

XVII LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 3705

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei deputati

ROMANINI, PELILLO, PATRIZIA MAESTRI, ZOGGIA, MARCO DI MAIO, ARLOTTI, GRASSI, PETRINI, MAGORNO, BARGERÒ, SENALDI, AMODDIO, PAOLO ROSSI, BRUNO BOSSIO, AMATO, PAOLA BOLDRINI, MARCHI, PALMA, MONTRONI, FOSSATI, BORGHINI, GALPERTI, SCUVERA, CAPONE, MARANTELLI, ALBANELLA, MANFREDI, GANDOLFI, DALLAI, SCHIRÒ, TARICCO, ANTEZZA, IORI, ARGENTIN, CAPOZZOLO, BASSO, CRIMÌ, PIAZZONI, COVA

Agevolazioni fiscali per l'acquisto di quadricicli a motore destinati al trasporto di persone disabili

Presentata il 30 marzo 2016

Onorevoli Colleghi! — Il 13 dicembre 2006 l'Assemblea generale delle Nazioni Unite, approvava la Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, resa esecutiva dalla legge n. 18 del 2009, un testo che rappresenta la conclusione di un lungo cammino volto alla riaffermazione del principio della «universalità, indivisibilità, interdipendenza e interrelazione di tutti i diritti umani».

La Convenzione, che costituisce il primo atto internazionale obbligatorio del XXI secolo in materia di diritti umani, ha un contenuto assai vasto. All'articolo 9 introduce il tema del diritto di vivere in maniera indipendente e i conseguenti diritti di accesso all'ambiente fisico e ai trasporti e, all'articolo 20, afferma: «Gli Stati Parti devono prendere misure efficaci ad assicurare

RIVISTA GIURIDICA DELLA CIRCOLAZIONE E DEI TRASPORTI - AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA - 2016

alle persone con disabilità la mobilità personale con la maggiore indipendenza possibile, ivi incluso: (a) facilitare la mobilità personale delle persone con disabilità nei modi e nei tempi da loro scelti ed a costi sostenibili; (b) agevolare l'accesso da parte delle persone con disabilità ad ausili per una mobilità di qualità, a strumenti, a tecnologie di supporto, a forme di assistenza da parte di persone o d'animali addestrati e di mediatori specializzati, rendendoli disponibili a costi sostenibili; (c) fornire alle persone con disabilità e al personale specialistico che lavora con esse una formazione sulle tecniche di mobilità; (d) incoraggiare gli organismi (i soggetti) che producono ausili alla mobilità, strumenti e accessori e tecnologie di supporto a prendere in considerazione tutti gli aspetti della mobilità delle persone con disabilità».

Il 26 novembre 2009 l'Unione europea ha aderito alla citata Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità con la decisione 2010/48/CE del Consiglio, nella quale si stabilisce che ogni forma di discriminazione fondata sulla disabilità è vietata e che le persone con disabilità ricevono una protezione giuridica effettiva sulla base dell'uguaglianza con le altre persone. Inoltre, le persone con disabilità devono essere consultate durante l'elaborazione e l'attuazione della legislazione e delle politiche che le riguardano.

Tra i diritti e le libertà che devono essere riconosciuti alle persone con disabilità vi è, naturalmente, il diritto di circolare liberamente insieme a quello della mobilità personale, in particolare attraverso apparati e tecnologie di supporto alla mobilità.

Perfettamente allineata con il contesto internazionale l'Italia ha definito norme per lo più adeguate a rendere effettivi i diritti elencati nelle convenzioni delle Nazioni Unite e dell'Unione europea.

Fin dalla nascita della Repubblica, con la Costituzione, sono sanciti principi fondamentali che vanno propriamente in tale direzione con gli articoli 2 e 32 che, rispettivamente, recitano: «La Repubblica riconosce e garantisce i diritti inviolabili dell'uomo, sia come singolo sia nelle formazioni sociali ove si svolge la sua personalità, e richiede l'adempimento dei doveri

inderogabili di solidarietà politica, economica e sociale»; «La Repubblica tutela la salute come fondamentale diritto dell'individuo e interesse della collettività, e garantisce cure gratuite agli indigenti.

Nessuno può essere obbligato a un determinato trattamento sanitario se non per disposizione di legge. La legge non può in nessun caso violare i limiti imposti dal rispetto della persona umana».

Negli ultimi decenni, anche grazie a un impegno diretto delle persone con disabilità e delle loro associazioni, sono stati fatti passi avanti sulla strada dell'uguaglianza e dell'integrazione. Tuttavia non sempre al riconoscimento di un diritto e alla sua tramutazione in norma giuridica è seguita una sua applicazione nel quotidiano.

La presente proposta di legge vuole risolvere definitivamente una questione relativa alla concreta realizzazione di un diritto al quale, fino ad oggi, la norma giuridica non sembra aver dato adeguata risposta.

In Italia le disposizioni normative che riconoscono il diritto alla mobilità delle persone disabili sono riferite sia all'ambito del trasporto pubblico che a quello del trasporto privato cioè quello effettuato con mezzi propri: la normativa, in quest'ultimo caso, prevede una serie di disposizioni per favorire tale tipo di trasporto per compensare l'inadeguatezza dei mezzi pubblici.

Vi sono norme che facilitano la circolazione (contrassegno di libera circolazione e di sosta, parcheggi riservati), che riguardano l'abilitazione alla guida di persone disabili e che prevedono contributi economici o facilitazioni fiscali per l'acquisto del veicolo da parte delle persone disabili. Quest'ultima fattispecie è costituita da un complesso di norme volte a definire patologie e veicoli agevolabili.

Per godere dei benefici fiscali è sempre richiesto che il veicolo sia intestato direttamente al disabile oppure alla persona alla quale il disabile è fiscalmente a carico: cioè il familiare che ha sostenuto la spesa nell'interesse del disabile, a condizione che il disabile sia a suo carico ai fini fiscali (requisito di reddito complessivo annuo entro la soglia di 2.840,51 euro, al lordo degli oneri deducibili e non computando i redditi esenti quali le pensioni sociali, le indennità comprese quelle di accompagnamento, le

pensioni e gli assegni erogati ai ciechi civili, ai sordi preverbalmente e agli invalidi civili, né quelli soggetti a ritenuta a titolo d'imposta o a imposta sostitutiva).

Un altro presupposto indispensabile per godere dei benefici fiscali è che il veicolo «adattato» sia destinato funzionalmente alla mobilità del disabile. Il presupposto è stato espressamente stabilito dall'articolo 1, comma 36, della legge n. 296 del 2006 (legge finanziaria 2007), che ha precisato che il riconoscimento delle agevolazioni fiscali, nel caso di veicoli adattati per la locomozione dei disabili con ridotte o impedito capacità motorie, è subordinato all'uso esclusivo o prevalente del veicolo a beneficio dei predetti soggetti.

Chi può usufruire di queste agevolazioni, ha il diritto di detrarre dall'imposta sul reddito delle persone fisiche (IRPEF) il 19 per cento della spesa sostenuta per l'acquisto del veicolo e beneficia di un'imposta sul valore aggiunto (IVA) agevolata al 4 per cento sull'acquisto; inoltre gode dell'esenzione dal bollo sui veicoli e dall'imposta di trascrizione sui passaggi di proprietà. Rispetto a quest'ultimo punto, la manovra del 2007 ha stabilito che se il veicolo è ceduto prima di due anni dall'acquisto, si devono restituire i benefici; tuttavia se la persona disabile deve acquistare un nuovo veicolo a causa del mutamento della sua disabilità, non dovrà restituire alcuna somma.

Il complesso di norme succintamente richiamato ha tuttavia il difetto di non dare risposta al bisogno di quei disabili che, a causa di specifiche patologie, non sono riconosciuti abili alla guida di mezzi per i quali è richiesta una patente di guida di tipo B ma sono in possesso di patentino (il cosiddetto certificato d'idoneità guida ciclomotore o la nuova categoria di patente denominata «AM», introdotta dal codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, in recepimento delle più recenti direttive europee) per la conduzione di veicoli a motore di cilindrata entro i 50 centimetri cubi, le cosiddette minicar o microcar.

Infatti per l'applicazione delle agevolazioni fiscali per l'acquisto di veicoli per persone disabili le vigenti norme individuano tassativamente i veicoli per cui è possibile usufruire delle agevolazioni e non includono proprio questi

mezzi – minicar e microcar – che per talune categorie di disabili sono gli unici che riescono a garantire il sancito diritto alla mobilità con mezzi privati.

Si tratta dei veicoli di cui all'articolo 53, comma 1, lettera h), del codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992: «h) quadricicli a motore: veicoli a quattro ruote destinati al trasporto di cose con al massimo una persona oltre al conducente nella cabina di guida, ai trasporti specifici e per uso speciale, la cui massa a vuoto non superi le 0,55 t, con esclusione della massa delle batterie se a trazione elettrica, capaci di sviluppare su strada orizzontale una velocità massima fino a 80 km/h. Le caratteristiche costruttive sono stabilite dal regolamento. Detti veicoli, qualora superino anche uno solo dei limiti stabiliti, sono considerati autoveicoli».

La presente proposta di legge si prefigge di superare questa ingiustificabile disparità e di fare in modo che, indipendentemente dalla limitazione fisica che li abilita all'utilizzo di un tipo di veicolo o di un altro, i disabili possano godere del medesimo regime di benefici fiscali e quindi di includere espressamente anche le minicar e microcar nel novero dei veicoli per cui si può usufruire delle agevolazioni.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

(Finalità).

1. La presente legge reca disposizioni in materia di benefici fiscali connessi al diritto alla mobilità delle persone disabili.

Art. 2.

(Agevolazioni fiscali per l'acquisto di quadricicli a motore).

1. All'articolo 15, comma 1, lettera c), del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, in materia di detrazione per oneri, le parole: «agli articoli 53, comma 1, lettere b), c) ed f)» sono sostituite dalle seguenti: «agli articoli 53, comma 1, lettere b), c), f) e h)».

2. Gli atti di natura traslativa o dichiarativa aventi per oggetto i motoveicoli e gli autoveicoli previsti dall'articolo 15, comma 1, lettera c), del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, come da ultimo modificata dal comma 1 del presente articolo, sono esenti dal pagamento dell'imposta erariale di trascrizione, dell'addizionale provinciale all'imposta erariale di trascrizione e dell'imposta di registro. Il pagamento della tassa automobilistica erariale e regionale non è dovuto con riferimento ai motoveicoli e agli autoveicoli di cui al periodo precedente.

Art. 3.

(Copertura finanziaria).

1. Alla copertura degli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 2, valutati in 10 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2017, si provvede ai sensi del comma 2 del presente articolo.

2. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, i regimi di esenzione, di esclusione e di favore fiscali di cui all'allegato A della nota integrativa al bilancio di previsione relativa alla tabella 1 dello stato di previsione delle entrate prevista ai sensi dell'articolo 21, comma 11, lettera a), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, che appaiono, in tutto o in parte, ingiustificati o superati alla luce delle mutate esigenze sociali o economiche ovvero che costituiscono una duplicazione sono modificati, soppressi o ridotti, al fine di assicurare maggiori entrate pari a 10 milioni di euro a decorrere dall'anno 2017. Ove la disposizione del primo periodo non sia suscettibile di diretta e immediata applicazione, con uno o più decreti del Ministro dell'economia e delle finanze sono stabilite le modalità tecniche per l'attuazione del presente comma con riferimento ai singoli regimi interessati.

