

COMMISSIONI RIUNITE

IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni) e X (Attività produttive, commercio e turismo)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

Disposizioni per favorire lo sviluppo della mobilità mediante veicoli che non producono emissioni di anidride carbonica. Testo unificato C. 2844 Lulli, C. 3553 Ghiglia e C. 3773 Scalera (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	18
ALLEGATO (<i>Emendamenti ed articoli aggiuntivi</i>)	20

SEDE REFERENTE

Mercoledì 9 novembre 2011. — Presidenza del presidente della IX Commissione Mario VALDUCCI.

La seduta comincia alle 10.45.

Disposizioni per favorire lo sviluppo della mobilità mediante veicoli che non producono emissioni di anidride carbonica.

Testo unificato C. 2844 Lulli, C. 3553 Ghiglia e C. 3773 Scalera.

(Seguito dell'esame e rinvio).

Le Commissioni proseguono l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta de 26 luglio 2011.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che sono state presentate proposte emendative riferite al testo unificato in oggetto e che sono stati presentati da parte dei relatori gli emendamenti 4.100, 4.200, 9.100, 9.200, 10.100, 14.100 e 15.100. Propone, quindi, che sugli emendamenti dei relatori

il termine di presentazione dei subemendamenti sia fissato alle ore 14 di domani.

Le Commissioni concordano.

Marco MAGGIONI (LNP), *relatore per la X Commissione*, anche a nome del relatore per la IX Commissione, ricorda che, nel corso dell'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, delle Commissioni riunite IX e X, dello scorso 26 ottobre, si era convenuto di verificare la possibilità di utilizzare, ai fini della copertura finanziaria del testo unificato in esame – anziché le maggiori entrate derivanti dal contributo istituito sulla vendita di bottiglie di materiale plastico – le risorse del Fondo Kyoto di cui all'articolo 1, commi 1110-1113, della legge n. 296 del 2006 (legge finanziaria 2007). In proposito, rammenta che il citato Fondo è finalizzato all'erogazione a soggetti pubblici o privati di finanziamenti al tasso agevolato dello 0,50 per cento per una durata non superiore a 6 anni o a 15 anni, nel caso di finanziamenti erogati a regioni, enti locali o altri enti pubblici. Sottolinea che il fondo, destinato prevalentemente al

finanziamento di iniziative imprenditoriali volte alla riduzione delle emissioni inquinanti, rientra nella categoria dei fondi di rotazione, ossia di quei fondi che si alimentano non solo a valere sullo stanziamento inizialmente erogato a carico del bilancio dello Stato, ma anche con gli introiti derivanti dai rimborsi dei prestiti che via via vengono erogati. Fa presente che, sulla base di questi elementi, è emerso che il Fondo Kyoto non può essere utilizzato per la copertura del provvedimento in esame, sia perché le sue risorse sono state tutte erogate per la concessione dei citati finanziamenti, sia perché, anche in presenza di future disponibilità finanziarie, il fondo potrebbe essere utilizzato esclusivamente per la concessione di prestiti e non per l'erogazione di contributi a fondo perduto, come invece richiede il provvedimento in esame. È evidente, infatti, che l'erogazione di contributi a fondo perduto, non consentendo il successivo rientro delle risorse nel fondo, ne renderebbe impossibile il funzionamento. Alla luce di successivi approfondimenti svolti, invece, ritiene percorribile la soluzione proposta dal-

l'emendamento Iapicca 17.6 che prevede alla copertura degli oneri derivanti dal testo unificato, mediante utilizzo del Fondo per interventi strutturali di politica economica. Si sottolinea che tale copertura, che risulta formalmente coerente con la vigente disciplina contabile, dovrà ovviamente essere esaminata dalla Commissione Bilancio, anche sotto il profilo sostanziale, ossia delle risorse effettivamente disponibili. Ricorda, infatti, che la Commissione Bilancio, sulla base di un'apposita istruttoria tecnica sottoporrà a verifica gli oneri indicati nel testo del provvedimento, potendo giungere anche ad una loro ridefinizione, sia in aumento che in diminuzione. Tenuto conto degli oneri così quantificati, la Commissione Bilancio, conseguentemente, valuterà la congruità della predetta copertura.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 11.55.

ALLEGATO

Disposizioni per favorire lo sviluppo della mobilità mediante veicoli che non producono emissioni di anidride carbonica (Testo Unificato C. 2844 Lulli, C. 3553 Ghiglia e C. 3773 Scalera)

EMENDAMENTI E ARTICOLI AGGIUNTIVI

ART. 1.

Al comma 1 sostituire le parole: La realizzazione con le seguenti: Gli incentivi per lo sviluppo del mercato dei veicoli elettrici e la contestuale realizzazione e *sostituire le parole:* è obiettivo prioritario e urgente con le seguenti: sono obiettivi prioritari e urgenti.

1. 4. Lulli, Froner, Colaninno, Fadda, Marchioni, Martella, Mastromauro, Pelluffo, Portas, Quartiani, Sanga, Scarpetti, Federico Testa, Vico, Zunino.

Al comma 1, dopo le parole: energia elettrica *aggiungere le seguenti:* metano, biometano e GPL.

Conseguentemente, al medesimo articolo 1, al comma 2, dopo le parole: del 28 aprile 2010 *aggiungere le seguenti:* , oltre che fondamentali per raggiungere i target di energie rinnovabili nel settore dei trasporti previsti dalla Direttiva 2009/28/CE.;

Conseguentemente, al medesimo articolo 1, al comma 5, dopo le parole: a promuovere e a facilitare *aggiungere le seguenti:* , tra l'altro,.

Conseguentemente, al medesimo articolo 1, al comma 6, sostituire le parole: a servizio dei veicoli, *fino alla fine del comma con:* e di rifornimento a servizio dei veicoli alimentati ad energia elettrica e

a metano i prodotti, le reti e gli impianti che consentono ai veicoli stessi di riapprovvigionarsi; nel caso dei veicoli elettrici sono comprese la sostituzione delle batterie o tecnologie equivalenti.

Conseguentemente, all'articolo 4, al comma 4, dopo la lettera b) aggiungere le seguenti:

b-bis) la riduzione dei tempi di ammortamento dei veicoli alimentati a metano e biometano, nonché degli apparecchi e delle altre infrastrutture di qualunque tipo destinati al rifornimento degli stessi, acquistati da società;

b-ter) l'esclusione dal pagamento di tasse specifiche sull'elettricità fornita agli impianti che consentono ai veicoli stessi di riapprovvigionarsi di biometano.

Conseguentemente, al medesimo articolo 4, al comma 5, dopo le parole: dei veicoli alimentati ad energia *aggiungere le seguenti:* e di ricariche domestiche di metano per l'autotrazione.

Conseguentemente, al medesimo articolo 4, al comma 6, dopo le parole: lo sviluppo della mobilità *aggiungere la seguente:* sostenibile;

Conseguentemente, al medesimo articolo 4, ai comma 7, lettera a), aggiungere, in fine, le seguenti parole: nonché per l'acquisto di veicoli alimentati a metano e a biometano;

Conseguentemente, al medesimo articolo 4, ai comma 7, lettera c), aggiungere, infine, le seguenti parole: e per l'alimentazione elettrica di impianti di produzione e rifornimento di metano e biometano;

Conseguentemente, al medesimo articolo 4, al comma 7, dopo la lettera d), aggiungere le seguenti:

d-bis) di contributi per la realizzazione, lungo la rete stradale e autostradale di impianti che consentono ai veicoli a metano e biometano di riapprovvigionarsi;

d-ter) di contributi ai consumatori finali per l'acquisto di veicoli alimentati con GPL o metano;

Conseguentemente, al medesimo articolo 4, al comma 8, lettera a), dopo le parole: accessi alla mobilità *aggiungere la seguente:* sostenibile;

Conseguentemente, al medesimo articolo 4, al comma 8, dopo la lettera b), aggiungere la seguente:

b-bis) premialità a favore di chi acquista un veicolo alimentato con GPL o metano con emissioni di CO₂ inferiori o uguali a 120gr/km, nel rispetto dei seguenti importi massimi:

1) per l'anno 2011: fino a euro 2.000;

2) per l'anno 2012: fino a euro 2.000;

3) per l'anno 2013: fino a euro 1.500;

4) per l'anno 2014: fino a euro 1.500;

5) per l'anno 2015: fino a euro 1.000;

Conseguentemente, al medesimo articolo 4, dopo il comma 9, aggiungere il seguente:

9-bis. I contributi di cui al comma 8, lettera *b-bis)*, sono riconosciuti nei limiti della spesa massima di euro 200.000.000 per l'anno 2011, euro 200.000.000 per

l'anno 2012, euro 150.000.000 per l'anno 2013, euro 150.000.000 per l'anno 2014 e euro 100.000.000 per l'anno 2015.

Conseguentemente all'articolo 17, sostituire il comma 5, con il seguente:

5. Per le finalità di cui all'articolo 4, comma 8, è autorizzata la spesa di euro 260.000.000 per l'anno 2011, euro 260.000.000 per l'anno 2012, euro 210.000.000 per l'anno 2013, euro 210.000.000 per l'anno 2014 e euro 160.000.000 per l'anno 2015.

Conseguentemente al medesimo articolo 17, sostituire il comma 7 con il seguente:

7. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge, pari, complessivamente, a euro 307.313.725 per l'anno 2011, euro 353.184.839 per l'anno 2012, euro 222.692.422 per l'anno 2013, euro 246.588.085 per l'anno 2014, euro 296.893.869 per l'anno 2015, euro 129.247.233, per l'anno 2016 e euro 152.807.858 a decorrere dall'anno 2017, si provvede mediante l'aumento dell'aliquota dell'accisa sul gasolio usato come carburante, di cui all'allegato I del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, e successive modificazioni, in modo tale da compensare il predetto onere nonché quello correlato ai rimborsi di cui all'ultimo periodo del presente comma. La misura dell'aumento è stabilita con provvedimento del direttore dell'Agenzia delle dogane da adottare entro sette giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto; il provvedimento è efficace dalla data di pubblicazione sul sito *internet* dell'Agenzia. Nei confronti dei soggetti di cui all'articolo 5, comma 1, limitatamente agli esercenti le attività di trasporto merci con veicoli di massa massima complessiva pari o superiore a 7,5 tonnellate, e comma 2, del decreto-legge 28 dicembre 2001, n. 452, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2002, n. 16, il maggior onere conseguente

ai predetti aumenti è rimborsato con le modalità previste dall'articolo 6, comma 2, primo e secondo periodo, del decreto legislativo 2 febbraio 2007, n. 26.

1. 1. Velo.

Al comma 1, dopo la parola: regionali sono aggiunte le seguenti: e degli enti locali.

Conseguentemente all'articolo 2, comma 1, dopo le parole: di loro competenza, inserire le seguenti: nonché le linee guida a cui devono attenersi gli enti locali per i provvedimenti di propria competenza,.

*** 1. 2. Abrignani.**

Al comma 1, dopo la parola: regionali inserire le seguenti: e degli enti locali.

Conseguentemente all'articolo 2, comma 1, dopo le parole: di loro competenza, inserire le seguenti: nonché le linee guida a cui devono attenersi gli enti locali per i provvedimenti di propria competenza,.

*** 1. 3. Colaninno, Fadda, Froner, Lulli, Marchioni, Martella, Mastromauro, Pelluffo, Portas, Quartiani, Sanga, Scarpetti, Federico Testa, Vico, Zunino.**

Dopo il comma 3, inserire il seguente:

3-bis. È altresì obiettivo prioritario assicurare un'adeguata azione di incentivazione per lo sviluppo dei mercati dei veicoli elettrici, contestuale alla realizzazione della rete di ricarica.

Conseguentemente al comma 4 sostituire le parole: e 3, con le seguenti: , 3 e 3-bis.

Conseguentemente, all'articolo 4, comma 9, aggiungere, in fine, le seguenti parole: e non sono cumulabili con quelli eventualmente concessi dagli enti locali esclusivamente per l'acquisto dei veicoli di cui all'articolo 3-bis.

Conseguentemente dopo l'articolo 3, aggiungere il seguente:

ART. 3-bis.

(Categorie di veicoli).

1. Le disposizioni di cui alla presente legge si applicano alle seguenti categorie di veicoli elettrici muniti di batteria a trazione ricaricabile dalla rete elettrica mediante caricabatteria di bordo o di terra:

a) ciclomotori classificati L1e ed L2e, ai sensi del D.M. 31 gennaio 2003 di recepimento della direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 marzo 2002, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e che abroga la direttiva 92/61/CEE del Consiglio, alimentati ad energia elettrica con sistemi di ricarica da rete elettrica, aventi autonomia minima di 15 km in modalità di funzionamento a batteria;

b) motocicli, tricicli e quadricicli classificati L3e, L5e, L6e, L7e, ai sensi dell'articolo 1, comma 2, lettere b) e c) e comma 3, lettera a) e b), del D.M. 31 gennaio 2003, di recepimento della direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 marzo 2002, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e che abroga la direttiva 92/61/CEE del Consiglio, alimentati ad energia elettrica con sistemi di ricarica da rete elettrica, aventi autonomia minima di 15 km in modalità di funzionamento a batteria;

c) autovetture della categoria M1, ai sensi dell'articolo 47, comma 2, lettera b) del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, alimentate ad energia elettrica con sistemi di ricarica da rete elettrica, aventi autonomia minima di 15 km in modalità di funzionamento a batteria;

d) veicoli per trasporto merci della categoria N1, ai sensi dell'articolo 47 comma 2, lettera c), del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, alimentati ad energia elettrica con

sistemi di ricarica da rete elettrica, aventi autonomia minima di 15 km in modalità di funzionamento a batteria.

1. 5. Garofalo, Ghiglia.

Al comma 6, aggiungere, in fine, il seguente periodo: Tali infrastrutture si distinguono in:

a) infrastrutture di ricarica privata funzionali alla ricarica di veicoli elettrici in luoghi privati;

b) infrastrutture di ricarica pubblica, funzionali alla ricarica di veicoli elettrici su suolo pubblico a libera disposizione degli utenti;

c) infrastrutture di ricarica privata realizzate in aree e luoghi aperti al pubblico.

*** 1. 6.** Abrignani.

Al comma 6, aggiungere, in fine, il seguente periodo: Tali infrastrutture si distinguono in:

a) infrastrutture di ricarica privata funzionali alla ricarica di veicoli elettrici in luoghi privati;

b) infrastrutture di ricarica pubblica, funzionali alla ricarica di veicoli elettrici su suolo pubblico a libera disposizione degli utenti;

c) infrastrutture di ricarica privata realizzate in aree e luoghi aperti al pubblico.

*** 1. 7.** Fadda, Colaninno, Froner, Lulli, Marchioni, Martella, Mastromauro, Pelluffo, Portas, Quartiani, Sanga, Scarpetti, Federico Testa, Vico, Zunino.

Dopo il comma 6, aggiungere il seguente:

6-bis. Ai fini della presente legge, per veicoli alimentati ad energia elettrica si intendono i veicoli nei quali le batterie possono essere ricaricate dalla rete o da un motore termico, che può partecipare o

meno alla trazione, purché abbiano la capacità di circolare autonomamente nella sola modalità elettrica.

**** 1. 8.** Biasotti.

Dopo il comma 6, aggiungere il seguente:

6-bis. Ai fini della presente legge, per veicoli alimentati ad energia elettrica si intendono i veicoli nei quali le batterie possono essere ricaricate dalla rete o da un motore termico, che può partecipare o meno alla trazione, purché abbiano la capacità di circolare autonomamente nella sola modalità elettrica.

**** 1. 9.** Lulli, Colaninno, Fadda, Froner, Marchioni, Martella, Mastromauro, Pelluffo, Portas, Quartiani, Sanga, Scarpetti, Federico Testa, Vico, Zunino.

Dopo il comma 6, aggiungere il seguente:

6-bis. Ai fini della presente legge, per veicoli alimentati ad energia elettrica si intendono i veicoli nei quali le batterie possono essere ricaricate dalla rete o da un motore termico, che può partecipare o meno alla trazione, purché abbiano la capacità di circolare autonomamente nella sola modalità elettrica.

**** 1. 10.** Ruggeri, Anna Teresa Formisano, Mereu, Compagnon.

ART. 2.

Sostituire il comma 4 con il seguente:

4. Entro un mese dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo promuove la stipula di un'intesa, ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, finalizzata a:

a) assicurare la realizzazione di posizioni unitarie e l'armonizzazione degli interventi e degli obiettivi comuni sul ter-

ritorio nazionale in materia di reti infrastrutturali di ricarica a servizio dei veicoli alimentati ad energia elettrica;

b) armonizzare l'entità degli incentivi d'iniziativa regionale per l'acquisto dei veicoli di cui alla presente legge con quelli di carattere nazionale;

c) prevedere l'esclusione dei veicoli di cui alla presente legge dai blocchi anche temporanei della circolazione, agevolazioni per la sosta e il parcheggio anche con sconti sulle tariffe o gratuità dei servizi;

d) definire un contrassegno distintivo da applicare sui veicoli che soddisfano i requisiti di cui alla presente legge, ai fini della loro identificazione per la sosta e la circolazione nelle aree limitate o riservate.

2. 1. Lulli, Froner, Colaninno, Fadda, Marchioni, Martella, Mastromauro, Pelluffo, Portas, Quartiani, Sanga, Scarpetti, Federico Testa, Vico, Zunino.

Al comma 4, aggiungere, in fine, le seguenti parole: , nonché dell'entità delle eventuali incentivazioni economiche di iniziativa regionale, per quanto non previsto nella presente legge.

2. 2. Garofalo, Ghiglia.

ART. 3.

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

3-bis. In applicazione di quanto previsto all'articolo 18, comma 1, del decreto legislativo 3 marzo 2011, n. 28, gli organismi nazionali di normalizzazione, anche coordinandosi con l'Autorità per l'energia elettrica e il gas, provvedono, entro 12 mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, ad assumere i provvedimenti di propria competenza finalizzati a definire le specifiche tecniche e prestazionali dei dispositivi di interfaccia che i distributori di energia elettrica sono tenuti ad installare in corrispondenza delle in-

frastrutture di ricarica privata finalizzati alla gestione programmata dei rispettivi carichi.

*** 3. 1.** Abrignani.

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

3-bis. In applicazione di quanto previsto all'articolo 18, comma 1, del decreto legislativo 3 marzo 2011, n. 28, gli organismi nazionali di normalizzazione, anche coordinandosi con l'Autorità per l'energia elettrica e il gas, provvedono, entro 12 mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, ad assumere i provvedimenti di propria competenza finalizzati a definire le specifiche tecniche e prestazionali dei dispositivi di interfaccia che i distributori di energia elettrica sono tenuti ad installare in corrispondenza delle infrastrutture di ricarica privata finalizzati alla gestione programmata dei rispettivi carichi.

*** 3. 2.** Froner, Fadda, Colaninno, Lulli, Marchioni, Martella, Mastromauro, Pelluffo, Portas, Quartiani, Sanga, Scarpetti, Federico Testa, Vico, Zunino.

ART. 4.

Al comma 1 premettere il seguente:

01. Sono ammessi ai benefici previsti dal presente articolo esclusivamente i veicoli elettrici muniti di batteria di trazione alimentata con sistemi di ricarica da rete elettrica, aventi autonomia minima di 15 km in modalità di funzionamento a batteria, appartenenti alle seguenti tipologie:

a) autovetture della categoria M1 di cui all'articolo 47, comma 2 lettera b) del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni;

b) veicoli per trasporto merci delle categorie N1 ed N2 di cui all'articolo 47 comma 2 lettera c) del codice della strada;

c) ciclomotori classificati L1e ai sensi dell'articolo 1 comma 2 lettera a) del decreto ministeriale 31 gennaio 2003 di recepimento della direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 marzo 2002, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e che abroga la direttiva 92/61/CEE del Consiglio;

d) motocicli, tricicli e quadricicli classificati L3e, L5e, L6e, L7e ai sensi dell'articolo 1 comma 2 lettere b) e c) e comma 3 lettere a) e b), del decreto ministeriale 31 gennaio 2003 di recepimento della direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 marzo 2002, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e che abroga la direttiva 92/61/CEE del Consiglio.

4. 11. Lulli, Froner, Colaninno, Fadda, Marchioni, Martella, Mastromauro, Peluffo, Portas, Quartiani, Sanga, Scarpetti, Federico Testa, Vico, Zunino.

Al comma 1, lettera a), al capoverso i-bis, dopo le parole: importazione dei veicoli, inserire le seguenti: a motore, di categoria M1, di cui all'articolo 47 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

4. 100. I Relatori.

Al comma 1, lettera a), capoverso 1-bis, sostituire le parole: , alimentati ad energia elettrica con sistemi di ricarica, con le seguenti: elettrici muniti di batteria di trazione ricaricabile dalla rete elettrica mediante caricabatteria di bordo o di terra.

4. 5. Garofalo, Ghiglia.

Al comma 7, lettera b) dopo le parole: negli spazi di sosta pubblici o privati, aggiungere le seguenti: subordinati all'attuazione di misure di regolamentazione locale della mobilità tali da favorire la circolazione, la sosta, il parcheggio e le

attività di carico e scarico dei veicoli di cui alla presente legge;

4. 12. Lulli, Froner, Colaninno, Fadda, Marchioni, Martella, Mastromauro, Peluffo, Portas, Quartiani, Sanga, Scarpetti, Federico Testa, Vico, Zunino.

Al comma 7, sopprimere la lettera c).

*** 4. 1.** Abrignani.

Al comma 7, sopprimere la lettera c).

*** 4. 13.** Marchioni, Froner, Fadda, Colaninno, Lulli, Martella, Mastromauro, Peluffo, Portas, Quartiani, Sanga, Scarpetti, Federico Testa, Vico, Zunino.

Al comma 7, sopprimere la lettera c).

*** 4. 200.** Abrignani.

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 7, dopo la lettera d), aggiungere la seguente:

d-bis) di contributi ai consumatori finali per l'acquisto di veicoli alimentati con GPL o metano;

b) al comma 8, dopo la lettera b), aggiungere la seguente:

b-bis) premialità a favore di chi acquista un veicolo alimentato con GPL o metano con emissioni di CO₂ inferiori o uguali a 120gr/km, nel rispetto dei seguenti importi massimi:

1) per l'anno 2011: fino a euro 2.000;

2) per l'anno 2012: fino a euro 2.000;

3) per l'anno 2013: fino a euro 1.500;

4) per l'anno 2014: fino a euro 1.500;

5) per l'anno 2015: fino a euro 1.000;

c) dopo il comma 9, aggiungere il seguente:

9-bis. I contributi di cui al comma 8, lettera *b-bis*, sono riconosciuti nei limiti della spesa massima di euro 200.000.000 per l'anno 2011, euro 200.000.000 per l'anno 2012, euro 150.000.000 per l'anno 2013, euro 150.000.000 per l'anno 2014 e euro 100.000.000 per l'anno 2015.

Conseguentemente all'articolo 17 apportare le seguenti modificazioni:

d) sostituire il comma 5 con il seguente:

5. Per le finalità di cui all'articolo 4, comma 8, è autorizzata la spesa di euro 260.000.000 per l'anno 2011, euro 260.000.000 per l'anno 2012, euro 210.000.000 per l'anno 2013, euro 210.000.000 per l'anno 2014 e euro 160.000.000 per l'anno 2015.

e) sostituire il comma 7 con il seguente:

7. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge, pari, complessivamente, a euro 307.313.725 per l'anno 2011, euro 353.184.839 per l'anno 2012, euro 222.692.422 per l'anno 2013, euro 246.588.085 per l'anno 2014, euro 296.893.869 per l'anno 2015, euro 129.247.233, per l'anno 2016 e euro 152.807.858 a decorrere dall'anno 2017, si provvede mediante l'aumento dell'aliquota dell'accisa sul gasolio usato come carburante, di cui all'allegato I del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504 e successive modificazioni, in modo tale da compensare il predetto onere nonché quello correlato ai rimborsi di cui all'ultimo periodo del presente comma. La misura dell'aumento è stabilita con provvedimento del direttore dell'Agenzia delle dogane da adottare entro sette

giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto; il provvedimento è efficace dalla data di pubblicazione sul sito *internet* dell'Agenzia. Nei confronti dei soggetti di cui all'articolo 5, comma 1, limitatamente agli esercenti le attività di trasporto merci con veicoli di massa massima complessiva pari o superiore a 7,5 tonnellate, e comma 2, del decreto-legge 28 dicembre 2001, n. 452, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2002, n. 16, il maggior onere conseguente ai predetti aumenti è rimborsato con le modalità previste dall'articolo 6, comma 2, primo e secondo periodo, del decreto legislativo 2 febbraio 2007, n. 26.

* **4. 8.** Vignali.

All'articolo 4 apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 7, dopo la lettera d), aggiungere la seguente:

d-bis) di contributi ai consumatori finali per l'acquisto di veicoli alimentati con GPL o metano;

b) al comma 8, dopo la lettera b), aggiungere la seguente:

b-bis) premialità a favore di chi acquista un veicolo alimentato con GPL o metano con emissioni di CO₂ inferiori o uguali a 120gr/km, nel rispetto dei seguenti importi massimi:

1) per l'anno 2011: fino a euro 2.000;

2) per l'anno 2012: fino a euro 2.000;

3) per l'anno 2013: fino a euro 1.500;

4) per l'anno 2014: fino a euro 1.500;

5) per l'anno 2015: fino a euro 1.000;

c) dopo il comma 9, aggiungere il seguente:

9-bis. I contributi di cui al comma 8, lettera *b-bis*, sono riconosciuti nei limiti della spesa massima di euro 200.000.000 per l'anno 2011, euro 200.000.000 per l'anno 2012, euro 150.000.000 per l'anno 2013, euro 150.000.000 per l'anno 2014 e euro 100.000.000 per l'anno 2015.

Conseguentemente all'articolo 17 apportare le seguenti modificazioni:

d) sostituire il comma 5 con il seguente:

5. Per le finalità di cui all'articolo 4, comma 8, è autorizzata la spesa di euro 260.000.000 per l'anno 2011, euro 260.000.000 per l'anno 2012, euro 210.000.000 per l'anno 2013, euro 210.000.000 per l'anno 2014 e euro 160.000.000 per l'anno 2015.

e) sostituire il comma 7 con il seguente:

7. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge, pari, complessivamente, a euro 307.313.725 per l'anno 2011, euro 353.184.839 per l'anno 2012, euro 222.692.422 per l'anno 2013, euro 246.588.085 per l'anno 2014, euro 296.893.869 per l'anno 2015, euro 129.247.233, per l'anno 2016 e euro 152.807.858 a decorrere dall'anno 2017, si provvede mediante l'aumento dell'aliquota dell'accisa sul gasolio usato come carburante, di cui all'allegato I del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504 e successive modificazioni, in modo tale da compensare il predetto onere nonché quello correlato ai rimborsi di cui all'ultimo periodo del presente comma. La misura dell'aumento è stabilita con provvedimento del direttore dell'Agenzia delle dogane da adottare entro sette giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto; il provvedimento è efficace dalla data di pubblicazione sul sito

internet dell'Agenzia. Nei confronti dei soggetti di cui all'articolo 5, comma 1, limitatamente agli esercenti le attività di trasporto merci con veicoli di massa massima complessiva pari o superiore a 7,5 tonnellate, e comma 2, del decreto-legge 28 dicembre 2001, n. 452, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2002, n. 16, il maggior onere conseguente ai predetti aumenti è rimborsato con le modalità previste dall'articolo 6, comma 2, primo e secondo periodo, del decreto legislativo 2 febbraio 2007, n. 26.

* **4. 9.** Raisi.

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 7, dopo la lettera d), aggiungere la seguente:

d-bis) di contributi ai consumatori finali per l'acquisto di veicoli alimentati con GPL o metano;

b) al comma 8, dopo la lettera b), aggiungere la seguente:

b-bis) premialità a favore di chi acquista un veicolo alimentato con GPL o metano con emissioni di CO₂ inferiori o uguali a 120gr/km, nel rispetto dei seguenti importi massimi:

1) per l'anno 2011: fino a euro 2.000;

2) per l'anno 2012: fino a euro 2.000;

3) per l'anno 2013: fino a euro 1.500;

4) per l'anno 2014: fino a euro 1.500;

5) per l'anno 2015: fino a euro 1.000;

c) dopo il comma 9, aggiungere il seguente:

9-bis. I contributi di cui al comma 8, lettera *b-bis*, sono riconosciuti nei limiti della spesa massima di euro 200.000.000 per l'anno 2011, euro 200.000.000 per

l'anno 2012, euro 150.000.000 per l'anno 2013, euro 150.000.000 per l'anno 2014 e euro 100.000.000 per l'anno 2015.

Conseguentemente all'articolo 17 apportare le seguenti modificazioni:

d) sostituire il comma 5 con il seguente:

5. Per le finalità di cui all'articolo 4, comma 8, è autorizzata la spesa di euro 260.000.000 per l'anno 2011, euro 260.000.000 per l'anno 2012, euro 210.000.000 per l'anno 2013, euro 210.000.000 per l'anno 2014 e euro 160.000.000 per l'anno 2015.

e) sostituire il comma 7 con il seguente:

7. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge, pari, complessivamente, a euro 307.313.725 per l'anno 2011, euro 353.184.839 per l'anno 2012, euro 222.692.422 per l'anno 2013, euro 246.588.085 per l'anno 2014, euro 296.893.869 per l'anno 2015, euro 129.247.233, per l'anno 2016 e euro 152.807.858 a decorrere dall'anno 2017, si provvede mediante l'aumento dell'aliquota dell'accisa sul gasolio usato come carburante, di cui all'allegato I del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504 e successive modificazioni in modo tale da compensare il predetto onere nonché quello correlato ai rimborsi di cui all'ultimo periodo del presente comma. La misura dell'aumento è stabilita con provvedimento del direttore dell'Agenzia delle dogane da adottare entro sette giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto; il provvedimento è efficace dalla data di pubblicazione sul sito *internet* dell'Agenzia. Nei confronti dei soggetti di cui all'articolo 5, comma 1, limitatamente agli esercenti le attività di trasporto merci con veicoli di massa massima complessiva pari o superiore a 7,5 tonnellate, e comma 2, del decreto-legge 28 dicembre 2001, n. 452, convertito, con

modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2002, n. 16, il maggior onere conseguente ai predetti aumenti è rimborsato con le modalità previste dall'articolo 6, comma 2, primo e secondo periodo, del decreto legislativo 2 febbraio 2007, n. 26.

*** 4. 10.** Ruggeri, Anna Teresa Formisano, Mereu.

Dopo il comma 7, aggiungere il seguente:

7-bis. Le disposizioni di cui al comma 7, lettere *a)* ed *e)* hanno validità per l'acquisto, anche in locazione finanziaria, e per il noleggio di veicoli nuovi.

4. 2. Vignali.

Al comma 8, sostituire la lettera a) con la seguente:

a) premialità a favore degli accessi alla mobilità elettrica più celeri e anticipati, in base alla quale i soggetti che acquistano o che realizzano interventi ammessi ai contributi, ottengono i seguenti importi a fondo perduto:

1) per gli autoveicoli delle categorie di omologazione M1 ed N1, fino ad euro 5.000, per gli anni 2011 e 2012, fino ad euro 4.000 per l'anno 2013, fino ad euro 3.000 per l'anno 2014 e fino ad euro 2.000 per l'anno 2015;

2) per i motocicli e tricicli delle categorie di omologazione L3e ed L5e, fino al 20 per cento dei contributi erogati per i veicoli di cui al punto precedente;

3) per i quadricicli delle categorie di omologazione L6e ed L7e, fino al 30 per cento dei contributi erogati per i veicoli di cui al punto 1);

4) per i ciclomotori delle categorie di omologazione L1e ed L2e, fino al 10 per cento del contributo erogato per i veicoli di cui al punto 1);

5) euro 150 per le spese di infrastrutturazione per gli anni dal 2011 al 2015.

4. 3. Garofalo, Ghiglia.

Al comma 8, lettera a):

dopo le parole: i seguenti importi aggiungere le seguenti: da riferirsi, relativamente alle spese di infrastrutturazione, per punto indipendente di ricarica di infrastrutture di ricarica privata o di ricarica privata in aree e luoghi aperti al pubblico.

dopo il punto 5) aggiungere il seguente:

6) per le infrastrutture di ricarica pubblica è previsto un contributo indifferenziato di euro 1000 per punto indipendente di ricarica.

Conseguentemente è soppressa la lettera b) del medesimo comma 8.

4. 4. Abrignani.

Al comma 8, lettera a), dopo le parole: i seguenti importi inserire le seguenti: da riferirsi, relativamente alle spese di infrastrutturazione, per punto indipendente di ricarica di infrastrutture di ricarica privata o di ricarica privata in aree e luoghi aperti al pubblico.

4. 14. Martella, Marchioni, Froner, Fadda, Colaninno, Lulli, Mastromauro, Peluffo, Portas, Quartiani, Sanga, Scarpetti, Federico Testa, Vico, Zunino.

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 8, lettera a) sostituire i numeri da 1 a 5 con i seguenti:

1) fino a euro 5.000 negli anni 2012 e 2013, fino a euro 4.000 nell'anno 2014, fino a euro 3.000 nell'anno 2015 e fino a euro 2.000 nell'anno 2016, per l'acquisto di un veicolo alimentato a energia elettrica e omologato nelle categorie M1 ed N1;

2) fino a euro 10.000 negli anni 2012 e 2013, fino a euro 8.000 nell'anno 2014, fino ad euro 6.000 nell'anno 2015 e fino ad euro 4.000 nell'anno 2016, per

l'acquisto di un veicolo alimentato a energia elettrica e omologato nella categoria N2;

3) fino a euro 500 negli anni 2012 e 2013, fino a euro 400 nell'anno 2014; fino a euro 300 nell'anno 2015 e fino a euro 200 nell'anno 2016, per l'acquisto di ciclomotori alimentati a energia elettrica e omologati nella categoria L1e;

4) fino a euro 1.000 negli anni 2012 e 2013, fino a euro 800 nell'anno 2014, fino ad euro 600 nell'anno 2015 e fino ad euro 400 nell'anno 2016 per l'acquisto di motocicli e tricicli alimentati a energia elettrica e omologati nelle categorie L3e e L5e;

5) fino a euro 1.500 negli anni 2012 e 2013, fino a euro 1.200 nell'anno 2014, fino a euro 900 nell'anno 2015 e fino a euro 600 nell'anno 2016, per l'acquisto di quadricicli alimentati a energia elettrica e omologati nelle categorie L6e ed L7e;

6) l'entità dei contributi di cui alle precedenti lettere è aumentata del 20 per cento nel caso di veicoli a zero emissioni;

7) fino a euro 150 per spese di infrastrutturazione per i veicoli di cui ai numeri da 1 a 5 dal 1° al 5° anno dalla data di immatricolazione del veicolo nuovo o di acquisto del veicolo usato;

8) gli incentivi di cui ai numeri da 1 a 7 sono erogati anche alle società di noleggio a lungo termine e alle società di leasing che trasferiscono interamente il beneficio agli utilizzatori finali, secondo modalità stabilite dal decreto di cui al presente comma;

b) sostituire il comma 9 con il seguente:

9. I contributi di cui al comma 8, lettera a), sono riconosciuti nei limiti della spesa massima di euro 34.627.450 per l'anno 2012, euro 45.015.685 per l'anno 2013, euro 35.112.234 per l'anno 2014,

euro 30.430.603 per l'anno 2015, euro 19.779.892 per l'anno 2016 ed euro 15.000.000 per l'anno 2017.

4. 16. Lulli, Froner, Colaninno, Fadda, Marchioni, Martella, Mastromauro, Pelluffo, Portas, Quartiani, Sanga, Scarpetti, Federico Testa, Vico, Zunino.

Al comma 8, lettera a), dopo il numero 5) aggiungere il seguente:

5-bis) per le infrastrutture di ricarica pubblica è previsto un contributo indifferenziato di euro 1000 per punto indipendente di ricarica.

Conseguentemente, sopprimere la lettera b).

4. 15. Mastromauro, Martella, Marchioni, Froner, Fadda, Colaninno, Lulli, Pelluffo, Portas, Quartiani, Sanga, Scarpetti, Federico Testa, Vico, Zunino.

Al comma 10 aggiungere, in fine, le seguenti parole: , incluse le società di noleggio di lungo termine e le società di leasing finanziario, con il vincolo di trasferire integralmente tale beneficio agli utilizzatori finali.

4. 6. Garofalo, Ghiglia.

Sostituire il comma 11 con il seguente:

11. I decreti di cui al comma 8 possono altresì riservare quote dello stanziamento finanziario complessivo del fondo, fermi restando i criteri di erogazione di cui al citato comma 8:

a) in percentuale non superiore al 40 per cento del totale, ai contributi di incentivazione per il rinnovo e per la sostituzione di flotte di veicoli pubblici o privati;

b) in percentuale non superiore al 30 per cento del totale all'acquisto di veicoli per trasporto merci delle categorie N1 ed N2 di cui all'articolo 47 comma 2 lettera

c) del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni.

4. 17. Lulli, Froner, Colaninno, Fadda, Marchioni, Martella, Mastromauro, Pelluffo, Portas, Quartiani, Sanga, Scarpetti, Federico Testa, Vico, Zunino.

Dopo il comma 11, aggiungere il seguente:

11-bis. Con lo scopo di diffondere l'utilizzo di veicoli elettrici e ibridi per il trasporto collettivo, quali bus e minibus, la quota non inferiore al 5 per cento dei contributi assegnati alle regioni per il trasporto pubblico, prevista dall'articolo 2, comma 6, della legge 18 giugno 1998, n. 194, destinata a finanziare l'acquisto di autobus ad alimentazione non convenzionale e a basso impatto ambientale, è elevata al 10 per cento.

4. 18. Lulli, Froner, Colaninno, Fadda, Marchioni, Martella, Mastromauro, Pelluffo, Portas, Quartiani, Sanga, Scarpetti, Federico Testa, Vico, Zunino.

Dopo il comma 11, aggiungere il seguente:

11-bis. Con il decreto ministeriale indicato al comma 8 possono stabilirsi riduzioni sino al 50 per cento per i contributi di cui al comma 7, a valere per i veicoli riconducibili alle definizioni di cui all'articolo 2, comma 2, 3 e 4 della direttiva 2007/46/CE.

4. 7. Vignali.

Dopo il comma 11, aggiungere il seguente:

11-bis. Il Ministro dello sviluppo economico stipula accordi con le compagnie di assicurazione finalizzati alla riduzione delle tariffe assicurative applicabili ai veicoli di cui alla presente legge.

4. 19. Lulli, Froner, Colaninno, Fadda, Marchioni, Martella, Mastromauro, Pelluffo, Portas, Quartiani, Sanga, Scarpetti, Federico Testa, Vico, Zunino.

Dopo l'articolo 4, inserire il seguente:

ART. 4-bis.

(Norme per il sostegno e lo sviluppo della riqualificazione elettrica dei veicoli circolanti o rottamati).

1. In deroga a quanto disposto dall'articolo 78 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni, le modifiche delle caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli a motore, limitatamente alla trasformazione dei veicoli in circolazione o rottamati delle categorie internazionali L, M1 ed N1 in veicoli la cui trazione sia ottenuta esclusivamente mediante un motore elettrico, sono consentite senza preventivo nulla osta della casa costruttrice del veicolo e senza visita e prova presso i competenti uffici della Direzione generale per la motorizzazione, qualora siano rispettate le seguenti condizioni:

a) i componenti elettrici devono corrispondere, ove di pertinenza, alle prescrizioni contenute nelle norme tecniche stabilite dal Comitato elettrotecnico italiano (CEI);

b) il peso massimo a pieno carico e la potenza del motore elettrico del veicolo trasformato non devono essere superiori a quelli del veicolo omologato circolante prima della trasformazione;

c) il rispetto delle condizioni di cui alle lettere a) e b) è certificato da apposita relazione, redatta sulla base di collaudi e di prove effettuati in conformità alla norma CEI-02, e in conformità a disposizioni tecniche previste da eventuali direttive comunitarie ovvero, ove esistenti, da equivalenti regolamenti ECE/ONU; la relazione certifica, in particolare, il rispetto della sicurezza attiva e passiva del veicolo stesso. L'aggiornamento della carta di circolazione è effettuato dagli uffici della Direzione generale per la motorizzazione;

d) i collaudi di installazione devono essere svolti da un tecnico in possesso di

laurea in ingegneria e di master di primo livello nel settore dell'omologazione delle automobili, o di comprovata esperienza nel settore della mobilità elettrica;

e) un veicolo in circolazione o rottamato trasformato in veicolo elettrico secondo le disposizioni del presente articolo può accedere alle agevolazioni di cui all'articolo 4 comma 8 lettera a) e ad altre specifiche agevolazioni di natura nazionale, locale, regionale e comunitaria, volte a sostenere la riqualificazione elettrica dei veicoli circolanti o rottamati.

2. Per le modifiche effettuate su un singolo veicolo, impiegando componenti diversi da quelli certificati ai sensi del comma 1, sono obbligatorie la visita e la prova presso uno dei soggetti di cui alla lettera d) del medesimo comma, che attesta l'idoneità delle modifiche apportate in base alle modalità di cui alla lettera c) dello stesso comma e lo svolgimento delle relative verifiche di installazione. Le attestazioni di idoneità delle modifiche e di corretta installazione sono recepite dall'autorità competente attraverso gli uffici della Direzione generale per la motorizzazione, che provvede all'aggiornamento della carta di circolazione.

3. Chiunque circola con un veicolo al quale sono state apportate modifiche alle caratteristiche indicate nel certificato di omologazione o nella carta di circolazione, senza che tali modifiche siano state realizzate nel rispetto dei commi 1 e 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 370 euro a 1.485 euro. Le suddette violazioni comportano la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione secondo le norme del titolo VI, capo I, sezione II del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni.

4. **01.** Lulli, Froner, Colaninno, Fadda, Marchioni, Martella, Mastromauro, Pelluffo, Portas, Quartiani, Sanga, Scarpetti, Federico Testa, Vico, Zunino.

ART. 5.

Sostituirlo con il seguente:

« 1. L'Autorità per l'energia elettrica e il gas, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, assume i provvedimenti di sua competenza, con particolare riferimento a quanto previsto dall'articolo 2, comma 12, lettere da *d*) a *h*), della legge 14 novembre 1995, n. 481, conformemente alle seguenti indicazioni:

a) prevedere un incentivo all'uso di veicoli alimentati ad energia elettrica ricaricabili per un periodo di almeno 5 anni;

b) l'incentivo di cui al precedente alinea deve essere compatibile con i principi concorrenziali relativi al settore elettrico;

c) con riferimento alle infrastrutture di ricarica privata ed alle infrastrutture di ricarica pubblica, rispettivamente il distributore e il gestore devono assicurare l'accesso a qualunque venditore ne faccia richiesta, prevedendo procedure trasparenti e non discriminatorie;

d) per le infrastrutture di ricarica private e per quelle di ricarica pubblica le politiche di comunicazione e di marchio del distributore o del gestore della infrastruttura di energia elettrica non devono creare confusione in relazione alla società di vendita dell'energia elettrica;

e) ove il distributore di energia elettrica svolga anche la funzione di gestore dell'infrastruttura di ricarica pubblica, tale attività è svolta in condizioni di separazione funzionale da tutte le altre attività dell'impresa verticalmente integrata e, comunque, in condizioni di separazione contabile;

f) assicurare la minimizzazione dei costi del servizio di misura.

4. L'Autorità per l'energia elettrica e il gas provvede annualmente a quanto indi-

cato all'articolo 2, comma 12, lettera *n*), della legge 14 novembre 1995, n. 481, in relazione alla filiera della produzione e della distribuzione dell'energia elettrica per la ricarica dei veicoli, formulando le osservazioni e le proposte di cui alla lettera *a*) del medesimo comma 12 ».

* 5. 1. Abrignani.

Sostituirlo con il seguente:

ART. 5.

(Indicazioni all'Autorità per l'energia elettrica e il gas).

1. L'Autorità per l'energia elettrica e il gas, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, assume i provvedimenti di sua competenza, con particolare riferimento a quanto indicato all'articolo 2, comma 12, lettere da *d*) a *h*), della legge 14 novembre 1995, n. 481 conformemente alle seguenti indicazioni:

a) prevedere un incentivo all'uso di veicoli alimentati ad energia elettrica ricaricabili per un periodo di almeno 5 anni;

b) l'incentivo di cui al precedente alinea deve essere compatibile con le regole del libero mercato che caratterizzano il settore elettrico;

c) con riferimento alle infrastrutture di ricarica privata e delle infrastrutture di ricarica pubblica, rispettivamente il distributore e il gestore devono assicurare l'accesso a qualunque venditore ne faccia richiesta, prevedendo procedure trasparenti e non discriminatorie;

d) per le infrastrutture di ricarica private e per quelle di ricarica pubblica le politiche di comunicazione e di marchio del distributore o del gestore della infrastruttura di energia elettrica non devono creare confusione in relazione alla società di vendita dell'energia elettrica;

e) ove il distributore di energia elettrica svolga anche la funzione di gestore

della infrastruttura di ricarica pubblica, tale attività è svolta in condizioni di separazione funzionale da tutte le altre attività dell'impresa verticalmente integrata e, comunque, in condizioni di separazione contabile;

f) assicurare la minimizzazione dei costi del servizio di misura.

4. L'Autorità per l'energia elettrica e il gas provvede annualmente a quanto indicato all'articolo 2, comma 12, lettera n), della legge 14 novembre 1995, n. 481, in relazione alla filiera della produzione e della distribuzione dell'energia elettrica per la ricarica dei veicoli, formulando le osservazioni e le proposte di cui alla lettera a) del medesimo comma 12.

* **5. 2.** Portas, Peluffo, Mastromauro, Martella, Marchioni, Froner, Fadda, Colaninno, Lulli, Quartiani, Sanga, Scarpetti, Federico Testa, Vico, Zunino.

ART. 8.

Al comma 2, sostituire le parole da: uno standard minimo fino alla fine del comma con le seguenti: una dotazione d'impianti pubblici di ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica non inferiore a quella fissata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti da emanarsi entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

8. 1. Vignali.

Sostituire il comma 3 con il seguente:

« 3. Le leggi regionali prevedono altresì che gli strumenti urbanistici e di programmazione siano adeguati, entro una data certa non successiva ad un anno dall'entrata in vigore della presente legge, con la previsione di una dotazione d'impianti di ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica di uso collettivo non inferiore a quella fissata con decreto del Ministro

delle infrastrutture e dei trasporti da emanarsi entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge:

a) a corredo delle attività commerciali, terziarie e produttive di nuovo insediamento;

b) a corredo delle attività commerciali già in esercizio costituenti grandi e medie strutture di vendita ai sensi del decreto legislativo 31 marzo 1998 n. 114.

c) a corredo delle novità ricreative, ludiche, sportive, espositive ed assimilabili, siano esse esistenti o di nuova realizzazione, per le quali siano previsti in sede di legge o regolamento obblighi di reperire una dotazione di spazi a parcheggio eccedente il 50 per cento della superficie lorda adibita alle attività stesse. »

8. 2. Vignali.

ART. 9.

Al comma 1, sopprimere la lettera b).

* **9. 1.** Agrignani.

Al comma 1, sopprimere la lettera b).

* **9. 2.** Peluffo, Mastromauro, Martella, Marchioni, Froner, Fadda, Colaninno, Lulli, Portas, Quartiani, Sanga, Scarpetti, Federico Testa, Vico, Zunino.

Al comma 5, dopo le parole: a traffico limitato, inserire le seguenti: e nelle corsie preferenziali.

9. 100. I Relatori.

Al comma 5, sostituire le parole: della circolazione con le seguenti: della circolazione; individuano, altresì, opportune agevolazioni per la sosta e per il parcheggio per i veicoli elettrici ».

9. 3. Garofalo, Ghiglia.

Al comma 5, aggiungere in fine le seguenti parole: e dal pagamento della sosta su strada.

9. 200. I Relatori.

Al comma 1, dopo la lettera d), aggiungere la seguente:

d-bis): incentivi per la ricerca sulle batterie ricaricabili.

10. 100. I Relatori.

ART. 11.

Dopo l'articolo 11 inserire il seguente:

ART. 11-bis.

1. La Cassa Depositi e Prestiti può concedere alle regioni, alle province, ai comuni, alle università degli studi, agli enti pubblici e privati di ricerca, agli enti impegnati nella sperimentazione e nella produzione di veicoli alimentati con metano, energia elettrica, idrogeno o con combustibili ultrapuliti di nuova generazione di origine biologica, nonché ai concessionari delle stazioni di rifornimento dei predetti carburanti alternativi, finanziamenti a tasso agevolato, rimborsabili con un piano di rientro pluriennale, nei limiti di quanto previsto dal comma 2, finalizzati al sostegno:

a) di attività finalizzate allo studio, progettazione, sperimentazione e realizzazione:

1) di sistemi per la produzione, lo stoccaggio e la distribuzione di idrogeno prodotto con ausilio di energia solare o altra fonte di energia rinnovabile destinati all'alimentazione dei veicoli di cui al numero 4);

2) di sistemi per la produzione, lo stoccaggio e la distribuzione di combustibili ultrapuliti di nuova generazione di origine biologica destinati all'alimentazione dei veicoli di cui al numero 4);

3) di sistemi per la produzione, lo stoccaggio e la distribuzione di combustibili alternativi, quali il metano e l'energia elettrica, destinati all'alimentazione dei veicoli di cui al numero 4).

4) di prototipi di veicoli alimentati da metano, energia elettrica o idrogeno o da combustibili ultrapuliti di nuova generazione di origine biologica;

b) di attività finalizzate alla realizzazione e al funzionamento di reti di monitoraggio intelligente per il controllo dell'efficienza e della sicurezza dei veicoli di cui al numero 4) della lettera a);

c) dell'installazione di distributori di metano, di energia elettrica e di idrogeno sul territorio nazionale,

d) della realizzazione di posteggi riservati esclusivamente ai veicoli di cui al numero 4) della lettera a) muniti di stazioni di controllo e di ricarica.

2. La Cassa Depositi e Prestiti può costituire, presso la gestione separata, un apposito fondo, denominato «Fondo per il sostegno alla ricerca, allo sviluppo e all'innovazione in materia di sistemi di mobilità ad alta sostenibilità con impiego di metano, energia elettrica, idrogeno o di combustibili ultrapuliti di nuova generazione di origine biologica». Il fondo ha una dotazione iniziale di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2011, 2012 e 2013 ed è alimentato dalle risorse di cui alla gestione separata di Cassa Depositi e Prestiti e dalle risorse di cui al comma 4.

3. Con proprio decreto il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ed il Ministro dell'economia e delle finanze, entro 60 giorni, dall'entrata in vigore della presente legge, individua le tipologie di interventi, i requisiti e le condizioni per l'accesso ai prestiti ed ai mutui a tasso agevolato. In particolare, sono stabilite le condizioni economiche, il tasso di interesse da applicare e le modalità di concessione dei prestiti e dei mutui agevolati, anche per

quanto concerne i criteri di valutazione, i documenti istruttori, la procedura, le ulteriori condizioni per l'accesso, per l'erogazione e per la revoca delle agevolazioni, le modalità di controllo e rendicontazione, la decorrenza e le modalità di rimborso del finanziamento agevolato.

4. Le rate di rimborso dei prestiti e dei mutui concessi sono destinate all'incremento delle risorse a disposizione del fondo di cui al comma 2.

11. 01. Monai, Cimadoro, Borghesi, Pifarì, Cambursano.

ART. 12

Al comma 4 dopo la lettera c), aggiungere la seguente:

c-bis realizzazione di programmi integrati di promozione dell'adeguamento tecnologico di flotte aziendali e del parco mezzi di trasporto pubblico, anche in deroga all'articolo 2 della legge 18 giugno 1998, n. 194.

12. 1. Vignali.

Al comma 4, dopo la lettera c), aggiungere la seguente:

c-bis) I criteri, tempi e modalità di programmazione del rinnovo del parco autoveicoli dello Stato e di tutti gli enti di rilievo pubblico, assicurando comunque che dall'entrata in vigore della presente legge, si provveda all'acquisto o alla locazione di una percentuale almeno pari al 60 per cento di veicoli a ridotto impatto ambientale, e riconoscendo al perseguimento e raggiungimento di detto obiettivo le agevolazioni e contributi economici di cui all'articolo 4 della presente legge, da regolarsi in dettaglio come da comma 4 dell'articolo medesimo. Le stesse agevolazioni e contributi sono riconosciuti ai settori privati che perseguano e raggiungano i medesimi obiettivi di rinnovamento del parco autoveicoli previa adesione al programma fissato per il settore pubblico.

12. 2. Vignali.

Al comma 4, dopo la lettera c), aggiungere la seguente:

c-bis) I criteri, tempi e modalità di programmazione del rinnovo del parco autoveicoli dello Stato e di tutti gli enti di rilievo pubblico, assicurando comunque che, dall'entrata in vigore della presente legge, si provveda all'acquisto o alla locazione di una percentuale almeno pari al 20 per cento di veicoli alimentati ad energia elettrica, e riconoscendo al perseguimento e raggiungimento di detto obiettivo le agevolazioni e contributi economici di cui all'articolo 4 della presente legge, da regolarsi in dettaglio come da comma 4 dell'articolo medesimo. Le stesse agevolazioni e contributi sono riconosciuti ai settori privati che perseguano e raggiungano i medesimi obiettivi di rinnovamento del parco autoveicoli previa adesione al programma fissato per il settore pubblico.

12. 3. Vignali.

Dopo l'articolo 12 inserire il seguente:

ART. 12-bis

(Promozione e sviluppo dei carburanti per autotrazione a basso impatto ambientale).

1. Al fine di promuovere un'efficace politica di sviluppo sostenibile e di miglioramento della qualità dell'aria, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare stipula appositi accordi di programma con gli enti locali coinvolti e con le associazioni e le categorie interessate, finalizzati a incentivare e a sviluppare la rete di distribuzione sul territorio nazionale di colonnine di ricarica elettrica e di carburanti per autotrazione a minor impatto ambientale, con particolare riferimento al metano.

2. Per le finalità di cui al comma 1 è previsto un contributo diretto ad aziende che procedono all'installazione di impianti di distribuzione di metano per autotra-

zione o di colonnine per la ricarica elettrica, fino a 60 milioni di euro per ciascun anno del triennio 2012-2014.

3. L'installazione degli impianti di cui al comma 2 può avvenire sia attraverso il potenziamento di stazioni di rifornimento già esistenti non eroganti metano o prive di colonnine elettriche, sia attraverso la costruzione di nuove stazioni di servizio.

4. I contributi si applicano ai costi relativi ai macchinari e alle attrezzature che costituiscono le parti tecnologiche indispensabili per la sicurezza dell'impianto e per l'erogazione del metano, ad esclusione dei costi relativi all'approntamento dell'area e agli altri servizi.

5. Il contributo per ciascun impianto è stabilito in misura pari al 40 per cento dei costi di cui al comma 4, e comunque per un importo non superiore a 200.000 euro.

6. Con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, sono individuati le modalità operative e i criteri per l'erogazione dei contributi, con particolare riferimento alla necessità di una loro uniforme distribuzione sul territorio nazionale. I contributi non sono comunque cumulabili con eventuali ulteriori contributi di natura nazionale, regionale e locale concessi per le finalità di cui al presente articolo.

7. Il rilascio del permesso di costruire nuove stazioni di servizio di cui al presente articolo è subordinato all'installazione di impianti di rifornimento di gas metano o di gas di petrolio liquefatto o di colonnine elettriche per autotrazione. Con decreto del Ministro dello sviluppo economico, da emanare entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabiliti i criteri e le modalità di attuazione del presente comma, nonché le eventuali deroghe all'obbligo di cui al medesimo comma.

8. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, stabilito in 60 milioni di euro annui, si provvede per ciascun anno del triennio 2012, 2013 e 2014

parzialmente utilizzando le maggiori entrate conseguenti all'applicazione del successivo comma 9.

9. All'articolo 30-bis, comma 1, del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2:

alla lettera a) le parole « 12,6 per cento » sono sostituite dalle seguenti: « 13,1 per cento »;

alla lettera b) le parole « 11,6 per cento » sono sostituite dalle seguenti « 12,1 per cento »;

alla lettera c) le parole « 10,6 per cento » sono sostituite dalle seguenti « 11,1 per cento »;

alla lettera d) le parole « 9 per cento » sono sostituite dalle seguenti « 9,5 per cento »;

alla lettera e) le parole « 8 per cento » sono sostituite dalle seguenti « 8,5 per cento ».

12. 01. Cimadoro, Monai, Piffari, Monai.

Al comma 1, sostituire le parole: entro sei mesi con le seguenti: entro 12 mesi.

14. 100. I Relatori.

Al comma 1, sostituire le parole da: le disposizioni di cui fino alla fine dell'articolo con le seguenti: il Ministro dello sviluppo economico, sentito i Ministri dell'economia e delle finanze, delle infrastrutture e dei trasporti nonché il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, provvede a modulare i benefici previsti dalla presente legge, anche a favore di differenti soluzioni tecnologiche, assicurando, in ogni caso, che le risorse stanziare dall'articolo 17 siano destinate in misura non inferiore all'80 per cento ai veicoli alimentati ad energia elettrica.

2. Ai fini della completa realizzazione delle finalità previste dalla presente legge, la legge di stabilità di cui all'articolo 11 della legge 31 dicembre 2009, n. 196, e

successive modificazioni, compatibilmente con gli equilibri di finanza pubblica, può stanziare ulteriori risorse rispetto a quelle autorizzate ai sensi dell'articolo 17, prevedendone la successiva ripartizione nella stessa proporzione e con le medesime modalità indicate al comma 1.

15. 100. I Relatori.

ART. 15.

Dopo l'articolo 15 inserire il seguente:

ART. 15-bis.

(Ulteriori interventi e agevolazioni per favorire la mobilità sostenibile).

1. Al fine di sostenere le politiche di incentivazione della mobilità sostenibile attraverso il potenziamento e l'aumento dell'efficienza dei mezzi pubblici, l'incentivazione dell'intermodalità, la valorizzazione degli strumenti del *mobility management* e del *car sharing*, la riorganizzazione e la razionalizzazione del settore di trasporto e di consegna delle merci, attraverso la realizzazione di centri direzionali di smistamento che permetta una migliore organizzazione logistica e la promozione di reti urbane di percorsi destinati alla mobilità ciclistica, al Fondo per la mobilità sostenibile di cui al comma 1121 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2006, n. 296, è assegnato uno stanziamento di 100 milioni di euro per ciascun anno del triennio 2012-2014.

2. Al fine di favorire gli investimenti ad alta valenza ambientale nel settore dei trasporti pubblici locali, a titolo di contributo statale sono stanziati risorse pari a 200 milioni di euro per ciascun anno del triennio 2012-2014 per l'acquisto di autobus pubblici a emissioni zero quali i mezzi a idrogeno ed elettrici finalizzati al trasporto collettivo urbano.

3. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'ambiente

e della tutela del territorio e del mare, sono definiti le priorità, le modalità, i criteri di utilizzo e l'entità delle ripartizioni del contributo di cui al comma 1.

4. All'articolo 15 del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni, relativo alle detrazioni per oneri, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo la lettera *i-octies*) è aggiunta la seguente:

« *i-novies*) le spese, per un importo non superiore a 250 euro, sostenute per l'acquisto di ciascun abbonamento ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale. La detrazione spetta sempreché le spese stesse non siano deducibili nella determinazione dei singoli redditi che concorrono a formare il reddito complessivo. La detrazione spetta anche se la spesa è stata sostenuta nell'interesse delle persone indicate nell'articolo 12, che si trovino nelle condizioni indicate nel comma 2 del medesimo articolo 12 »;

b) al comma 2, primo periodo, le parole: « c), e), f), *i-quinquies*) e *i-sexies*) » sono sostituite dalle seguenti: « c), e), f), *i-quinquies*), *i-sexies*) e *i-novies*) ».

6. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, pari, complessivamente a 350 milioni di euro a decorrere dall'anno 2012 si provvede mediante quanto stabilito dal successivo comma 7.

7. A decorrere dal 1° gennaio 2012, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze – Direttore generale dell'Amministrazione autonoma dei monopoli di Stato, l'accisa gravante sulle sigarette di cui all'allegato I del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504 e successive modificazioni, relative ai tabacchi lavorati, è aumentata in modo tale da assicurare, per le sigarette, un maggior gettito non inferiore a 75 euro per chilogrammo di prodotto, calcolato sulle sigarette della classe di prezzo più richiesta. Con il medesimo decreto sono aumentate nella medesima misura le accise sugli altri tabacchi lavo-

rati di cui all'articolo 39-*bis*, comma 1, lettera *a*) del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504. L'attuazione delle disposizioni del presente comma assicura maggiori entrate in misura non inferiore a 350 milioni di euro a decorrere dall'anno 2012.

15. 01. Cimadoro, Monai, Piffari, Borghesi.

ART. 16

Dopo l'articolo 16, aggiungere il seguente:

ART. 16-*bis*

(Altre disposizioni per la promozione di veicoli a basso impatto ambientale).

1. All'articolo 167 del codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2-*bis*. I veicoli di cui al comma 2, se ad alimentazione elettrica e ibrida esclusiva o doppia a metano, GPL, e dotati di controllo elettronico della stabilità, possono circolare con una massa complessiva a pieno carico che non superi del 15 per cento quella indicata nella carta di circolazione, purché tale eccedenza non superi il limite del 5 per cento della predetta massa indicata nella carta di circolazione più una tonnellata. Si applicano le sanzioni del comma 2 »;

b) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

« 3-*bis*. I veicoli di cui al comma 3, se ad alimentazione esclusiva o doppia a metano, GPL, elettrica e ibrida e dotati di controllo elettronico della stabilità, possono circolare con una massa complessiva a pieno carico che non superi del 15 per cento quella indicata nella carta di circolazione. Si applicano le sanzioni del comma 3 »;

c) al comma 5 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « La medesima sanzione si applica anche nel caso in cui un autotreno o un articolato sia costituito da un veicolo trainante di cui al precedente comma 2-*bis*: in tal caso l'eccedenza di massa è calcolata separatamente tra i veicoli del complesso applicando le tolleranze di cui al comma 2-*bis* per il veicolo trattore e il 5 per cento per il veicolo rimorchiato. »;

d) dopo il comma 10 è inserito il seguente:

« 10-*bis*. Per i veicoli di cui al comma 2-*bis* l'eccedenza di massa ai fini dell'applicazione delle disposizioni di cui al comma precedente è pari al valore minimo fra il 20 per cento e 10 per cento più una tonnellata della massa complessiva a pieno carico indicata sulla carta di circolazione ».

2. All'articolo 62 del codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 il comma 7-*bis* è soppresso.

16. 01. Froner, Lulli, Colaninno, Fadda, Marchioni, Martella, Mastromauro, Pelluffo, Portas, Quartiani, Sanga, Scarpetti, Federico Testa, Vico, Zunino.

Dopo l'articolo 16 inserire il seguente:

ART. 16-*bis*.

(Rifinanziamento del Fondo per l'attuazione del Protocollo di Kyoto).

1. Per il rifinanziamento delle misure finalizzate all'attuazione del Protocollo di Kyoto alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, fatto a Kyoto l'11 dicembre 1997, reso esecutivo dalla legge 1° giugno 2002, n. 120, al Fondo di cui al comma 1110 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2006, n. 296, sono assegnate risorse pari a 100 milioni di euro per ciascun anno del triennio 2012-2014.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, pari, complessiva-

mente a 100 milioni di euro a decorrere dall'anno 2012 si provvede mediante quanto stabilito dal successivo comma 3.

3. All'articolo 30-*bis*, comma 1, del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2:

alla lettera *a*) le parole: « 12,6 per cento » sono sostituite dalle seguenti: « 13,1 per cento »;

alla lettera *b*) le parole: « 11,6 per cento » sono sostituite dalle seguenti: « 12,1 per cento »;

alla lettera *c*) le parole: « 10,6 per cento » sono sostituite dalle seguenti: « 11,1 per cento »;

alla lettera *d*) le parole: « 9 per cento » sono sostituite dalle seguenti: « 9,5 per cento »;

alla lettera *e*) le parole: « 8 per cento » sono sostituite dalle seguenti: « 8,5 per cento »;

16. 02. Monai, Cimadoro, Piffari, Borghesi.

ART. 17.

Al comma 5, sostituire le parole: per ciascuno degli anni dal 2011 al 2015 con le seguenti: per ciascuno degli anni dal 2011 al 2016.

17. 1. Lulli, Froner, Colaninno, Fadda, Marchioni, Martella, Mastromauro, Pelluffo, Portas, Quartiani, Sanga, Scarpetti, Federico Testa, Vico, Zunino.

Sostituire il comma 7 con il seguente:

7. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge, pari, complessivamente, a euro 107.313.725 per l'anno 2011, euro 153.184.839 per l'anno 2012, euro 172.692.422 per l'anno 2013, euro 196.588.085 per l'anno 2014, euro 196.893.869 per l'anno 2015, euro 129.247.233, per l'anno 2016 e euro

152.807.858 a decorrere dall'anno 2017, si provvede mediante l'aumento dell'aliquota dell'accisa sul gasolio usato come carburante di cui all'allegato I del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, e successive modificazioni, in modo tale da compensare il predetto onere nonché quello correlato ai rimborsi di cui all'ultimo periodo del presente comma. La misura dell'aumento è stabilita con provvedimento del direttore dell'Agenzia delle dogane da adottare entro sette giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto; il provvedimento è efficace dalla data di pubblicazione sul sito internet dell'Agenzia. Nei confronti dei soggetti di cui all'articolo 5, comma 1, limitatamente agli esercenti le attività di trasporto merci con veicoli di massa massima complessiva pari o superiore a 7,5 tonnellate, e comma 2, del decreto-legge 28 dicembre 2001, n. 452, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2002, n. 16, il maggior onere conseguente ai predetti aumenti è rimborsato con le modalità previste dall'articolo 6, comma 2, primo e secondo periodo, del decreto legislativo 2 febbraio 2007, n. 26.

17. 2. Velo.

Sostituire il comma 7 con il seguente:

7. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge, pari, complessivamente, a euro 107.313.725 per l'anno 2011, euro 153.184.839 per l'anno 2012, euro 172.692.422 per l'anno 2013, euro 196.588.085 per l'anno 2014, euro 196.893.869 per l'anno 2015, euro 129.247.233, per l'anno 2016 e euro 152.807.858 a decorrere dall'anno 2017, si provvede mediante l'aumento dell'aliquota dell'accisa sul gasolio usato come carburante di cui all'allegato I del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative,

di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, e successive modificazioni, in modo tale da compensare il predetto onere nonché quello correlato ai rimborsi di cui all'ultimo periodo del presente comma. La misura dell'aumento è stabilita con provvedimento del direttore dell'Agenzia delle dogane da adottare entro sette giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto; il provvedimento è efficace dalla data di pubblicazione sul sito internet dell'Agenzia.

***17. 3.** Ruggeri, Anna Teresa Formisano, Mereu.

Sostituire il comma 7 con il seguente:

7. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge, pari, complessivamente, a euro 107.313.725 per l'anno 2011, euro 153.184.839 per l'anno 2012, euro 172.692.422 per l'anno 2013, euro 196.588.085 per l'anno 2014, euro 196.893.869 per l'anno 2015, euro 129.247.233, per l'anno 2016 e euro 152.807.858 a decorrere dall'anno 2017, si provvede mediante l'aumento dell'aliquota dell'accisa sul gasolio usato come carburante di cui all'allegato I del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, e successive modificazioni, in modo tale da compensare il predetto onere nonché quello correlato ai rimborsi di cui all'ultimo periodo del presente comma. La misura dell'aumento è stabilita con provvedimento del direttore dell'Agenzia delle dogane da adottare entro sette giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto; il provvedimento è effi-

cace dalla data di pubblicazione sul sito internet dell'Agenzia.

***17. 4.** Raisi.

Sostituire il comma 7 con il seguente:

7. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge, pari, complessivamente, a euro 107.313.725 per l'anno 2011, euro 153.184.839 per l'anno 2012, euro 172.692.422 per l'anno 2013, euro 196.588.085 per l'anno 2014, euro 196.893.869 per l'anno 2015, euro 129.247.233 per l'anno 2016 e euro 152.807.858 a decorrere dall'anno 2017, si provvede mediante l'aumento dell'aliquota dell'accisa sul gasolio usato come carburante di cui all'allegato I del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, e successive modificazioni, in modo tale da compensare il predetto onere nonché quello correlato ai rimborsi di cui all'ultimo periodo del presente comma. La misura dell'aumento è stabilita con provvedimento del direttore dell'Agenzia delle dogane da adottare entro sette giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto; il provvedimento è efficace dalla data di pubblicazione sul sito internet dell'Agenzia.

***17. 5.** Vignali.

Al comma 7, sostituire le parole da: le entrate fino alla fine del periodo con le seguenti: corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 10, comma 5 del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

17. 6. Iapicca.