

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2141

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

FRIJIA, ALMICI, AMICH, AMORESE, CARAMANNA, CARETTA, CIABURRO, CIOCCHETTI, DEIDDA, LAMPIS, LANCELLOTTA, LONGI, MARCHETTO ALIPRANDI, MOLLICONE, PADOVANI, PALOMBI, POLO, GAETANA RUSSO, URZÌ, ZURZOLO

Disposizioni in materia di locazione occasionale di *autocaravan*

Presentata il 19 novembre 2024

ONOREVOLI COLLEGHI! — Nel 2021 in Europa circolava una flotta di circa 2,6 milioni di *camper*, di cui 246.000 in Italia. Nel periodo tra l'anno 2018 e l'anno 2020 il numero dei mezzi è cresciuto circa del 7 per cento a livello europeo e del 2 per cento in Italia.

La maggiore consistenza della flotta dei *camper* ha ampliato le opportunità di locazione presso terzi, facendo sorgere svariate piattaforme *sharing economy* (detta anche economia della condivisione) nonché noleggiatori professionali, con prezzi medi che vanno da 90 euro a 180-200 euro al giorno (con cifre normalmente più contenute nel caso di condivisione tra privati). Il mercato del noleggio, nel 2021, coinvolgeva circa 56.000 mezzi, con un giro d'affari attorno ai 550 milioni di euro (di cui 1.620

mezzi e 16 milioni di euro in Italia); ma, mentre a livello europeo circa il 2 per cento dei veicoli era disponibile per il noleggio, in Italia tale percentuale si fermava all'1 per cento.

In Italia, infatti, solo lo 0,8 per cento dell'intero parco circolante, che come già detto registra circa 250.000 veicoli, è disponibile su piattaforme di *camper sharing*, un numero esiguo soprattutto se comparato a quello degli altri Paesi europei: basti pensare che in Portogallo il 20 per cento dei proprietari di *camper* noleggia il proprio mezzo tramite piattaforme *sharing economy*; in Spagna si raggiunge il 6,5 per cento e in Olanda il 3,8 per cento.

Tale andamento è legato, tra l'altro, ai limiti che la legge impone alla condivisione dei mezzi, che, ad oggi, può avvenire solo

tramite contratti di comodato d'uso gratuito e con un corrispettivo a mera copertura delle spese.

Il *camper sharing*, come tutte le forme di condivisione di beni in proprietà, offre la possibilità di ammortizzare i costi di acquisto e di mantenimento, tanto più per un bene, come il *camper*, che ha un uso tipicamente molto limitato nel corso dell'anno ma al contempo comporta costi di acquisto e manutenzione relativamente elevati. Inoltre, al di fuori dello scambio contrattuale tra le due parti, esso incentiva l'acquisto di nuovi mezzi — in quanto equivale a una sorta di contributo da parte di terzi al finanziamento dell'acquisto — stimolando la produzione di veicoli più nuovi ed efficienti, circostanza da cui trae favore la sostenibilità ambientale. Secondo il rapporto annuale 2019 della associazione produttori *camper* e *caravan* si stima che il 55 per cento dei *camper* che circolano attualmente appartengano alle categorie da euro 0 a euro 3, ossia veicoli con un'età ragguardevole e prestazioni ambientali relativamente basse. In sostanza, il *camper sharing* offre il vantaggio significativo di ammortizzare i costi di acquisto di nuovi veicoli meno inquinanti e permette di rispondere alla crescente domanda di veicoli camperizzati per il turismo all'aria aperta: meno veicoli ma nuovi e meno inquinanti. L'Italia, peraltro, è tra i maggiori produttori europei di veicoli ricreativi e ha visto un incremento di produzione dal 2014 a oggi del 78 per cento. Da ultimo, ma non per ordine di importanza, il *camper sharing* potrebbe contribuire a una maggiore sostenibilità del turismo dal momento che il tipo di viaggio in *camper* è molto diverso rispetto a quello che sta facendo « esplodere » le nostre città e ingolfare il mercato delle locazioni immobiliari. Nonostante quanto detto finora, attualmente, in Italia, diversamente da altri Stati membri dell'Unione europea, la pratica del *camper sharing* è resa complessa dalla presenza di regolamentazioni obsolete, sorte in un contesto completamente diverso. La legislazione vigente, infatti, permette la locazione dei veicoli ricreativi a quei soggetti che svolgono l'attività in maniera organizzata,

intendendosi per tale un'attività regolarmente iscritta nel registro delle imprese ed in possesso delle autorizzazioni necessarie per il noleggio dei veicoli e di veicoli classificati ad uso noleggio sulla carta di circolazione. Inoltre, i contratti assicurativi dei mezzi devono contenere la clausola per la locazione senza conducente. Ai soggetti privati che intendono esercitare la medesima attività con il proprio *camper*, generalmente al fine di ammortizzare le spese di manutenzione e di estrarre maggior valore da un bene di proprietà, il *camper sharing* non è vietato ma è sottoposto a severe limitazioni potendo costoro utilizzare solo lo schema contrattuale del comodato d'uso. In particolare, la circolare del Ministero dell'interno n. 300/STRAD/1/000019289.U/2023 del 9 giugno 2023, ribadisce che l'esercizio dell'attività di noleggio di veicoli senza conducente richiede i seguenti requisiti: la creazione di un'impresa mediante apertura di partita IVA e la relativa iscrizione al registro delle imprese presso la camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura, la presentazione di una segnalazione certificata di inizio attività presso lo sportello unico attività produttive del comune nel quale ha sede l'impresa e dei comuni in cui eventualmente sorge un'articolazione della stessa attività nonché l'immatricolazione del veicolo non per uso proprio ma « ad uso di terzi da locare senza conducente ». La circolare si conclude con un richiamo all'attenzione del fenomeno del *camper sharing* in sede di controllo su strada. Nell'ipotesi in cui venga riscontrata la violazione dell'articolo 84 del codice della strada e dagli accertamenti emergesse che la disponibilità del veicolo derivi dalla stipula di un contratto tra l'utilizzatore e il proprietario in favore del quale risulti versato un corrispettivo non avente modico valore — e, si specifica, il cui importo risulti essere ben superiore ad un generico rimborso delle spese che il proprietario deve sostenere per la manutenzione del veicolo — l'impiego e la circolazione dello stesso devono ritenersi irregolari. Con ciò, il noleggio tra privati risulta, di fatto, del tutto precluso. Resta, invece, l'opzione del comodato di cui al-

l'articolo 1803 del codice civile, ossia « il contratto col quale una parte consegna all'altra una cosa mobile o immobile, affinché se ne serva per un tempo o per un uso determinato, con l'obbligo di restituire la stessa cosa ricevuta » e che, come specificato al secondo comma, si caratterizza per essere un contratto « essenzialmente gratuito ».

L'entità dell'importo che viene generalmente richiesto per l'utilizzo del *camper* farebbe, però, venir meno lo spirito di liberalità che costituisce la causa del comodato, contratto che presuppone che gli eventuali obblighi o compensi posti a carico del comodatario non costituiscano il corrispettivo per il godimento della cosa ma oneri accessori per l'utilizzo del bene.

Una fattispecie analoga al *camper sharing*, che potrebbe rappresentare un solido precedente, è il noleggio occasionale di imbarcazioni e navi da diporto disciplinato dall'articolo 59-ter del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, che ha previsto, appunto, la possibilità di stipulare accordi di noleggio occasionale e non professionale delle imbarcazioni da diporto (seppur con esclusivo riferimento alla figura del noleggio con conducente), statuendo che i proprietari di imbarcazioni, siano essi persone fisiche o persone giuridiche non aventi come oggetto sociale la locazione o il noleggio possono, al fine di incentivare il turismo nautico e la nautica

da diporto, effettuare attività di noleggio in forma occasionale senza che questa costituisca uso commerciale per un periodo non eccedente 42 giorni nel corso dell'anno.

Alla luce di queste brevi considerazioni, la presente proposta di legge, che si compone di un articolo unico, introduce semplificazioni nella disciplina della locazione occasionale di *autocaravan* tra privati, fissando alcune limitazioni. In particolare, il proprietario persona fisica di *camper* e *autocaravan* non può locare più di 2 mezzi e tale locazione non può superare i novanta giorni all'anno per ciascuno di essi. Dal punto di vista fiscale, è stabilito che i proventi derivanti dall'attività di noleggio siano assoggettati, a richiesta del percipiente, a un'imposta sostitutiva delle imposte sui redditi e delle relative addizionali, nella misura del 20 per cento, con esclusione della detraibilità o deducibilità dei costi e delle spese sostenute relative all'attività di noleggio. Il *camper sharing*, come tutte le forme di condivisione di beni in proprietà, offre la possibilità di ammortizzare i costi di acquisto e di mantenimento, tanto più per un bene, come il *camper*, che ha un uso tipicamente molto limitato nel corso dell'anno e costi di acquisto e manutenzione relativamente elevati. Oltre a consentire al proprietario di estrarre un plus valore dal bene, il *camper sharing* consente a chi vorrebbe prenderlo a noleggio di diminuire i costi destinati a finalità voluttuarie.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

1. Al fine di incentivare il turismo all'aria aperta, il proprietario persona fisica di *autocaravan* di cui all'articolo 54, comma 1, lettera *m*), e di *caravan* di cui all'articolo 56, comma 2, lettera *e*), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, iscritti nei registri nazionali, può svolgere, in forma occasionale, attività di locazione senza conducente per un massimo di due unità. Tale forma di locazione non costituisce uso commerciale delle unità, a condizione che la durata della locazione non superi il termine di novanta giorni per ciascuna unità.

2. La locazione delle suddette unità è subordinata esclusivamente alla previa comunicazione, da effettuare mediante modalità telematiche e comunque finalizzate alla semplificazione degli adempimenti, all'Agenzia delle entrate e alla questura territorialmente competente.

3. Il contratto di locazione deve essere tenuto a bordo in originale o copia conforme.

4. Ferme restando le previsioni di cui al presente articolo, l'effettuazione della locazione è subordinata esclusivamente alla previa comunicazione, da effettuare mediante modalità telematiche e comunque finalizzate alla semplificazione degli adempimenti, all'Agenzia delle entrate-Riscossione.

5. I proventi derivanti dall'attività di locazione di cui al comma 1 sono assoggettati, a richiesta del percipiente, a un'imposta sostitutiva delle imposte sui redditi e delle relative addizionali, con l'aliquota del 20 per cento, con esclusione della detraibilità o deducibilità dei costi e delle spese sostenuti relativamente all'attività di locazione. L'imposta sostitutiva è versata entro il termine stabilito per il versamento a saldo dell'imposta sul reddito delle persone fisiche. L'acconto relativo all'imposta sul reddito delle persone fisiche è calcolato

senza tenere conto delle disposizioni di cui al presente comma. Per la liquidazione, l'accertamento, la riscossione e il contenzioso riguardanti l'imposta sostitutiva di cui al presente comma si applicano le disposizioni previste per le imposte sui redditi.

6. Con provvedimento del direttore dell'Agenzia delle entrate sono stabiliti i criteri e le modalità della comunicazione della locazione di cui al comma 2, le modalità semplificate di documentazione e di dichiarazione dei proventi, di versamento dell'imposta sostitutiva, nonché ogni altra disposizione utile ai fini dell'attuazione del presente comma. La mancata comunicazione all'Agenzia delle entrate preclude la possibilità di fruire del regime tributario sostitutivo di cui al presente comma, ovvero comporta la decadenza dal medesimo regime.

7. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente articolo con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA



19PDL0116870