12 NOVEMBRE 202

CONFERENZA DELLE REGIONI
E DELLE PROVINCE AUTONOME

26/166/SR11/C2

POSIZIONE SULLA CONVERSIONE IN LEGGE DEL DECRETO-LEGGE 17 SETTEMBRE 2026, N. 162 RECANTE "DISPOSIZIONI URGENTI PER IL SOSTEGNO ECONOMICO E IL CONTENIMENTO DEGLI EFFETTI DERIVANTI DAL PERDURANTE AUMENTO DEL COSTO DEI CARBURANTI, NONCHÉ IN MATERIA FISCALE".

Parere, ai sensi dell'articolo 2 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281

Punto 11) Odg Conferenza Stato-Regioni

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome condivide di non esprimersi sul provvedimento, stante le disposizioni contenute nel Disegno di legge di Bilancio 2027, che abroga e riformula l'art. 2 del decreto-legge in esame relativo all'esenzione dalla tassa automobilistica e rende la misura strutturale a decorrere dal 2027, sul quale è utile avviare il confronto con il Ministero dell'Economia.

PRIME CONSIDERAZIONI

Si prende atto che il DDL "*Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2027 e Bilancio pluriennale per il triennio 2027-2029,* abroga e riformula l'art 2 del DL in esame relativo all'"Esenzione dalla tassa automobilistica per specifiche tipologie di veicoli, motocicli e ciclomotori" e rende la misura strutturale a decorrere dal 2027.

Nondimeno sono tuttora valide le osservazioni già sottoposte ai tavoli tecnici e politici sula norma, che si ribadiscono.

La tassa automobilistica è il cespite di entrata tributaria più significativo per le Regioni a statuto ordinario in relazione, non solo all'entità del gettito di entrata da essa assicurato a legislazione vigente, ma anche rispetto al suo ampio potenziale di manovrabilità futura (leva fiscale). Si ricorda, infatti, che la tariffa base può essere variata annualmente in misura pari a +/- 10% rispetto a quella vigente nell'anno di imposta precedente. Pertanto, qualunque forma di esenzione disposta dallo Stato, qualora non accompagnata da una congrua misura compensativa, può sicuramente incidere in misura rilevante sull'autonomia finanziaria e sugli equilibri di bilancio delle amministrazioni regionali, come sanciti dalla Costituzione. Tale criticità varrebbe anche per le Regioni che abbiano eventualmente ridotto le tariffe nel tempo o disposto esenzioni tutt'ora vigenti (ad esempio, esenzioni per i veicoli a basso impatto ambientale o esenzioni per i veicoli appartenenti agli enti del terzo settore), così trasferendo il carico fiscale, a copertura, su risparmi di spesa ovvero su altri tributi regionali.

Anche il nuovo testo della norma non risponde alla richiesta di **quantificare le minori entrate delle Regioni in modo da garantire a ciascuna di esse la copertura integrale del gettito realizzato a normativa vigente** (non in base agli incassi 2025) e, alle Regioni che hanno ridotto le tariffe o azionato misure di esenzione o agevolazione, la copertura integrale del potenziale gettito ad aliquota base per tutti i veicoli, motoveicoli e ciclomotori.
Inoltre, **la compensazione statale deve essere in misura tale da comprendere anche le entrate da recupero fiscale e da lotta all'evasione le quali si realizzano in "n" anni successivi a quello d'imposta**, dove "n" può anche superare 10 anni in relazione alla durata delle procedure affidate all'agente della riscossione.

Oltre alla necessità di assicurare l'integrale copertura della perdita di gettito, costituisce, altresì, tema di dibattito e discussione il fatto che l'esenzione statale della tassa automobilistica, pur compensata finanziariamente, **è contraria ai principi del federalismo fiscale** (art. 119 della Costituzione) giacché trasforma un "tributo proprio derivato dotato di maggiore autonomia impositiva" in una entrata da "finanza derivata".
Occorre ricordare il concetto che l'ordinario metodo di finanziamento delle funzioni regionali non prevede trasferimenti (art.119 Cost. - legge 42/2009 (art.2, c. 2, lett.t)[1]) e, che per **salvaguardare l'attuale livello di autonomia finanziaria regionale, secondo il principio "non si torna indietro" sancito dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 37 del 2004, è necessaria l'attribuzione di una entrata fiscale equivalente in luogo del trasferimento compensativo** anche in relazione al recentissimo D.lgs 147/2026 riguardante anche "l'autonomia di entrata delle Regioni".

A riguardo si apre una ulteriore criticità per il bilancio di previsione delle Regioni 2027 riguardo al fatto che si **riduce la capacità di indebitamento delle Regioni** venendo a mancare l'entrata tributaria; pertanto, in sede di conversione del decreto deve essere prevista una norma che permette di conteggiare fra le entrate del Titolo I il trasferimento a compensazione dell'esonero della tassa automobilistica, in analogia a quanto avvenuto per le risorse del Fondo nazionale Trasporto Pubblico Locale, di cui all'art. 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, alimentato dalle compartecipazioni al gettito derivante dalle accise.
In assenza di tale norma, diminuirà in automatico la possibilità di fare investimenti proprio in un momento storico in cui terminano gli investimenti del PNRR e non è chiaro lo sviluppo del nuovo modello di politica di coesione (2028 – 2034).

Non da meno risultano importanti i tempi di erogazione di cassa della compensazione prospettata (il flusso di cassa è giornaliero!!!) anche alla luce della possibile strutturalità dell'intervento. Nel nuovo testo della norma nel DDL Bilancio

---

[1] *legge 42/2009 (art.2, c. 2, lett t) esclusione di interventi sulle basi imponibili e sulle aliquote dei tributi che non siano del proprio livello di governo; ove i predetti interventi siano effettuati dallo Stato sulle basi imponibili e sulle aliquote riguardanti i tributi degli enti locali e quelli di cui all'articolo 7,comma 1, lettera b), numeri 1) e 2), essi sono possibili, a parità di funzioni amministrative conferite, solo se prevedono la contestuale adozione di misure per la completa compensazione tramite modifica di aliquota o attribuzione di altri tributi e previa quantificazione finanziaria delle predette misure nella Conferenza di cui all'articolo 5; se i predetti interventi sono accompagnati da una riduzione di funzioni amministrative dei livelli di governo i cui tributi sono oggetto degli interventi medesimi, la compensazione è effettuata in misura corrispondente alla riduzione delle funzioni;*

CONSIGLIO DEI MINISTRI
PRESIDENZA DEL

sparisce la data entro cui deve essere effettata la compensazione alle Regioni (prima del 31 marzo).

Di seguito, puntuali osservazioni e criticità di applicazione della norma e l'analisi regionale sugli incassi 2025 e parco circolante. **Le criticità di applicazione devono trovare risposte nel più breve tempo possibile stante l'applicazione della norma dal primo gennaio 2027.**

Si formulano specifici emendamenti all'articolo 2, alcuni prettamente tecnico/gestionali che non appaiono impattare sull'assetto finanziario generale ma che consentirebbero di gestire in maniera più strutturata, anche e soprattutto nell'interesse dei beneficiari, l'agevolazione; altri necessari che potrebbero essere suscettibili di impatti finanziari (positivi e negativi sull'entità della copertura).
Si chiede un tavolo tecnico urgente per acquisire informazioni utili all'applicazione della norma con riferimento all'esenzione del "bollo auto" e nel caso non fosse accordato si evidenzia che la norma risulterà inapplicabile per le diverse motivazioni espresse in sede tecnica in Conferenza Stato – Regioni anche in relazione al fatto che non è più espressamente previsto che ANTA individui entro il 1° gennaio 2027 i contribuenti esentati perché titolari d assicurazione e si evidenzia altresì, che le Regioni sono assolutamente favorevoli all'alleggerimento della pressione fiscale e conseguentemente anche di quello della tassa automobilistica.
Si riportano di seguito i seguenti emendamenti:

PROPOSTE EMENDAMENTI TECNICO/GESTIONALI VINCOLANTI – SENZA ONERI FINANZIARI

Modifiche all'articolo 2

1. ***Modifica del titolo dell'articolo 2***

   Sostituire il titolo dell'articolo 2 con: "*Esenzione delle tasse automobilistiche e di circolazione per specifiche tipologie di veicoli, motocicli e ciclomotori*"

2. ***Emendamento sostitutivo del comma 1 - Fornitura e competenza nell'individuazione del soggetto passivo beneficiario della norma da parte dello Stato - termine di pagamento - rischio doppia esenzione stesso veicolo anno 2027***

   Sostituire il comma 1 con: "*Per l'anno 2027, le persone fisiche in possesso dei requisiti di cui ai commi 2 e 3 sono esentate dal pagamento della tassa automobilistica relativa a un solo veicolo regolarmente assicurato alla data del termine ultimo di pagamento. L'esenzione si applica alla tassa automobilistica con decorrenza compresa tra il 1° gennaio e il 31 dicembre 2027. Al fine di garantire la certezza della posizione tributaria del contribuente, l'Archivio Nazionale delle Tasse Automobilistiche (ANTA) individua al 1° gennaio 2027 i periodi tributari oggetto dell'esenzione per ciascun codice fiscale avente diritto e verifica quotidianamente la sussistenza dei requisiti per il riconoscimento dell'agevolazione. Qualora, nel corso dell'anno, un soggetto maturi per la prima volta il diritto all'esenzione,*

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
Conferenza Permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano

la stessa sarà attribuita al relativo veicolo. ~~*ovvero,*~~ *Nel caso in cui, relativamente a un veicolo già agevolato, si verifichino,* ~~*anteriormente al*~~ *entro il termine ultimo per il pagamento della tassa automobilistica oggetto del beneficio, eventi che determinano l'interruzione dell'obbligo tributario, l'esenzione è riconosciuta, nei limiti e alle condizioni previste dai commi 2 e 3, in favore di un diverso veicolo di cui il medesimo soggetto risulti il soggetto passivo della tassa* ~~*proprietà del medesimo soggetto*~~*. ANTA trasmette agli enti impositori, con cadenza quotidiana, l'elenco delle agevolazioni concesse o variate di cui al precedente periodo.*"

3. ***Emendamento sostitutivo del comma 2 - Potenza in kw: quale valore considerare in caso di doppia o tripla alimentazione? – individuazione autovettura in caso di parità di importo -***

Sostituire il comma 2 con: "*Per le autovetture l'esenzione spetta alle persone fisiche che, nell'anno 2027, risultano soggetti passivi della tassa automobilistica relativamente a una o più autovetture non ultratrentennali, alimentate, anche in combinazione con altra fonte di propulsione, a benzina o gasolio, aventi potenza non superiore a 80 kW correlata al motore a combustione termica. Qualora risultino più autovetture agevolabili, l'esenzione è riconosciuta con riferimento a una sola di esse ed è applicata all'autovettura avente la minore potenza, espressa in kW. In caso di pari potenza, l'esenzione è applicata all'autovettura per la quale risulta dovuto, in assenza dell'agevolazione, l'importo meno elevato della tassa automobilistica. In caso di parità di importo della tassa, l'esenzione è riconosciuta all'autovettura la cui targa precede le altre secondo l'ordine alfanumerico crescente*".

4. ***Emendamento sostitutivo del comma 3 - Coordinamento normativo per ambito operativo motoveicoli***

Sostituire il comma 3 con: "*Per i motocicli l'esenzione spetta alle persone fisiche che, nell'anno 2027, risultano soggetti passivi della tassa automobilistica relativamente a uno o più motocicli alimentati, anche in combinazione con altra fonte di propulsione, a benzina, a condizione che non risultino soggetti passivi della tassa automobilistica relativamente ad alcuna autovettura con potenza pari o inferiore agli 80 kW e oggetto di esenzione ai sensi dei commi precedenti. Qualora risultino più motocicli agevolabili, l'esenzione è riconosciuta con riferimento a uno solo di essi ed è applicata al motociclo avente la minore potenza, espressa in kW. In caso di pari potenza, l'esenzione è applicata al motociclo per il quale risulta dovuto, in assenza dell'agevolazione, l'importo meno elevato della tassa automobilistica. In caso di parità di importo della tassa* ~~*pari data di immatricolazione*~~*, l'esenzione è riconosciuta al motoveicolo la cui targa precede le altre secondo l'ordine alfanumerico crescente* ~~*in base all'ordinamento alfa numerico della targa in ordine crescente*~~*.*"

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
Dipartimento per i rapporti con le Regioni e le Province autonome

5. ***Emendamento comma aggiuntivo 3 bis- Coordinamento normativo per ambito operativo ciclomotori***

Introdurre il comma 3 bis: "*Qualora il soggetto non benefici degli effetti derivanti dai commi 2 e 3 e risulti proprietario di uno o più ciclomotori, l'esenzione è riconosciuta al ciclomotore in base all'ordinamento alfanumerico del numero di telaio in ordine crescente.*"

Relazione illustrativa

- Emendamento 1

  L'emendamento modifica la rubrica dell'articolo, sostituendo il riferimento alla sola "tassa di possesso automobilistico" con l'espresso richiamo alle "tasse automobilistiche e di circolazione". La modifica si rende necessaria per adeguare il titolo al contenuto effettivo della disposizione, che disciplina non soltanto l'esenzione dalla tassa automobilistica relativa agli autoveicoli e ai motocicli, ma anche l'esenzione dalla tassa di circolazione applicabile a determinate categorie di ciclomotori. L'intervento è pertanto volto a rafforzare la coerenza tra rubrica e contenuto normativo, evitando possibili equivoci interpretativi circa l'ambito oggettivo della misura.

- Emendamento 2

  L'emendamento interviene sul comma 1 al fine di precisare il momento temporale rilevante per la verifica del requisito assicurativo e di ridefinire il criterio di individuazione dei periodi tributari agevolati. In particolare, viene specificato che il veicolo deve risultare regolarmente assicurato alla data di scadenza del pagamento della tassa, superando possibili incertezze derivanti dall'assenza di un puntuale riferimento temporale. È inoltre sostituito il criterio basato sul termine di versamento della tassa con quello fondato sulla decorrenza della periodicità tributaria. Tale modifica consente una più agevole gestione dell'agevolazione e una più corretta individuazione delle annualità interessate, tenendo conto delle differenti scadenze connesse ai singoli veicoli. La proposta attribuisce altresì ad ANTA il compito di individuare, alla data del 1° gennaio 2027, i periodi d'imposta agevolabili per ciascun contribuente avente diritto, nonché di verificare quotidianamente la permanenza dei requisiti previsti dalla norma. Viene inoltre disciplinata l'ipotesi in cui il contribuente acquisisca il diritto all'agevolazione nel corso dell'anno oppure venga meno, prima della scadenza del tributo, l'obbligo fiscale riferito al veicolo originariamente individuato quale beneficiario dell'esenzione. In tali casi si prevede la possibilità di trasferire il beneficio a un diverso veicolo appartenente al medesimo soggetto, garantendo il pieno utilizzo dell'agevolazione nei limiti stabiliti dalla legge. Infine, è introdotto un obbligo di trasmissione quotidiana agli enti impositori delle informazioni relative alle agevolazioni concesse o modificate, al fine di assicurare l'allineamento costante delle banche dati e la corretta applicazione del beneficio.

- Emendamento 3

  L'emendamento interviene sul comma 2 con finalità prevalentemente chiarificatrici. In primo luogo, viene specificato che, per le autovetture alimentate anche mediante sistemi ibridi, il limite massimo di 80 kW deve essere riferito alla potenza del motore termico a combustione interna. La precisazione evita dubbi interpretativi derivanti dalla presenza di motorizzazioni ibride nelle quali la potenza complessiva del sistema può risultare differente da quella del solo motore termico. In secondo luogo, viene introdotto un criterio residuale di selezione del veicolo agevolato nell'ipotesi in cui più autovetture presentino

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

sia la medesima potenza sia il medesimo importo della tassa automobilistica. In tali circostanze, l'esenzione è attribuita al veicolo contraddistinto dalla targa che precede le altre nell'ordinamento alfanumerico crescente. L'intervento è volto a garantire l'automatica individuazione del veicolo beneficiario mediante un criterio oggettivo, neutrale e facilmente verificabile.

- Emendamento 4
  L'emendamento modifica il comma 3 introducendo un criterio di risoluzione delle situazioni di parità riferite ai motocicli. La disciplina vigente individua il motociclo agevolato in base alla minore potenza e, in caso di parità, in base al minore importo della tassa automobilistica. Tuttavia, non disciplina l'ulteriore ipotesi in cui anche tale importo risulti identico per più veicoli. La proposta colma tale lacuna prevedendo che, in caso di parità della data di immatricolazione, l'esenzione sia riconosciuta al motoveicolo individuato secondo l'ordine alfanumerico crescente della targa. Anche in questo caso viene introdotto un criterio automatico e oggettivo, idoneo a prevenire contenziosi e difformità applicative. Inoltre, è stato rimosso il riferimento ai ciclomotori la cui disciplina viene individuata in un apposito comma (vedi emendamento E).

- Emendamento 5
  L'emendamento introduce il nuovo comma 3-bis, volto a disciplinare un'ipotesi non espressamente regolata dal testo vigente. La disposizione prevede che, qualora il contribuente non possa beneficiare dell'esenzione prevista per autovetture o motocicli e risulti proprietario esclusivamente di uno o più ciclomotori suscettibili di agevolazione, il beneficio sia attribuito al ciclomotore individuato secondo l'ordine alfanumerico crescente del numero di telaio. L'intervento consente di individuare in modo univoco il veicolo destinatario dell'esenzione anche nei casi in cui i ciclomotori non dispongano di un elemento identificativo idoneo a consentire l'applicazione dei criteri previsti per altre categorie di veicoli. La norma assicura pertanto completezza alla disciplina attuativa dell'agevolazione e garantisce uniformità nelle procedure di selezione del veicolo beneficiario.

6. ***Emendamento comma aggiuntivo 6 bis – Capacità di indebitamento***

   All'articolo 62, comma 6, del decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118, al secondo periodo sono aggiunte le seguenti parole: «e le risorse di cui al comma 5, del decreto-legge 17 settembre 2026, n. 162 convertito con modificazioni in legge…., nelle more della fiscalizzazione del trasferimento ai sensi del decreto legislativo 147/2026".

   Relazione illustrativa

   L'art.2 riduce la capacità di indebitamento delle Regioni venendo a mancare l'entrata tributaria tassa automobilistica. Pertanto, in sede di conversione del decreto deve essere prevista una norma che permette di conteggiare fra le entrate del Titolo I il trasferimento a compensazione dell'esonero della tassa automobilistica, in analogia a quanto avvenuto per le risorse del Fondo nazionale Trasporto Pubblico Locale, di cui all'art. 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, alimentato dalle compartecipazioni al gettito derivante dalle accise, nelle more della fiscalizzazione del trasferimento ai sensi del d.lgs. 147/2026.

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118, art.62.
6. Le Regioni possono autorizzare nuovo debito solo se l'importo complessivo delle annualità di ammortamento per capitale e interesse dei mutui e delle altre forme di debito in estinzione nell'esercizio considerato, al netto dei contributi erariali sulle rate di ammortamento dei mutui in essere al momento della sottoscrizione del finanziamento e delle rate riguardanti debiti espressamente esclusi dalla legge, non supera il 20 per cento dell'ammontare complessivo delle entrate del titolo "Entrate correnti di natura tributaria, contributiva e perequativa" al netto di quelle della tipologia "Tributi destinati al finanziamento della sanità" ed a condizione che gli oneri futuri di ammortamento trovino copertura nell'ambito del bilancio di previsione della regione stessa, fatto salvo quanto previsto dall'art. 8, comma 2-bis, della legge n. 183 del 2011. Nelle entrate di cui al periodo precedente, sono comprese le risorse del fondo di cui all'art. 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, alimentato dalle compartecipazioni al gettito derivante dalle accise. Concorrono al limite di indebitamento le rate sulle garanzie prestate dalla regione a favore di enti e di altri soggetti ai sensi delle leggi vigenti, salvo quelle per le quali la regione ha accantonato l'intero importo del debito garantito. Il limite è determinato anche con riferimento ai finanziamenti imputati contabilmente agli esercizi successivi.

PROPOSTE TECNICO/GESTIONALI VINCOLANTI –SUSCETTIBILI DI IMPATTI DI NATURA FINANZIARIA (POSITIVI / NEGATIVI)

Modifiche all'articolo 2

1. *Eliminare requisito della copertura assicurativa*

Si rileva che legare un requisito non tributario (come l'assicurazione) al riconoscimento di un'esenzione fiscale complica in modo significativo la gestione della misura, oltretutto a ridosso della sua entrata in vigore. Inoltre, il dato dell'assicurazione è mutevole quanto la circolazione dei veicoli e, quindi, per una corretta applicazione dell'esenzione, durante l'anno è necessario fare le verifiche su questo dato ad ogni scadenza prevista, rendendo oltremodo difficoltosa la gestione del tributo.

2. *Inserimento del requisito di regolarità fiscale*

Sarebbe opportuno inserire il requisito della regolarità tributaria (ordinaria) relativa all'anno di imposta 2025: questo elemento è molto più in linea con la misura agevolativa. Inoltre, questo è un dato tributario che tutte le Regioni hanno in archivio e, quindi, di più facile utilizzo, oltre che di maggiore equità sociale: le Regioni, infatti, in assenza di tale requisito si troverebbero ad applicare l'esenzione anche ai soggetti ai quali negli anni precedenti hanno inviato avvisi bonari o cartelle di pagamento.

Una possibile formulazione di emendamento potrebbe essere la seguente:
"Per l'anno 2027, le persone fisiche che per l'anno di imposta 2025 abbiano assolto l'obbligo tributario in via ordinaria o su ravvedimento operoso e siano in possesso dei requisiti di cui ai [...]"

3. *Eliminazione ciclomotori*

Questa categoria rivela difficoltà applicative, in quanto le Regioni non hanno archivio di questi veicoli, che pagano solo tassa di circolazione. I dati sono disponibili presso il MIT. Si propone l'eliminazione di questa categoria di veicoli dall'applicazione della misura agevolativa, anche in considerazione dell'esiguità degli importi versati a titolo di tassa di circolazione.

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
Dipartimento per i rapporti tra Stato, Regioni e Autonomie
Consulenza Normativa

4. ***Eliminazione concorso agli equilibri di bilancio degli enti territoriali (comma 5)***

È opportuno precisare e rendere verificabile che il ristoro deve coprire integralmente il mancato gettito atteso.

1) Proposta sostitutiva

1. Al comma 5, dell'articolo 2, le parole "*concorrere all'adeguamento dei bilanci delle Regioni e delle*" sono sostituite con "*garantire il gettito spettante, a legislazione vigente, per l'anno 2027 nonché il gettito spettante ad aliquota standard alle Regioni e alle*"

Relazione
La proposta è volta a rendere più esplicita la finalità della disposizione volta alla compensazione della riduzione del gettito derivante dai commi 1, 2, 3 e 4 e pertanto il ristoro alle Regioni e alle Province autonome del completo mancato gettito, a legislazione vigente, derivante dalle esenzioni previste ai predetti commi, nonché del gettito ad aliquota standard in attuazione del principio di cui all'articolo 11 del Decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68.

5. ***Correlazione con esenzioni statali /agevolazioni regionali (coordinamento normativa)***

Appare necessario introdurre una normativa espressa di coordinamento dell'esenzione statale con le altre esenzioni/agevolazioni applicate dalle Amministrazioni titolari del tributo.

Una possibile soluzione di "compromesso" potrebbe essere quella di ammettere la contemporaneità di due esenzioni solo in presenza di esenzione a favore di soggetti disabili.
Di seguito una ipotesi di proposta di emendamento.

Sostituire il secondo e terzo periodo comma 2 con: "*Qualora risultino più autovetture agevolabili, ivi comprese quelle agevolabili in base alla normativa regionale, l'esenzione è riconosciuta con riferimento a una sola di esse ed è applicata all'autovettura avente la minore potenza, espressa in kW. Qualora risultino più autovetture agevolabili, l'esenzione è riconosciuta con riferimento a una sola di esse ed è applicata all'autovettura avente la minore potenza, espressa in kW. L'esenzione di cui al presente comma è cumulabile con le esenzioni dalla tassa automobilistica spettanti alle persone con disabilità, ovvero ai familiari di cui sono fiscalmente a carico, ai sensi della normativa statale e regionale vigente.*"

Roma, 12 novembre 2026

