CAMERA DEI DEPUTATI N. 234

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato PITTALIS

Modifiche alla tabella A allegata al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e alla legge 9 aprile 1986, n. 97, per la riduzione dell'aliquota dell'imposta sul valore aggiunto relativa ai veicoli a motore ad alimentazione elettrica, a gas metano o gas di petrolio liquefatto o ibridi utilizzati dagli invalidi

Presentata il 13 ottobre 2022

Onorevoli Colleghi ! – La normativa tributaria vigente garantisce alcune agevolazioni alle persone con disabilità e ai familiari che li curano. Si tratta di una platea ampia di cittadini, che comprende le persone non vedenti e sorde, le persone disabili con *handicap* psichico o mentale, se titolari dell'indennità di accompagnamento, i disabili con grave limitazione della capacità di deambulazione o affetti da pluriamputazioni e le persone con ridotte o impedite capacità motorie.

Queste persone hanno diritto a godere, tra le altre cose, in caso di acquisto di un veicolo nuovo o usato da utilizzare a loro beneficio, di un regime agevolato dell'imposta sul valore aggiunto (IVA), che prevede un'aliquota ridotta del 4 per cento, invece dell'aliquota ordinaria del 22 per cento. L'aliquota agevolata si applica solo per gli acquisti effettuati direttamente dal disabile o dal familiare di cui egli è fiscalmente a carico. Restano esclusi dall'agevolazione, infatti, gli autoveicoli intestati ad altre persone, a società commerciali, a cooperative e ad enti pubblici o privati, anche se specificamente destinati al trasporto di disabili. L'IVA ridotta per l'acquisto di veicoli si applica, senza limiti di valore, per una sola volta nel corso di quattro anni, decorrenti dalla data di acquisto, ed è possibile riottenere il beneficio, per acquisti entro il quadriennio, solo se il primo veicolo ammesso a beneficio è stato cancellato dal pubblico registro automobilistico perché destinato alla demolizione.

La normativa sopra descritta, che si condivide e si vuole estendere, è il frutto di una serie di disposizioni che si sono stratificate nel tempo, poiché contenute in leggi

diverse. Infatti, l'evoluzione normativa si è realizzata nell'arco di un quindicennio.

Con la legge 9 aprile 1986, n. 97, il legislatore ha introdotto nell'ordinamento tributario l'aliquota IVA ridotta per l'acquisto di veicoli adattati ad invalidi: una legge giusta, che ha garantito alle persone disabili la possibilità di godere di agevolazioni specifiche per l'acquisto e l'importazione di veicoli di cilindrata fino a 2.000 centimetri cubici, se con motore a benzina, e a 2.500 centimetri cubici, se con motore diesel, adattati ad invalidi per ridotte o impedite capacità motorie, che erano assoggettate all'imposta sul valore aggiunto con l'aliquota del 2 per cento.

La disposizione originaria è stata modificata dapprima con la legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone diversamente abili (legge 5 febbraio 1992, n. 104), prevedendo esplicitamente il diritto a godere di esenzioni non solo nel caso di veicoli adattati alle particolari esigenze delle persone affette da disabilità, ma anche nel caso di acquisti di veicoli prodotti in serie.

Successivamente, con la legge 27 dicembre 1997, n. 449 (legge finanziaria 1998), si è giunti all'estensione dell'agevolazione anche « agli invalidi non muniti di patente speciale e ai familiari di cui essi risultino fiscalmente a carico ». Con la successiva legge 21 novembre 2000, n. 342, recante « Misure in materia fiscale », è stata apportata l'ultima modifica importante, che ha esteso la platea dei soggetti beneficiari dell'agevolazione e innalzato l'aliquota al 4 per cento, poiché nel 1997 quella ordinaria era aumentata al 20 per cento.

Da allora l'evoluzione tecnologica ha modificato l'offerta dei veicoli presenti sul mercato. Infatti, nell'anno 2000, il mondo delle automobili si divideva quasi esclusivamente in due tipi di alimentazione: benzina o gasolio. C'erano già le prime auto con la doppia alimentazione, a metano o a gas di petrolio liquefatto (GPL), ma solo se adattate, non ancora prodotte in serie.

Le prime vetture ibride sono apparse sul mercato nel 1997, quando una casa automobilistica giapponese produsse il primo modello destinato al solo mercato interno. Solo dal 2000 in poi hanno cominciato a essere distribuite e vendute anche al di fuori del Giappone. Di auto elettriche, invece, se ne producevano due soli modelli, uno in Italia, l'altro in Francia.

La novità dell'alimentazione elettrica fu inizialmente destinata a un mercato di nicchia e le vendite erano ridotte, poiché il prezzo di listino di queste due versioni, peraltro dall'autonomia limitata, era elevato. Per esempio, l'auto elettrica prodotta in Italia costava 43.592.000 lire rispetto ai 14.242.000 dello stesso modello con alimentazione a benzina. Le utilitarie a propulsione elettrica erano quindi vendute allo stesso costo delle berline con motori diesel o a benzina. Per questo motivo non stupisce il fatto che furono vendute in numero esiguo.

Attualmente, invece, il mercato offre un'ampia gamma di veicoli a propulsione elettrica o ibrida: sono più di 10 i primi e più di 50 i secondi.

All'aumento dell'offerta di questi veicoli è corrisposto un aumento della domanda, poiché i prezzi si sono ridotti e sono divenuti competitivi sul mercato, tanto che le vendite sono in costante aumento, anche se non ancora comparabili con quelle delle automobili tradizionali. In particolare, la crescita delle vetture ibride è stata impetuosa, con tassi di aumento delle vendite pari a circa il 50 per cento annuo.

È per questo motivo che si propone l'estensione delle agevolazioni fiscali alle più moderne ed ecologiche autovetture oggi a disposizione sul mercato. Infatti un veicolo elettrico o ibrido può essere l'ideale per una persona disabile, ad esempio perché i comandi, molto più semplici, possono essere facilmente concentrati sul volante, senza la necessità di manovrare i pedali.

Molte persone disabili, in armonia con il sentimento dei tempi attuali e capaci di costituire un esempio in termini di uso consapevole delle scarse risorse ambientali, hanno spesso una coscienza ecologica superiore a quella media e, soprattutto, chi tra loro abita in città ha la necessità e il desiderio di possedere veicoli ecologici, agili e facili da usare anche perché comodi per salire e scendere.

La richiesta di poter usufruire di veicoli tecnologicamente avanzati ci appare giusta, poiché in questo momento storico lo scenario della mobilità è in una fase di transizione, caratterizzata dal passaggio a nuovi motori, con un percorso indirizzato verso la *driverless car*, verso una propulsione *low* o *zero emission* nelle sue diverse e possibili declinazioni, per la definizione di una *exit strategy*. C'è la consapevolezza diffusa che il parco veicoli attualmente circolante sia superato o progressivamente superabile, come dimostrano le scelte delle case automobilistiche di abbandonare la produzione di veicoli con motore diesel, spostando progressivamente la produzione verso automobili elettriche e ibride.

Naturalmente, come in ogni fase di transizione, dovremo affrontare dei problemi, superando vecchie abitudini e immaginando un sistema di mobilità integrato. Nel campo della mobilità, quando gli italiani negli anni Cinquanta e Sessanta hanno cominciato ad abbandonare biciclette e vespe per sedersi in auto, quando molte città hanno cominciato a smontare le rotaie dei tram, qualcuno avrebbe immaginato il prepotente ritorno delle due ruote nelle nostre aree urbane ? Qualcuno avrebbe immaginato un destino dei mezzi pubblici legato alle rotaie ? Oggi le auto viaggiano accanto a moto iconiche, pratici *scooter*, moto ecologiche e *bike*. Con questa realtà si confrontano i produttori di autoveicoli, che devono assumere anche un nuovo ruolo sociale che riguarda, naturalmente, i suoi utilizzatori, ma coinvolge a pieno titolo tutta la filiera della produzione, della distribuzione, della manutenzione e dello smaltimento, divenendo importante terreno di sperimentazione e di avanguardia in tanti settori e processi economici. I cambiamenti in corso sono paragonabili, per importanza, all'epoca in cui la produzione di automobili guidava i processi evolutivi della fabbrica tayloristica, divenendo il terreno di applicazione di tutte le innovazioni sul fronte tecnologico e organizzativo di quegli anni.

Noi avremo un futuro della mobilità diverso, con auto elettriche o ibride che non avranno il monopolio della mobilità, ma ne saranno comunque un segmento fondamentale, soprattutto per tutelare al meglio l'ecosistema, che non riesce più a sostenere le emissioni degli attuali combustibili usati maggioritariamente per l'autotrasporto, e non possiamo escludere le persone disabili dal processo in atto.

Come detto, dall'analisi complessiva degli elementi che incidono sulla transizione in corso verso forme di mobilità sostenibile, emerge una sempre maggiore integrazione tra le tradizionali aziende dell'*automotive* e quelle del digitale. L'integrazione procede velocemente in numerosi ambiti di applicazione e, in particolare, in quello della connettività, che consente di presidiare le dimensioni della *smart mobility*, ad esempio monitorando itinerari, flussi di traffico, disponibilità di parcheggi, e in quelli della sicurezza, della pianificazione degli spostamenti anche con logiche intermodali e, soprattutto, dell'alimentazione e della motorizzazione, orientato a far superare all'automobile il connotato di unico utilizzatore energetico ancora non orientato ai nuovi schemi improntati sulla triade elettricità, accumulatore, ricarica che, assieme a quello dell'automazione, con i diversi livelli di supporto alla guida, dai sensori di sonno fino alla frenata automatica e alla correzione di rotta, che condurranno progressivamente alla *driverless car*, appare la soluzione agli attuali problemi di mobilità, in particolare per le persone disabili, poiché esse hanno il maggior vantaggio derivante dall'interazione con le nuove tecnologie applicate alle vetture, dovendo ricorrervi non per scelta ma per necessità.

Questo tipo di mobilità, già presente, deve essere supportata anche con idonee disposizioni di legge e deve essere garantita a tutti, soprattutto alle persone disabili.

Quelle sopra descritte sono le caratteristiche dei veicoli più moderni, ecologici e interconnessi, poiché gli sviluppi tecnologici non riguardano le sole forme di propulsione utilizzate, ma anche la robotica, l'intelligenza artificiale e la tecnologia digitale. Queste innovazioni viaggiano in simbiosi e ne hanno necessità soprattutto i cittadini disabili. Se sono novità utili per tutti i cittadini, lo sono in modo particolare

per quelli affetti da disabilità, i quali si affidano alle tecnologie digitali per superare le difficoltà che li affliggono non solo in automobile. Il progresso non si ferma e l'ordinamento giuridico ha la necessità e il dovere di accompagnarlo, garantendo l'evoluzione dei diritti assieme a quella tecnologica.

Ci sembra, quindi, opportuno estendere le agevolazioni dell'IVA ai veicoli alimentati a gas metano, a GPL, ad energia elettrica o con motore ibrido, al fine di facilitare l'acquisto di veicoli ecologici.

Tale agevolazione, pur essendo ben poca cosa rispetto al costo totale per l'acquisto di un veicolo ecologico, aumenterebbe, in ogni caso, la possibilità dei disabili di partecipare a un processo virtuoso che mira a ridurre le emissioni di idrocarburi fossili nell'ambiente, al fine di garantire uno sviluppo sostenibile e una virtuosa promozione della coscienza ambientale.

In un contesto come quello attuale, in cui il cambiamento climatico rappresenta una questione chiave dello sviluppo, perseguito anche nel settore dei trasporti, che mira a coniugare l'incremento della mobilità con la riduzione delle emissioni climalteranti, le persone disabili non devono essere escluse.

Con questa proposta di legge si vuole dare soluzione al problema, equiparando fiscalmente tutti i veicoli circolanti e concedendo il diritto all'agevolazione dell'IVA al 4 per cento anche in caso di acquisto di quelli ecologici, ossia tutti i veicoli alimentati con motori elettrici, ibridi o a gas.

La formulazione proposta precisa e integra, in relazione ai veicoli alimentati a gas metano o a gas di petrolio liquefatto, le disposizioni introdotte dall'articolo 53-*bis* del decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 2019, n. 157, in materia di agevolazioni fiscali relative ai veicoli elettrici e a motore ibrido utilizzati dagli invalidi.

Si tratta di una soluzione giusta, razionale e in linea con i tempi, per consentire a tutti, anche ai disabili, una mobilità equa e sostenibile.

Con l'articolo 1, si modifica il numero 31) della tabella A allegata al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, recante « Istituzione e disciplina dell'imposta sul valore aggiunto », estendendo il diritto delle persone disabili a godere della riduzione dell'IVA al 4 per cento anche all'acquisto di veicoli ad alimentazione elettrica, ibrida o a gas.

Con l'articolo 2 si provvede a coordinare le disposizioni della tabella A con quelle contenute nella citata legge n. 97 del 1986, aggiornandone il testo con le modificazioni qui proposte e con quelle già intervenute, ma non recepite esplicitamente nel testo in oggetto, al fine di evitare interpretazioni in contrasto con la volontà del legislatore.

Tali misure sono dunque necessarie per garantire equità, uguaglianza e, soprattutto, la tutela dell'ambiente, che questa proposta di legge ha l'ambizione di perseguire, e, se realizzate, condurranno a un guadagno netto sia in termini di utilità per i cittadini disabili sia per la collettività.

PROPOSTA DI LEGGE

—

Art. 1.

(Modifica alla tabella A allegata al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633)

1. Il numero 31) della parte II della tabella A allegata al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, è sostituito dal seguente:

« 31) poltrone e veicoli simili per invalidi anche con motore o altro meccanismo di propulsione, compresi i servoscala e altri mezzi simili atti al superamento di barriere architettoniche per soggetti con ridotte o impedite capacità motorie; motoveicoli di cui all'articolo 53, comma 1, lettere *b)*, *c)* ed *f)*, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nonché autoveicoli di cui all'articolo 54, comma 1, lettere *a)*, *c)* ed *f)*, dello stesso codice, di cilindrata fino a 2.000 centimetri cubici, se con motore a benzina, e a 2.800 centimetri cubici, se con motore diesel, e veicoli omologati dal costruttore per la circolazione mediante alimentazione, esclusiva o doppia, del motore con gas metano o gas di petrolio liquefatto (GPL), nonché mediante alimentazione elettrica o ibrida, anche prodotti in serie, adattati per la locomozione dei soggetti di cui all'articolo 3 della legge 5 febbraio 1992, n. 104, con ridotte o impedite capacità motorie permanenti, ceduti a tali soggetti o ai familiari di cui essi sono fiscalmente a carico, nonché le prestazioni rese dalle officine per adattare i veicoli, anche non nuovi di fabbrica, compresi i relativi accessori e strumenti necessari per l'adattamento, effettuate nei confronti dei soggetti medesimi; autoveicoli di cui all'articolo 54, comma 1, lettere *a)*, *c)* ed *f)*, del citato codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, di cilindrata fino a 2.000 centimetri cubici, se con motore a benzina, e a 2.800 centimetri cubici, se con motore diesel, e veicoli omologati dal costruttore

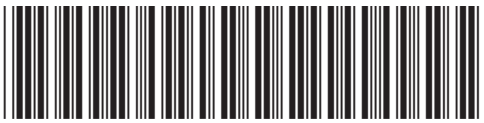
per la circolazione mediante alimentazione, esclusiva o doppia, del motore con gas metano o GPL, nonché mediante alimentazione elettrica o ibrida, ceduti a soggetti non vedenti e a soggetti sordomuti, ovvero ai familiari di cui essi sono fiscalmente a carico ».

Art. 2.

(Modifica alla legge 9 aprile 1986, n. 97)

1. Il comma 1 dell'articolo 1 della legge 9 aprile 1986, n. 97, è sostituito dal seguente:

« *1*. Le cessioni e le importazioni di veicoli di cilindrata fino a 2.000 centimetri cubici, se con motore a benzina, e a 2.800 centimetri cubici, se con motore diesel, e di veicoli omologati dal costruttore per la circolazione mediante alimentazione, esclusiva o doppia, del motore con gas metano o gas di petrolio liquefatto, nonché mediante alimentazione elettrica o ibrida, adattati ad invalidi per ridotte o impedite capacità motorie, anche prodotti in serie, sono assoggettate all'imposta sul valore aggiunto con l'aliquota del 4 per cento ».



19PDL0005590