



Bozen, 27.9.2021

An die Präsidentin  
des Südtiroler Landtages  
Bozen

Bolzano, 27/9/2021

Alla presidente  
del Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano  
Bolzano

## BESCHLUSSANTRAG

Nr. 493/21

---

### Wiedereinführung der Anreize für die Umrüstung von Autos auf Erd- und Flüssiggasantrieb

#### Straßenverkehr und CO<sub>2</sub>

Laut einer vom Europäischen Parlament in Auftrag gegebenen Studie<sup>1</sup> ist der Straßenverkehr für über 30 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Europa verantwortlich; davon entfallen 72 % auf den Straßenverkehr. Im Unterschied zu anderen Sektoren sind die vom Verkehr verursachten Emissionen nicht nur nicht gesunken, sondern zwischen 2010 und 2015 jährlich um weitere 2,5 % angestiegen.<sup>2</sup>

#### Erdgasbetriebene Autos

Die ökologische Wende verpflichtet uns dazu, Lösungen zu finden; die Förderung von erdgasbetriebenen Fahrzeugen könnte dabei beispielsweise ein Schritt in die richtige Richtung sein. Im Jahr 1997 führte die Abschaffung der sogenannten

## MOZIONE

N. 493/21

---

### Ripristinare gli incentivi per le auto convertite a gas

#### Trasporti e CO<sub>2</sub>

Secondo uno studio commissionato dal Parlamento europeo<sup>1</sup> il settore dei trasporti è responsabile di oltre il 30% delle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte in Europa, di cui il 72% generato dal traffico stradale. A differenza di altri settori, le emissioni dei trasporti non solo non sono diminuite, ma tra il 2010 e il 2015 hanno continuato ad aumentare annualmente del 2,5%.<sup>2</sup>

#### Veicoli a gas naturale

L'imperativo della transizione ecologica impone quindi di trovare soluzioni e incentivare i veicoli alimentati a gas andrebbe nella giusta direzione, ad esempio. Nel 1997, l'abolizione del cosiddetto superbollo per le auto a gas aveva a fatto registrare

<sup>1</sup> [Europäisches Parlament \(2019\). CO<sub>2</sub> - Emissionen von Autos: Zahlen und Fakten](https://www.europarl.europa.eu/news/it/headlines/society/20190313STO31218/emissioni-di-co2-delle-auto-i-neri-e-i-dati-infografica)  
<https://www.europarl.europa.eu/news/it/headlines/society/20190313STO31218/emissioni-di-co2-delle-auto-i-neri-e-i-dati-infografica> (28.07.2021)

<sup>1</sup> Parlamento Europeo, (2019). *Emissioni di CO<sub>2</sub> delle auto: i numeri e i dati*. Da:  
<https://www.europarl.europa.eu/news/it/headlines/society/20190313STO31218/emissioni-di-co2-delle-auto-i-neri-e-i-dati-infografica> (28.07.2021)

<sup>2</sup> Eckard, Helmers, Johannes, Dietz, & Martin, Weiss. (2020). Sensitivity Analysis in the Life-Cycle Assessment of Electric vs. Combustion Engine Cars under Approximate Real-World Conditions. *Sustainability*, 12(3). doi:10.3390/su12031241

„Sondersteuer“ für gasbetriebene Autos etwa bereits zu einem erheblichen Anstieg der Zulassungen solcher Fahrzeuge: Aus ökologischer Sicht ist dies ein durchaus sinnvoller Anreiz. Technisch gesehen unterscheidet man zwischen Autos mit Flüssiggasantrieb (auch LPG genannt) und solchen mit Erdgasantrieb (sprich Methangasantrieb). Beide Kraftstoffe haben verschiedene ökologische Vorteile: Laut dem Verkehrsclub Deutschland tragen gasbetriebene Fahrzeuge im Vergleich zu Benzinern nämlich zu einer Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um bis zu 25 % bei, im Vergleich zu Dieselautos beträgt diese bis zu 10 %.<sup>3</sup> Zudem ist es ziemlich einfach und kostengünstig, in Autos mit Diesel- oder Benzinmotor eine Gasanlage einzubauen. Schließlich sei noch darauf hingewiesen, dass der Treibstoff Gas recht beliebt ist: 2020 machten gasbetriebene Autos bzw. Bi-Fuel-Fahrzeuge 9,7 % des gesamten italienischen Fuhrparks aus (Siehe ACI).<sup>4</sup>

### Biomethan

Dieser Treibstoff würde die Erreichung des Zieles einer kohlenstofffreien Pkw-Mobilität erleichtern. Die Herstellung von Biomethan erfolgt vollständig in Italien und ist somit ein Beispiel für eine gut funktionierende Kreislaufwirtschaft: Abfälle und Klärschlamm werden in Biomethan und Bio-LNG umgewandelt, die als Treibstoffe für Pkws, Nutzfahrzeuge und Lkws genutzt werden. Dabei handelt es sich bekanntlich um Kraftstoffe mit geringen Schadstoffemissionen und Null CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Biomethan ist ein umweltfreundlicher Treibstoff, der sogar einen wichtigen wirtschaftlichen Beitrag leisten kann, zumal er eine Chance für die Landwirtschaft, für die Verwertung von Biomüll und für die Verringerung der Energieabhängigkeit vom Ausland sowie für die Entwicklung kurzer Lieferketten darstellen kann.

Besonders wichtig ist, dass 19 % des im Jahr 2020 für Kraftfahrzeuge verwendeten Erdgases organischen Ursprungs ist. Dies bedeutet, dass ein Fünftel aller methanbetriebenen Autos in Ita-

una consistente crescita di immatricolazioni di tali veicoli, un incentivo molto sensato da un punto di vista della tutela ambientale. Tecnicamente, questo tipo di veicoli si distinguono in auto a gas propano liquido (Gpl) e a gas naturale (comunemente detto metano) ed entrambi presentano diversi vantaggi per l'ambiente. Secondo il Verkehrsclub Deutschland, infatti, le auto a gas contribuiscono alla riduzione fino ad un 25% circa delle emissioni di CO<sub>2</sub> rispetto a un'auto a benzina, mentre si parla di un 10% circa in meno rispetto ad auto alimentate a diesel<sup>3</sup>. Inoltre, installare un impianto di alimentazione a gas su una macchina con un motore diesel o benzina è piuttosto semplice ed economico. Infine, va considerato che l'alimentazione a gas piace: nel 2020, il 9,7% del parco macchine complessivo italiano è composto da mezzi con serbatoio a gas o bi-fuel (fonte: ACI<sup>4</sup>).

### Il biometano

Questo tipo di carburante rappresenta un'opzione facilmente praticabile per contribuire a raggiungere l'obiettivo *“carbon free”* nel settore dell'automobilità. La produzione di biometano è un esempio virtuoso di economia circolare, peraltro totalmente *Made in Italy*: rifiuti e fanghi vengono trasformati in biometano e bioLNG utilizzabili per alimentare i motori di auto, veicoli commerciali e pesanti. Si tratta come noto di un carburante dalle limitate emissioni inquinanti e dalla CO<sub>2</sub> azzerata.

Il biometano, non solo è un carburante green, ma è anche in grado di dare un importante contributo all'economia in termini di opportunità per il settore agricolo coinvolto, la valorizzazione dei rifiuti organici, la riduzione della dipendenza energetica dall'estero e lo sviluppo della filiera corta.

Un dato molto significativo è rappresentato dal fatto che il 19% del metano utilizzato per autotrazione nel 2020 aveva origine bio, il che significa che 1/5 del rifornimento di tutte le auto a gas natu-

<sup>3</sup> VCD, 2020. *Alternative Antriebe* <https://www.vcd.org/artikel/alternative-antriebe> (28.07.2021).

<sup>4</sup> ACI, 2020. *Rappresentazione del parco veicolare italiano* <http://www.opv.aci.it/WEBDMCircolante/> (29.07.2021)

lien mit einem umweltfreundlichen Treibstoff betankt wurden, was einer jährlichen Gesamtfahrleistung von 2,04 Milliarden Kilometern entspricht.<sup>5</sup>

### Im Landesgesetz vorgesehene Anreize

Doch kommen wir nun zum Kern der Sache. Die Autonome Provinz Bozen hatte mit Landesgesetz Nr. 19 vom 23. Dezember 2015 vorgesehen, dass die Besitzer von Fahrzeugen mit ausschließlichem oder doppeltem Wasserstoff-, Methangas- oder Flüssiggasantrieb oder mit Hybridantrieb mit Elektro-Verbrennungsmotor ab dem 30. Dezember 2015 für die ersten drei Jahre nach deren Zulassung von der Bezahlung der Kraftfahrzeugsteuer befreit waren. Diese Bestimmung wurde allerdings durch das Landesgesetz Nr. 28 vom 22. Dezember 2016 abgeändert; demnach steht die Steuerfreiheit von drei Jahren nur neu zugelassenen und in die Zuständigkeit der Provinz Bozen fallenden Fahrzeugen mit ausschließlichem oder doppeltem Wasserstoff-, Methangas- oder Flüssiggasantrieb oder mit Hybridantrieb mit Elektro-Verbrennungsmotor zu.

Das bedeutet, dass die Befreiung von der Bezahlung der Kraftfahrzeugsteuer für die ersten drei Jahre nach der Zulassung von für den Betrieb mit Erdgas oder Flüssiggas umgerüsteten Fahrzeugen vor fünf Jahren abgeschafft wurde. Es handelt sich hierbei um eine widersprüchliche Maßnahme, zumal diese Treibstoffe in puncto Ökobilanz besser abschneiden als Diesel bzw. Benzin. Dieser Widerspruch wird auf der Webseite des Italienischen Automobilclubs ACI unter den Infos zur Kraftfahrzeugsteuer in Südtirol im Übrigen unmissverständlich dargelegt: *Fahrzeuge, die mit einem nach deren Zulassung eingebauten, umweltfreundlichen Antriebssystem nachgerüstet werden, sind davon ausgenommen.*

Dies vorausgeschickt,

**verpflichtet  
der Südtiroler Landtag  
die Landesregierung,**

rale in Italia è stato effettuato con carburante eco-compatibile, per complessivi 2,04 miliardi di km annualmente percorsi.<sup>5</sup>

### Incentivi previsti dalla legge provinciale

Fatte queste premesse, veniamo al nocciolo della questione. La Provincia autonoma di Bolzano con legge provinciale 23 dicembre 2015, n. 19 aveva disposto che a decorrere dal 30 dicembre 2015 fossero esentati dal pagamento della tassa automobilistica per i primi tre anni dall'immatricolazione i proprietari di veicoli immatricolati nuovi in provincia di Bolzano, con alimentazione, esclusiva o doppia, a idrogeno, gas metano, gpl oppure con alimentazione ibrida elettrica e termica. Tale disposizione è stata poi modificata dalla legge provinciale 22 dicembre 2016, n. 28, in base alla quale a decorrere dal 28 dicembre 2016 l'esenzione triennale per i veicoli con alimentazione, esclusiva o doppia, a idrogeno, gas metano, gpl oppure con alimentazione ibrida elettrica e termica, spetti ai veicoli immatricolati nuovi e di competenza della provincia di Bolzano.

In sostanza, da cinque anni a livello provinciale è stata tolta l'esenzione triennale dal bollo per le auto convertite a gas (metano e gpl), una scelta contraddittoria rispetto alla promozione di un carburante dal "bilancio ecologico" comunque migliore rispetto a diesel e benzina. Una contraddizione peraltro cristallizzata in un'avvertenza che compare sulla pagina del sito Aci dedicata al bollo auto in provincia di Bolzano: *"Sono esclusi i veicoli con installazione dell'impianto ad alimentazione ecologica successiva all'immatricolazione"*.

Ciò premesso,

**il Consiglio della Provincia  
autonoma di Bolzano  
impegna la Giunta provinciale**

<sup>5</sup> Federmetano, 2020; <https://www.federmetano.it/2021/03/17/biometano-il-19-del-metano-usato-in-autotrazione-e-di-origine-bio/> (20.09.2021)

für in Südtirol ansässige Besitzer von Fahrzeugen, die diese für den Betrieb mit Erdgas oder Flüssiggas umrüsten, für die ersten drei Jahre nach deren Zulassung die Befreiung von der Bezahlung der Kraftfahrzeugsteuer gesetzlich vorzusehen.

a introdurre nella normativa provinciale l'esenzione dal pagamento della tassa automobilistica per i primi tre anni dall'immatricolazione per i proprietari residenti in provincia di Bolzano di veicoli convertiti a metano e Gpl.

gez. Landtagsabgeordnete  
Paul Köllensperger  
Alex Ploner  
Dr. Franz Ploner  
Maria Elisabeth Rieder

f.to consiglieri provinciali  
Paul Köllensperger  
Alex Ploner  
dott. Franz Ploner  
Maria Elisabeth Rieder