

CAMERA DEI DEPUTATI N. 280

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

FORMENTINI, AIMONE PRINA, ANGHINONI, ARRIGHINI, ASQUINI, MAURIZIO BALOCCHI, BAMPO, BERTOTTI, BONATO, BORGHEZIO, BOSSI, BRAMBILLA, CALDEROLI, CASTELLANETA, CASTELLI, COMINO, CONCA, DOSI, FARASSINO, FLEGO, FORMENTI, FRAGASSI, FRONTINI, GNUTTI, ALDA GRASSI, LATRONICO, LAZZATI, LEONI ORSENIGO, MAGISTRONI, MAGNABOSCO, ANTONIO MAGRI, GIANMARCO MANCINI, MARONI, MATTEJA, MAZZETTO, MEO ZILIO, METRI, MICHIELON, NEGRI, ONGARO, OSTINELLI, PADOVAN, PERABONI, PETRINI, PIOLI, PIVETTI, POLLI, PROVERA, ROCCHETTA, LUIGI ROSSI, MARIA CRISTINA ROSSI, ORESTE ROSSI, SARTORI, TERZI, VISENTIN

Norme per incentivare la diffusione di autoveicoli
dotati di convertitori catalitici

Presentata il 23 aprile 1992

ONOREVOLI COLLEGI! — È opinione generale che la « benzina verde » abbia una composizione che consente un utilizzo più ecologico del motore degli autoveicoli. Occorre sgomberare subito il campo da un equivoco ormai generalizzato: la benzina cosiddetta « verde » non è sostanzialmente diversa dalle altre benzine attualmente commercializzate. I componenti, infatti, sono pressoché i medesimi, eccezion fatta per l'assenza di piombo tetraetile.

La sua commercializzazione di per sé non comporta vantaggi sostanziali dal punto di vista ecologico se non si considera che la motivazione prioritaria che ne ha favorito l'introduzione, almeno sui

mercati esteri, è la particolarità di essere depurabile.

La benzina senza aggiunta di piombo, più precisamente, è la condizione essenziale per attivare con buona efficacia un particolare dispositivo di depurazione delle emissioni denominato « convertitore catalitico ». Come è risaputo, questo tipo di carburante è stato introdotto anche in Italia per consentire la circolazione di autoveicoli esteri già dotati dei catalizzatori.

Tale ottica restrittiva e d'urgenza va però superata con un provvedimento più aggiornato che tenga maggiormente conto delle prioritarie esigenze di tutela della salute pubblica. I livelli di inquina-

mento ambientale provocati dalle emissioni dei veicoli a motore, con particolare riferimento alle città e in misura ancor più negativa alle metropoli, ci impongono scelte mirate, decise, facilmente realizzabili e di immediata attuazione.

In considerazione del fatto che i veicoli dotati di marmitta catalitica attualmente venduti sul mercato interno sono un'esigua minoranza si avanzano proposte atte ad incentivarne la diffusione.

Si propone pertanto che gli autoveicoli catalizzati che rientrino fin d'ora nei limiti di emissione fissati dall'articolo 3 della direttiva 89/458/CEE del Consiglio usufruiscano di una riduzione dell'aliquota dell'imposta sul valore aggiunto dal 19 per cento al 13 per cento.

Parimenti, la spesa che i proprietari di vetture catalizzate dovranno sostenere per la sostituzione del dispositivo convertitore è deducibile nella dichiarazione dei redditi dell'anno seguente la sostituzione in misura pari al 75 per cento dell'importo risultante dalla documentazione fiscale rilasciata dall'officina che ha effettuato l'operazione.

Questo poiché non è sufficiente la sola riduzione di 50 lire al litro del prezzo del carburante per incentivarne il ricambio in tempi utili. Se consideriamo che l'operazione comporta una spesa media di circa lire 1.200.000 e prendiamo atto che la vita di un catalizzatore è di 50.000 chilometri, a parità di consumo per chilometro con l'analoga versione non catalizzata (poniamo 10 chilometri per litro) avremo

un fabbisogno totale di carburante pari a 5.000 litri con un risparmio di 250.000 lire.

Orbene, affinché gli utilizzatori di vetture catalizzate non siano ingiustamente penalizzati dal costo del ricambio stesso e, nel contempo, siano motivati, ancor prima delle prescrizioni di legge, a mantenere in perfetta efficienza l'impianto (un convertitore esaurito non solo non assolve più efficacemente al ruolo demandato, ma al contrario, aumenta considerevolmente le emissioni inquinanti). È per questa ragione che si propongono incentivi così energici a favore della sostituzione.

Nel testo di legge si riserva altresì la vendita di benzina senza piombo ai soli veicoli dotati dei dispositivi idonei per tutelare i cittadini giacché, qualora questo carburante venisse impiegato su veicoli non catalizzati, non si avrebbero riduzioni di emissioni nocive, che anzi al contrario verrebbero aumentate. Con il medesimo intento si propone che il tipo di carburante utilizzato sia chiaramente indicato in prossimità del bocchettone di riempimento del serbatoio, per evitare rifornimenti accidentali con benzina inadatta. Difatti, se una vettura catalizzata venisse alimentata anche per un solo pieno con benzina contenente piombo, il convertitore perderebbe ogni efficacia divenendo inutilizzabile. Tutto ciò presumibilmente all'insaputa del proprietario che continuerebbe a circolare con una vettura che emanerebbe delle autentiche « bombe ecologiche ».

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. La vendita di benzina senza piombo è consentita ai soli autoveicoli muniti di convertitori catalitici rispondenti alle normative della Comunità economica europea.

2. Al fine di cui al comma 1, gli autoveicoli nuovi immatricolati per la prima volta in Italia, devono recare, in corrispondenza del bocchettone di riempimento del serbatoio, l'indicazione chiara e visibile in quattro lingue: « Senza piombo — *Sans plomb — Bleifrei — Unleaded* ».

ART. 2.

1. Gli acquirenti e gli esercenti che incorrono nelle infrazioni di cui all'articolo 1 sono soggetti alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma rispettivamente di lire 100.000 e di lire 500.000.

ART. 3.

1. In attuazione dell'articolo 3 della direttiva 89/458/CEE del Consiglio del 18 luglio 1989, l'imposta sul valore aggiunto per gli autoveicoli, di produzione italiana o di importazione, di nuova immatricolazione, dotati di dispositivi atti a ridurre le emissioni inquinanti, ai limiti fissati per il 1992 ai sensi della direttiva 70/220/CEE del Consiglio del 20 marzo 1970, modificata, da ultimo, dalla citata direttiva 89/458/CEE, è ridotta dal 19 per cento al 13 per cento.

2. I dispositivi di cui al comma 1 devono avere le caratteristiche stabilite, per ciascun veicolo, con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, di concerto con i Ministri dei

trasporti e dell'ambiente entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. La riduzione dell'imposta sul valore aggiunto prevista al comma 1 si applica fino alla data in cui, per le diverse classi di cilindrata, saranno resi obbligatori i limiti di emissione previsti dalla citata direttiva 89/458/ CEE.

ART. 4.

1. La spesa sostenuta per la sostituzione della marmitta catalitica, qualora resa necessaria dall'uso, è deducibile dall'imposta sul reddito delle persone fisiche, in misura pari al 75 per cento dell'importo risultante dalla documentazione fiscale rilasciata dall'officina che ha effettuato l'operazione.