurre l'inquinamento nelle aree urbane, favorendo l'utilizzo di mezzi di trasporto alimentati in tutto o in parte da fonti di energia meno inquinanti delle benzine o del gasolio per autotrazione, è istituito presso il Ministero dei trasporti un fondo di lire 100 miliardi per il biennio 1989-1990, cui possono accedere gli

enti pubblici, gli enti locali, le aziende municipalizzate, le unità sanitarie locali, le aziende di trasporto urbano, le aziende di trasporto pubblico in concessione, per ottenere contributi in conto finanziamento per l'acquisto di mezzi di trasporto su gomma utilizzando promiscuamente fonti di energia derivanti dalla combustione di benzine o gasoli per autotrazione ed energia elettrica da accumulatori. Il fondo è rifinanziato annualmente con legge di bilancio dello Stato (legge finanziaria).

2. Per le finalità di cui all'articolo 1 e ai fini di ridurre l'inquinamento nelle aree urbane, favorendo l'utilizzo di mezzi di trasporto alimentati in tutto o in parte da fonti di energia meno inquinanti delle benzine o del gasolio per autotrazione è fatto obbligo agli enti pubblici, agli enti locali, alle aziende municipalizzate, alle unità sanitarie locali, alle aziende di trasporto urbano, di riservare una quota non inferiore al 30 per cento del valore della spesa per il rinnovo del proprio autoparco per l'acquisto di veicoli a trazione elettrica.

3. I quadricicli alimentati da accumulatori sono ammessi alla circolazione, anche per trasporto di persone ed in esenzione alla tassa di proprietà, al fine di favorire la diffusione di mezzi di trasporto privato sia per merci che per passeggeri.

4. Il Ministro dei trasporti, entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge fissa, con proprio decreto, le modalità di funzionamento del fondo di cui al comma 1 e le modalità disciplinanti la certificazione dei quadricicli alimentati da accumulatori.

ART. 17.

(Informazione ai consumatori).

1. Ogni provvedimento adottato dall'autorità amministrativa avente carattere di disposizione generale dovrà essere portato a conoscenza del pubblico dei consumatori e degli utenti con idonee forme di

pubblicità e di informazione. Idonea ed appropriata forma di pubblicità dovrà essere predisposta dal Ministero dell'ambiente, anche in relazione alla creazione di metodologie e di impiego di nuovi prodotti in grado di determinare il rispetto dei limiti di inquinamento atmosferico fissati dalla presente legge in conseguenza della circolazione dei veicoli a motore e della loro diminuzione.

2. Il Ministro dell'ambiente delibera il programma annuale dell'attività di informazione e pubblicità, e gli stanziamenti relativi. Per detta attività potrà avvalersi degli Ispettori della motorizzazione civile, e, sulla base di apposite convenzioni, degli Automobil club periferici.

ART. 18.

(Limiti di tolleranza dell'inquinamento atmosferico nei centri storici).

1. Entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro per i problemi delle aree urbane, tenuto conto dei dati rilevati dal monitoraggio dell'atmosfera nei centri storici delle città capoluogo di provincia e delle città con popolazione superiore a 100 mila abitanti, vengono indicati limiti pari o più restrittivi rispetto a quelli presenti nella allegata tabella B, ai quali devono sottostare gli autoveicoli per essere ammessi alla circolazione nelle zone appositamente delimitate ed ad accesso controllato dei centri storici delle città sopraindicate.

2. Nelle aree territoriali individuate come grandi aree urbane, il Ministro dell'ambiente stipula con i soggetti pubblici interessati accordi di programma per la elettrificazione del trasporto pubblico nell'intera area urbana e per la elettrificazione del trasporto privato sia merci che persone nelle aree a traffico controllato individuate dall'autorità amministrativa competente. Gli accordi di programma potranno essere stipulati per fasi pluriennali di attuazione.

ART. 19.

(Risorse).

1. All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutato in lire 200 miliardi per l'anno 1989 e in lire 300 miliardi per l'anno 1990, si provvede, quanto a lire 20 miliardi per l'anno 1990 mediante riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1988-1990, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1988, utilizzando lo specifico accantonamento « Agevolazioni fiscali a favore della benzina senza piombo »; quanto a lire 100 miliardi nel 1989 e lire 200 miliardi nel 1990 mediante riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1989-1991, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1989, parzialmente utilizzando l'accantonamento « Riforma della dirigenza »; quanto a lire 60 miliardi nel 1989, mediante riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1989-1991, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministro del tesoro per l'anno finanziario 1989, parzialmente utilizzando l'accantonamento « Esenzione di imposta sugli accantonamenti bancari per rischi verso Paesi in via di sviluppo »; quanto a lire 40 miliardi per il 1989 e lire 80 miliardi nel 1990 con le maggiori entrate derivanti dall'aumento dell'imposta di fabbricazione e della sovrimposta di confine sugli olii minerali, loro derivati e prodotti analoghi.

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

ART. 20.

(Recepimento di direttive comunitarie).

1. Con la presente legge sono recepite nell'ordinamento giuridico della Repubblica italiana le direttive CEE n. 87/416

del 21 luglio 1987, n. 88/76 del 3 dicembre 1987 e n. 88/436 del 16 giugno 1988 e che modificano la direttiva 70/220 concernente il riavvicinamento delle legislazioni degli Stati membri, relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico con i gas prodotti dai motori dei veicoli a motore.

2. Le disposizioni delle direttive CEE di cui al comma 1 integrano le norme di cui alla presente legge.

TABELLA A
(Articolo 6)Limiti alle emissioni di gas inquinanti dei motori a benzina e a gasolio
per veicoli di classe M1. Ciclo di prova ECE 15

Cilindrata	ossido di carbonio (g/prova)	ossido di azoto + idrocarburi incombusti (g/prova)	ossidi di azoto (g/prova)	Particolato (g/prova)
Oltre 2000 cc. (benzina e diesel)	25	6,5	3,5	—
Inferiore a 2000 cc. (benzina e diesel)	30	8	—	—
Tutti i diesel	—	—	—	1,1

TABELLA B
(Articolo 6)

Limiti alle emissioni di gas inquinanti dei motori a benzina e a gasolio
per veicoli di classe M1. Ciclo di prova US75FIP

Cilindrata	Ossido di carbonio	Idrocarburi incombusti	Ossidi di azoto	Particolato	Perdite evaporative
Tutte le cilindrata benzina e diesel	2,1 g/km	0,25 g/km	0,62 g/km	0,124 g/km	2,0 g/km (Shed-test)