

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 1935

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**NOJA, DE FILIPPO, BORDO, CARNEVALI, CIAMPI, DE LUCA, FIANO,  
NARDI, UBALDO PAGANO, PICCOLI NARDELLI, RIZZO NERVO, SENSI,  
SIANI, VISCOMI**

Modifiche alla tabella A allegata al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, alla legge 9 aprile 1986, n. 97, e all'articolo 8 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, in materia di agevolazioni fiscali relative ai veicoli elettrici e a motore ibrido utilizzati dagli invalidi, nonché disposizioni concernenti il rilascio dei contrassegni di parcheggio per disabili

*Presentata il 26 giugno 2019*

ONOREVOLI COLLEGHI! — La Costituzione sancisce il diritto alla mobilità per tutti gli individui, senza discriminazione alcuna. Con la legge 3 marzo 2009, n. 18, il Parlamento ha autorizzato la ratifica della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, approvata dall'Assemblea generale delle Nazioni Unite il 13 dicembre 2006. Tale Convenzione, all'articolo 20, stabilisce, in particolare, l'obbligo per gli Stati firmatari di assumere misure efficaci volte « ad assicurare alle persone con disabilità la mobilità personale con la maggiore indipendenza possibile » e « nei modi e nei tempi da loro scelti ed a costi

sostenibili ». In tal senso, nel nostro Paese, è prevista, in favore delle persone con disabilità, un'IVA agevolata al 4 per cento (anziché al 22 per cento) per l'acquisto di auto a benzina o diesel; questa disciplina però non è applicabile ai modelli elettrici. Ne deriva una discriminazione ai danni dei cittadini con disabilità i quali, per compiere una scelta di acquisto di un'auto a minor impatto ambientale, si trovano a dover rinunciare a un'agevolazione che viene accordata proprio in ragione del riconoscimento di quanto l'uso dell'automobile sia essenziale per consentire loro l'esercizio del fondamentale diritto alla mobilità, san-

cito dalla Costituzione e dalla Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità.

In particolare, la normativa attuale consente alle persone con disabilità, al momento dell'acquisto, di richiedere l'applicazione dell'IVA agevolata al 4 per cento per l'acquisto (o l'adattamento) di autovetture nuove o usate aventi « cilindrata fino a 2000 centimetri cubici se con motore a benzina, e a 2800 centimetri cubici se con motore diesel ». Non essendo espressamente citati dalla normativa vigente, i veicoli elettrici vengono considerati esclusi dal predetto beneficio fiscale. Una circolare dell'Agenzia delle entrate dell'aprile 2018 conferma l'esclusione delle auto elettriche (« Non è possibile applicare l'aliquota IVA ridotta in quanto la relativa normativa subordina l'agevolazione alla cilindrata »), pur allargando il beneficio a quelle ibride (in quanto « modelli composti da due motori, uno termico e uno elettrico, che lavorano o alternati o combinati a seconda delle esigenze di potenza e di velocità »), ma sempre con motore a benzina fino a 2 litri e con motore diesel fino a 2,8 litri. Peraltro, purtroppo la circolare in parola è anche passata inosservata, fino a oggi, in diverse regioni. Siamo dunque di fronte a una *vacatio legis* che penalizza le persone con disabilità e diviene ogni giorno più incomprensibile, data la crescente offerta di vetture ibride ed elettriche. Un'esclusione tanto più anacronistica quanto più si consideri la crescente importanza delle politiche, nazionali e locali, di incentivazione della mobilità a basso impatto.

La presente proposta di legge, all'articolo 1, estende l'IVA agevolata sia alle auto con motore ibrido (riconoscendo per legge, quindi, una situazione al momento disciplinata solo da una circolare dell'Agenzia delle entrate), sia a quelle con motore elettrico.

Inoltre, si ricorda che attualmente l'ordinamento prevede che le « persone invalide con capacità di deambulazione impedita, o sensibilmente ridotta » possano ottenere, previa visita medica che attesti questa condizione, il cosiddetto « contrassegno di parcheggio per disabili ». Questo contrassegno, previsto dall'articolo 381 del regolamento di esecuzione del codice della

strada (decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, modificato dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 luglio 2012, n. 151), permette ai veicoli al servizio delle persone disabili la circolazione in zone a traffico limitato e il parcheggio negli spazi appositi riservati. La possibilità di ottenere il « contrassegno di parcheggio per disabili », dal 1996, è stata estesa anche ai non vedenti (articolo 12, comma 3, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503).

Per la concessione del contrassegno l'interessato deve innanzitutto rivolgersi alla propria ASL e farsi rilasciare dall'ufficio medico legale la certificazione medica che attesti che il richiedente ha una capacità di deambulazione impedita o sensibilmente ridotta o è non vedente. Una volta ottenuto tale certificato è necessario presentare una richiesta al sindaco del comune di residenza per il rilascio del contrassegno, allegando il certificato della ASL. Il contrassegno ha validità quinquennale.

Per evitare la « doppia visita » (commissione di invalidità e uffici di medicina legale), nel 2012 è stata approvata una specifica previsione normativa (articolo 4 del decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 aprile 2012, n. 35) che opportunamente attribuisce alla commissione medica di accertamento (dell'invalidità o dell'*handicap*) il compito di annotare nei verbali anche la sussistenza della condizione richiesta dal regolamento di esecuzione del codice della strada ai fini del rilascio del contrassegno per disabili.

Conseguentemente i verbali più recenti, qualora ricorrano le condizioni sanitarie previste dal predetto regolamento, riportano l'annotazione: « persona con effettiva capacità di deambulazione impedita o sensibilmente ridotta (articolo 381, decreto del Presidente della Repubblica 495/1992) ».

Tuttavia l'esatta interpretazione del concetto di « effettiva capacità di deambulazione impedita o sensibilmente ridotta » conserva margini di discrezionalità da cui derivano disomogeneità nei procedimenti di valutazione delle condizioni, produ-

cendo, da un lato, episodi di ingiustificata compressione del diritto alla mobilità e, dall'altro, possibili abusi o elusioni. Su questo tema interviene l'articolo 2, introdu-

cendo uno strumento di indirizzo valutativo, fino ad oggi assente, che restituisca omogeneità e trasparenza ai procedimenti in oggetto.

## PROPOSTA DI LEGGE

### Art. 1.

1. Al numero 31) della tabella A, parte II, allegata al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, le parole: « di cilindrata fino a 2000 centimetri cubici se con motore a benzina, e a 2800 centimetri cubici se con motore diesel », ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: « di cilindrata fino a 2.000 centimetri cubici se con motore a benzina o ibrido, a 2.800 centimetri cubici se con motore diesel o ibrido e di potenza non superiore a 150 kW se con motore elettrico ».

2. All'articolo 1, comma 1, della legge 9 aprile 1986, n. 97, le parole: « di cilindrata fino a 2.000 centimetri cubici, se con motore a benzina, e a 2.500 centimetri cubici, se con motore Diesel » sono sostituite dalle seguenti: « di cilindrata fino a 2.000 centimetri cubici se con motore a benzina o ibrido, a 2.800 centimetri cubici se con motore diesel o ibrido e di potenza non superiore a 150 kW se con motore elettrico ».

3. All'articolo 8, comma 3, primo periodo, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, le parole: « di cilindrata fino a 2.000 centimetri cubici, se con motore a benzina, e a 2.800 centimetri cubici se con motore diesel » sono sostituite dalle seguenti: « di cilindrata fino a 2.000 centimetri cubici se con motore a benzina o ibrido, a 2.800 centimetri cubici se con motore diesel o ibrido e di potenza non superiore a 150 kW se con motore elettrico ».

### Art. 2.

1. Al fine di rendere omogenei i criteri e le modalità di rilascio dell'autorizzazione per la circolazione e la sosta dei veicoli a servizio delle persone invalide, prevista dall'articolo 381 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16

dicembre 1992, n. 495, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro della salute, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti il Ministro del lavoro e delle politiche sociali e il Ministro per la famiglia e le disabilità nonché le organizzazioni maggiormente rappresentative delle persone con disabilità, previo parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono adottate linee guida per la valutazione dell'effettiva capacità di deambulazione impedita o sensibilmente ridotta ai fini di cui al comma 3 del citato articolo 381.

### Art. 3.

1. Ai maggiori oneri derivanti dall'attuazione della presente legge si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2019-2021, 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 2019, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

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

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA



\*18PDL0066960\*