

Documentazione per l'esame di  
Progetti di legge

Misure urgenti per la crescita del Paese

D.L. 83/2012 - A.C. 5312-A/R

*Emendamenti approvati dalle Commissioni VI e X*

n. 660/2

**Capo IV-bis.**

**DISPOSIZIONI PER FAVORIRE LO SVILUPPO  
DELLA MOBILITÀ MEDIANTE VEICOLI A  
BASSE EMISSIONI COMPLESSIVE**

24 luglio 2012

## **Art. 17-bis.**

### **(Finalità e definizioni).**

1. Il presente Capo è finalizzato allo sviluppo della mobilità sostenibile, attraverso misure volte a favorire la realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica e la sperimentazione e la diffusione di flotte pubbliche e private di veicoli a basse emissioni complessive, con particolare riguardo al contesto urbano, nonché l'acquisto di veicoli a trazione elettrica o ibrida.

2. Ai fini del presente Capo si intende:

a) per reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica, i prodotti, le reti e gli impianti che consentono ai veicoli alimentati a energia elettrica di riapprovvigionarsi di energia mediante qualsiasi tecnologia, comprese la sostituzione delle batterie o tecnologie equivalenti;

b) per veicoli a basse emissioni complessive, i veicoli a trazione elettrica, ibrida, a GPL, a metano, a biometano, a biocombustibili e a idrogeno, che producono emissioni di anidride carbonica allo scarico non superiori a 120 g/km, e ridotte emissioni di ulteriori sostanze inquinanti;

c) per veicoli, quelli di cui all'articolo 47, comma 1, lettere e), f), g) e n), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, appartenenti alle categorie L1, L2, L3, L4, L5, M1, ed N1 del comma 2 del medesimo articolo, nonché quelli di cui all'articolo 54, comma 1, lettere a), c), d), f), e g) del citato decreto legislativo n. 285 del 1992 e i veicoli appartenenti alle categorie L6e e L7e, come definite dall'articolo 1, comma 3, della direttiva 2002/24/CE;

d) per veicoli a trazione elettrica, i veicoli dotati di motorizzazione finalizzata alla sola trazione di tipo elettrico, con energia per la trazione esclusivamente di tipo elettrico e completamente immagazzinata a bordo;

e) per veicoli a trazione ibrida i seguenti:

1) veicoli dotati di almeno una motorizzazione elettrica finalizzata alla trazione con la presenza a bordo di un motogeneratore termico volto alla sola generazione di energia elettrica, che integra una fonte di energia elettrica disponibile a bordo (funzionamento ibrido);

2) veicoli dotati di almeno una motorizzazione elettrica finalizzata alla trazione con la presenza a bordo di una motorizzazione di tipo termico volta direttamente alla trazione, con possibilità di garantire il normale esercizio del veicolo anche mediante il funzionamento autonomo di una sola delle motorizzazioni esistenti (funzionamento ibrido bimodale);

3) veicoli dotati di almeno una motorizzazione elettrica finalizzata alla trazione con la presenza a bordo di una motorizzazione di tipo termico volta sia alla trazione sia alla produzione di energia elettrica, con possibilità di garantire il normale esercizio del veicolo sia mediante il funzionamento contemporaneo delle due motorizzazioni presenti sia mediante il funzionamento autonomo di una sola di queste (funzionamento ibrido multimodale).

3. Al fine di perseguire i livelli prestazionali in materia di emissioni delle autovetture fissati dal regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, e di contribuire alla strategia europea per i veicoli puliti ed efficienti sul piano energetico, di cui alla comunicazione COM(2010)186 della Commissione, del 28 aprile 2010, la realizzazione sul territorio nazionale delle reti infrastrutturali di cui al comma 1 costituisce obiettivo prioritario e urgente dei seguenti interventi:

a) interventi statali e regionali a tutela della salute e dell'ambiente;

- b) interventi per la riduzione delle emissioni nocive in atmosfera, per la diversificazione delle fonti di approvvigionamento energetico e per il contrasto del riscaldamento globale prodotto dall'uso di combustibili fossili;
  - c) interventi per l'ammodernamento del sistema stradale urbano ed extraurbano;
  - d) interventi per la promozione della ricerca e dello sviluppo nel settore delle tecnologie avanzate;
  - e) interventi per l'incentivazione dell'economia reale e per l'adeguamento tecnologico e prestazionale degli edifici pubblici e privati.
4. Lo Stato, le regioni e gli enti locali perseguono l'obiettivo di cui al comma 3, secondo le rispettive competenze costituzionali, anche mediante interventi di incentivazione, di semplificazione delle procedure, di tariffazione agevolata e di definizione delle specifiche tecniche dei prodotti e dell'attività edilizia.

**Art. 17-ter.**  
**(Legislazione regionale).**

1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, le regioni emanano le disposizioni legislative di loro competenza, nel rispetto dei principi fondamentali contenuti nel presente Capo e dell'intesa di cui al comma 4.
2. Il Friuli Venezia Giulia, la Sardegna, la Sicilia, il Trentino-Alto Adige/Südtirol, la Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste e le province autonome di Trento e di Bolzano provvedono a quanto disposto dal comma 1 in conformità ai rispettivi statuti e alle relative norme di attuazione.
3. Le disposizioni regionali e provinciali di cui ai commi 1 e 2 salvaguardano comunque l'unità economica nazionale e i livelli minimi essenziali delle prestazioni sul territorio dello Stato, stabiliti in attuazione del comma 4.
4. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Governo promuove la stipula di un'intesa ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, per assicurare la realizzazione di posizioni unitarie e l'armonizzazione degli interventi e degli obiettivi comuni sul territorio nazionale in materia di reti infrastrutturali di ricarica a servizio dei veicoli alimentati ad energia elettrica.
5. Fino all'entrata in vigore delle disposizioni indicate ai commi 1 e 2 le disposizioni del presente Capo si applicano all'intero territorio nazionale.

**Art. 17-quater.**  
**(Normalizzazione).**

1. Fatte salve le competenze dell'Unione europea stabilite dalla direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, sono consentite la realizzazione e l'installazione di reti infrastrutturali di ricarica a servizio dei veicoli elettrici rispondenti agli standard fissati dagli organismi di normazione europea ed internazionale IEC (International Electrotechnical Commission) e CENELEC (Comité Européen de Normalisation Electrotechnique).
2. Gli organismi nazionali di normalizzazione di cui all'articolo 1, comma 1, lettera l), della legge 21 giugno 1986, n. 317, provvedono, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ad assumere i provvedimenti di loro competenza ai fini di quanto previsto al comma 1 del presente articolo,

eventualmente integrando e modificando le determinazioni precedentemente già assunte.

3. Si applicano le disposizioni degli articoli 5, 6, 9, 9-bis e 9-ter della legge 21 giugno 1986, n. 317, e successive modificazioni.

#### **Art. 17-quinquies.**

##### **(Semplificazione dell'attività edilizia e diritto ai punti di ricarica).**

1. Dopo il comma 1 dell'articolo 4 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, sono inseriti i seguenti:

«1-bis. Entro il 1o giugno 2014, i comuni adeguano il regolamento di cui al comma 1 prevedendo, con decorrenza dalla medesima data, che ai fini del conseguimento del titolo abilitativo edilizio sia obbligatoriamente prevista, per gli edifici di nuova costruzione ad uso diverso da quello residenziale con superficie utile superiore a 500 mq e per i relativi interventi di ristrutturazione edilizia, l'installazione di infrastrutture elettriche per la ricarica dei veicoli idonee a permettere la connessione di una vettura da ciascuno spazio a parcheggio coperto o scoperto e da ciascun box auto, siano essi pertinenziali o meno, in conformità alle disposizioni edilizie di dettaglio fissate nel regolamento stesso.

1-ter. Decorso inutilmente il termine di cui al comma 1-bis le regioni applicano, in relazione ai titoli abilitativi edilizi difformi da quanto ivi previsto, i poteri inibitori e di annullamento stabiliti nelle rispettive leggi regionali o, in difetto di queste ultime, provvedono ai sensi dell'articolo 39».

2. Fatto salvo il regime di cui all'articolo 1102 del codice civile, le opere edilizie per l'installazione delle infrastrutture di ricarica elettrica dei veicoli in edifici in condominio sono approvate dall'assemblea di condominio, in prima o in seconda convocazione, con le maggioranze previste dall'articolo 1136, secondo comma, del codice civile.

3. Nel caso in cui il condominio rifiuti di assumere, o non assuma entro tre mesi dalla richiesta fatta per iscritto, le deliberazioni di cui al comma 2, il condomino interessato può installare, a proprie spese, i dispositivi di cui al citato comma 2, secondo le modalità ivi previste. Resta fermo quanto disposto dagli articoli 1120, secondo comma, e 1121, terzo comma, del codice civile.

#### **Art. 17-sexies.**

##### **(Disposizioni in materia urbanistica).**

1. Le infrastrutture, anche private, destinate alla ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica costituiscono opere di urbanizzazione primaria realizzabili su tutto il territorio comunale in regime di esenzione dal contributo di costruzione, ai sensi degli articoli 16, comma 7, e 17, comma 3, lettera c), del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380.

2. Le leggi regionali stabiliscono contenuti, modalità e termini temporali tassativi affinché gli strumenti urbanistici generali e di programmazione territoriale comunali e sovracomunali siano adeguati con la previsione di uno standard minimo di dotazione di impianti pubblici di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica ed in coerenza con il Piano nazionale di cui all'articolo 17-septies.

3. Le leggi regionali prevedono, altresì, che gli strumenti urbanistici e di programmazione siano adeguati con la previsione di uno standard minimo di dotazione di impianti di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica ad uso collettivo a corredo delle attività commerciali, terziarie e produttive di nuovo insediamento.

## **Art. 17-septies.**

### **(Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica).**

1. Al fine di garantire su tutto il territorio nazionale i livelli minimi uniformi di accessibilità al servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previa deliberazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, è approvato il piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, di seguito denominato «piano nazionale».

2. Il piano nazionale è aggiornato entro il 30 giugno di ogni anno, nel rispetto della procedura di cui al comma 1.

3. Il piano nazionale ha ad oggetto la realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica, nonché interventi di recupero del patrimonio edilizio finalizzati allo sviluppo delle medesime reti.

4. Il piano nazionale definisce le linee guida per garantire lo sviluppo unitario del servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica sul territorio nazionale, sulla base di criteri oggettivi che tengono conto dell'effettivo fabbisogno presente nelle diverse realtà territoriali, valutato sulla base dei concorrenti profili della congestione di traffico veicolare privato, della criticità dell'inquinamento atmosferico e dello sviluppo della rete stradale urbana ed extraurbana e di quella autostradale. In particolare, il piano nazionale prevede:

a) l'istituzione di un servizio di ricarica dei veicoli, a partire dalle aree urbane, applicabile nell'ambito del trasporto privato e pubblico e conforme agli omologhi servizi dei Paesi dell'Unione europea, al fine di garantirne l'interoperabilità in ambito internazionale;

b) l'introduzione di procedure di gestione del servizio di ricarica di cui alla lettera a) basate sulle peculiarità e sulle potenzialità delle infrastrutture relative ai contatori elettronici con particolare attenzione:

1) all'assegnazione dei costi di ricarica al cliente che la effettua, identificandolo univocamente;

2) alla predisposizione di un sistema di tariffe differenziate;

3) alla regolamentazione dei tempi e dei modi di ricarica, coniugando le esigenze dei clienti con l'ottimizzazione delle disponibilità della rete elettrica, assicurando la realizzazione di una soluzione compatibile con le regole del libero mercato che caratterizzano il settore elettrico;

c) l'introduzione di agevolazioni, anche amministrative, in favore dei titolari e dei gestori degli impianti di distribuzione del carburante per l'ammodernamento degli impianti attraverso la realizzazione di infrastrutture di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica;

d) la realizzazione di programmi integrati di promozione dell'adeguamento tecnologico degli edifici esistenti;

e) la promozione della ricerca tecnologica volta alla realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica.

5. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti promuove la stipulazione di appositi accordi di programma, approvati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previa deliberazione del CIPE, d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive

modificazioni, al fine di concentrare gli interventi previsti dal comma 4 nei singoli contesti territoriali in funzione delle effettive esigenze, promuovendo e valorizzando la partecipazione di soggetti pubblici e privati, ivi comprese le società di distribuzione dell'energia elettrica. Decorsi novanta giorni senza che sia stata raggiunta la predetta intesa, gli accordi di programma possono essere comunque approvati.

6. Per la migliore realizzazione dei programmi integrati di cui al comma 4, lettera d), i comuni e le province possono associarsi ai sensi di quanto previsto dal testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267. I programmi integrati sono dichiarati di interesse strategico nazionale e alla loro attuazione si provvede ai sensi della normativa vigente.

7. I comuni possono accordare l'esonero e le agevolazioni in materia di tassa per l'occupazione di spazi ed aree pubbliche stabiliti dall'articolo 1, commi 4, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, e successive modificazioni, in favore dei proprietari di immobili che eseguono interventi diretti all'installazione e all'attivazione d'infrastrutture di ricarica elettrica veicolare a servizio dei veicoli alimentati ad energia.

8. Ai fini del finanziamento del Piano nazionale, è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un apposito fondo, con una dotazione pari a 70 milioni di euro per ciascuno degli anni 2013, 2014 e 2015. Per gli anni successivi al 2015, si provvede ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera e), della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

9. A valere sulle risorse di cui al comma 8, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti partecipa al cofinanziamento, fino a un massimo del 50 per cento delle spese sostenute per l'acquisto e per l'installazione degli impianti, dei progetti presentati dalle regioni e dagli enti locali relativi allo sviluppo delle reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli nell'ambito degli accordi di programma di cui al comma 5.

10. Ai fini del tempestivo avvio degli interventi prioritari e immediatamente realizzabili, previsti in attuazione del piano nazionale, parte del fondo di cui al comma 8, per un ammontare pari a 20 milioni di euro per l'anno 2013, è destinato alla risoluzione delle più rilevanti esigenze nelle aree urbane ad alta congestione di traffico. Alla ripartizione di tale importo tra le regioni interessate si provvede con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo accordo in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

#### **Art. 17-octies.**

##### **(Azioni di sostegno alla ricerca).**

1. Ai fini della promozione della ricerca tecnologica di cui all'articolo 17-septies, comma 4, lettera e), a valere sulle risorse del fondo rotativo di cui all'articolo 1, comma 354, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, è attivata un'apposita linea di finanziamento dei programmi di ricerca finalizzati:

a) alla progettazione dei dati e dei sistemi interconnessi necessari per supportare le reti locali delle stazioni di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica collegati alle reti di distribuzione dell'energia elettrica;

b) alla pianificazione delle modifiche di progettazione necessarie per garantire un'efficace gestione e funzionamento delle reti di distribuzione dell'energia elettrica;

c) alla valutazione delle problematiche esistenti e dei probabili sviluppi futuri relativi agli aspetti normativi e commerciali delle reti infrastrutturali;

d) alla realizzazione di un'unità di bordo che comunica con la stazione di ricarica, volta a ricaricare la batteria automaticamente a un prezzo conveniente quando la rete di distribuzione dell'energia elettrica non è

sovraccarica;

e) allo sviluppo di soluzioni per l'integrazione e l'interoperabilità tra dati e sistemi a supporto delle stazioni di ricarica e relative unità di bordo, di cui ai punti precedenti, con analoghe piattaforme di infomobilità, e relative unità di bordo, per la gestione del traffico in ambito urbano;

f) alla ricerca sulle batterie ricaricabili.

#### **Art. 17-novies.**

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

1. Entro un mese dalla data di approvazione del piano nazionale, il Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dello sviluppo economico, formula indicazioni all'Autorità per l'energia elettrica e il gas, concernenti le reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica, con particolare riguardo ai seguenti aspetti:

a) determinazione da parte dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas di tariffe per il consumo dell'energia elettrica di ricarica dei veicoli che, nel rispetto dell'articolo 2, comma 12, lettera e), della legge 14 novembre 1995, n. 481, incentivino l'uso di veicoli alimentati ad energia elettrica ricaricabili nella fase di start up del mercato e almeno per il primo quinquennio;

b) fissazione dei criteri, specifici e differenziati rispetto a quelli relativi agli altri tipi di consumo;

c) riconoscimento e recupero dei costi sostenuti nell'interesse generale diretti ad assicurare la qualità, l'efficienza del servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica e l'adeguata diffusione del medesimo sul territorio nazionale, proporzionalmente all'effetto positivo che ne deriva sugli obiettivi generali di carattere sociale di ammodernamento del Paese, di tutela ambientale e di uso efficiente delle risorse;

d) opportunità di differenziare il regime tariffario del servizio domestico o privato di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica da quello del servizio pubblico o collettivo svolto in forma di distribuzione commerciale, nonché di contabilizzare separatamente i consumi elettrici per tale ricarica;

e) opportunità di correlare i meccanismi tariffari per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica all'agevolazione del maggior consumo nei casi in cui l'approvvigionamento elettrico è effettuato e contabilizzato separatamente dagli altri usi;

f) opportunità di correlare i provvedimenti di determinazione tariffaria a tutte le ulteriori specificità della filiera della produzione e della distribuzione dell'energia elettrica per la ricarica dei veicoli.

2. Entro due mesi dall'avvenuta formulazione delle indicazioni di cui al comma 1, l'Autorità per l'energia elettrica e il gas 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.

3. 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.

**Art. 17-decies.**

**(Incentivi per l'acquisto di veicoli).**

1. A coloro che acquistano in Italia, anche in locazione finanziaria, un veicolo nuovo di fabbrica a basse emissioni complessive e che consegnano un veicolo per la rottamazione di cui siano proprietari o utilizzatori, in caso di locazione finanziaria, da almeno 12 mesi, è riconosciuto un contributo pari a:

- a) 20 per cento del prezzo di acquisto, nel 2013 e 2014, fino ad un massimo di 5.000 euro, per i veicoli a basse emissioni complessive che producono emissioni di CO2 non superiori a 50 g/km;
- b) 15 per cento del prezzo di acquisto, nel 2015, fino ad un massimo di 3.500 euro, per i veicoli a basse emissioni complessive che producono emissioni di CO2 non superiori a 50 g/km;
- c) 20 per cento del prezzo di acquisto, nel 2013 e 2014, fino ad un massimo di 4.000 euro, per i veicoli a basse emissioni complessive che producono emissioni di CO2 non superiori a 95 g/km;
- d) 15 per cento del prezzo di acquisto, nel 2015, fino ad un massimo di 3.000 euro, per i veicoli a basse emissioni complessive che producono emissioni di CO2 non superiori a 95 g/km;
- e) 20 per cento del prezzo di acquisto, nel 2013 e 2014, fino ad un massimo di 2.000 euro, per i veicoli a basse emissioni complessive che producono emissioni di CO2 non superiori a 120 g/km;
- f) 15 per cento del prezzo di acquisto, nel 2015, fino ad un massimo di 1.800 euro, per i veicoli a basse emissioni complessive che producono emissioni di CO2 non superiori a 120 g/km.

2. Il contributo spetta per i veicoli acquistati e immatricolati tra il 1o gennaio 2013 e il 31 dicembre 2015 a condizione che:

- a) il contributo di cui al comma 1 risulti ripartito in parti uguali tra un contributo statale, nei limiti delle risorse di cui all'articolo 13, comma 1, ed uno sconto praticato dal venditore;
- b) il veicolo acquistato non sia stato già immatricolato in precedenza;
- c) il veicolo consegnato per la rottamazione appartenga alla medesima categoria del veicolo acquistato e risulti immatricolato almeno dieci anni prima della data di acquisto del veicolo nuovo di cui alla lettera b);
- d) il veicolo consegnato per la rottamazione sia intestato, da almeno 12 mesi dalla data di acquisto del veicolo nuovo di cui alla lettera b, allo stesso soggetto intestatario di quest'ultimo o ad uno dei familiari conviventi alla data di acquisto del medesimo veicolo, ovvero, in caso di locazione finanziaria del veicolo nuovo, che sia intestato, da almeno 12 mesi, al soggetto utilizzatore del suddetto veicolo o a uno dei predetti familiari;
- e) nell'atto di acquisto sia espressamente dichiarato che il veicolo consegnato è destinato alla rottamazione e siano indicate le misure dello sconto praticato e del contributo statale di cui al comma precedente.

3. Entro quindici giorni dalla data di consegna del veicolo nuovo, il venditore ha l'obbligo di consegnare il veicolo usato, pena il non riconoscimento del contributo, ad un demolitore e di provvedere direttamente alla richiesta di cancellazione per demolizione allo sportello telematico dell'automobilista, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358.

4. I veicoli usati, di cui al comma 3, non possono essere rimessi in circolazione e vanno avviati o alle case



costruttrici o ai centri appositamente autorizzati, anche convenzionati con le stesse al fine della messa in sicurezza, della demolizione, del recupero di materiali e della rottamazione.

5. Il contributo è corrisposto dal venditore mediante compensazione con il prezzo di acquisto.

6. Le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsano al venditore l'importo del contributo e recuperano detto importo quale credito di imposta per il versamento delle ritenute dell'imposta sul reddito delle persone fisiche operate in qualità di sostituto d'imposta sui redditi da lavoro dipendente, dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, dell'imposta sul reddito delle società e dell'imposta sul valore aggiunto, dovute anche in acconto per l'esercizio in cui viene richiesto al pubblico registro automobilistico l'originale del certificato di proprietà e per i successivi.

7. Fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello in cui è stata emessa la fattura di vendita, le imprese costruttrici o importatrici conservano la seguente documentazione, che deve essere ad esse trasmessa dal venditore:

a) copia della fattura di vendita e dell'atto di acquisto;

b) copia del libretto e della carta di circolazione e del foglio complementare o del certificato di proprietà del veicolo usato, in caso di loro mancanza, copia dell'estratto cronologico;

c) originale del certificato di proprietà relativo alla cancellazione per demolizione rilasciato dallo sportello telematico dell'automobilista di cui al comma 3;

d) certificato dello stato di famiglia, nel caso previsto dal comma 2, lettera d).

#### **Art. 17-undecies.**

##### **(Fondo per l'erogazione degli incentivi).**

1. Nello stato di previsione della spesa del Ministero dello sviluppo economico è istituito un fondo, con una dotazione di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2013, 2014 e 2015, per provvedere all'erogazione dei contributi statali di cui all'articolo 17-decies.

2. Le risorse del fondo di cui al comma 1 sono così ripartite per l'anno 2013:

a) 15 milioni di euro, per provvedere all'erogazione dei contributi statali di cui all'articolo 17-decies, comma 1, lettere a), e c), erogati a beneficio di tutte le categorie di acquirenti, assicurando comunque che le risorse medesime siano assegnate, per una quota del 70 per cento, alla sostituzione di veicoli pubblici o privati destinati all'uso di terzi come definito all'articolo 82 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, o alla sostituzione dei veicoli utilizzati nell'esercizio di imprese, arti e professioni, e destinati ad essere utilizzati esclusivamente come beni strumentali nell'attività propria dell'impresa;

b) 35 milioni di euro, per provvedere all'erogazione dei contributi statali di cui all'articolo 17-decies, comma 1, lettera e), esclusivamente per la sostituzione di veicoli pubblici o privati destinati all'uso di terzi come definito all'articolo 82 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 o alla sostituzione dei veicoli utilizzati nell'esercizio di imprese, arti e professioni, e destinati ad essere utilizzati esclusivamente come beni strumentali nell'attività propria dell'impresa.

2-bis. In deroga a quanto previsto dall'articolo 17-decies, i contributi di cui alla lettera a) del comma 2, non facenti parte della quota del 70 per cento prevista dalla medesima lettera a), sono erogati anche in mancanza della

consegna di un veicolo per la rottamazione.

3. Con decreto di natura non regolamentare del Ministro dello sviluppo economico, da adottare entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze sono stabilite le modalità di erogazione e le condizioni per la fruizione dei contributi previsti dall'articolo 17-decies, a valere sulle risorse del fondo di cui al comma 1, in modo da assicurare che una quota non inferiore a 5 milioni per l'anno 2013 sia destinata all'erogazione dei contributi statali di cui all'articolo 17-decies, comma 1, lettera a).

4. Per la gestione della misura di agevolazione di cui al presente articolo, al fine di assicurare il rispetto del limite di spesa, attraverso il tempestivo monitoraggio delle disponibilità del predetto fondo, il Ministero dello sviluppo economico, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, potrà avvalersi, sulla base di apposita convenzione, di società in house ovvero di società od enti in possesso dei necessari requisiti tecnici, organizzativi e di terzietà, scelti, sulla base di un'apposita gara, secondo le modalità e le procedure di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163; i relativi costi graveranno sulle risorse di cui al comma 1 nella misura massima dell'1 per cento.

5. Per gli anni 2014 e 2015, con decreto di natura non regolamentare del Ministro dello sviluppo economico, da adottare entro il 15 gennaio di ciascun anno, vengono rideterminate le ripartizioni del Fondo di cui al comma 2, sulla base del monitoraggio degli incentivi relativo all'anno precedente.

**Art. 17-duodecies.  
(Copertura finanziaria).**

1. Agli oneri derivanti dagli articoli 17-septies, comma 8, e 17-undecies, comma 1, pari complessivamente a 120 milioni di euro, per ciascuno degli anni 2013, 2014 e 2015, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni, per gli anni 2013 e 2014, dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2012-2014, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2012, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.