



*Ministero
dell'Economia e delle Finanze*

UFFICIO LEGISLATIVO - FINANZE
SERVIZIO INTERROGAZIONI

Question Time
VI[^] Comm. Finanze
n. 5-04816
On. Bernado e Pagano

ELEMENTI DI RISPOSTA

Con il documento in esame gli Onorevoli interroganti evidenziano le criticità connesse alla soppressione ai sensi del comma 666 dell'art. 1 della legge 23 dicembre 2014, n. 190 della tassazione ridotta per le auto di interesse storico di età compresa tra i venti ed i trent'anni prevista dall'articolo 63 della legge 21 novembre 2000, n. 342, che consentiva di non pagare il "bollo auto", qualora il veicolo - iscritto in determinati elenchi speciali costituiti dall'Auto moto club storico italiano o dalla Federazione motociclistica italiana - non circolasse, o di pagarlo forfetariamente in caso di circolazione.

In particolare viene chiesto per quali motivi il presunto gettito dovuto alla modifica apportata dall'art. 1, comma 666, della legge n. 190 del 2014, previsto di 78,5 milioni di euro a decorrere dal 2015, sia stato iscritto nel bilancio dello Stato, dal momento che il gettito delle tasse automobilistiche è riscosso ed attribuito alle regioni ai sensi dell'art. 23, comma 1, del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 504.

Inoltre, gli Onorevoli interroganti auspicano l'adozione di provvedimenti atti a garantire la parità di trattamento fiscale tra i cittadini.

Al riguardo, sentiti gli Uffici dell'Amministrazione finanziaria, si rappresenta quanto segue.

Le problematiche evidenziate dagli Onorevoli scaturiscono dal fatto che alcune regioni, prima dell'entrata in vigore della disposizione di cui al citato articolo 1, comma 666, della legge n. 190 del 2014, avevano introdotto l'esenzione dal pagamento della tassa automobilistica per autoveicoli e motoveicoli di particolare interesse storico e collezionistico ed avevano assoggettato tali veicoli ad una tassa di possesso forfetaria.

Con l'entrata in vigore della legge di stabilità 2015 tali regioni hanno sostenuto che le norme di favore da esse introdotte continuino a trovare applicazione, nonostante la legge statale abbia

disposto l'eliminazione dell'esenzione dal pagamento delle tasse automobilistiche per autoveicoli e motoveicoli di particolare interesse storico e collezionistico.

Tanto premesso è opportuno richiamare il quadro normativo di riferimento.

La tassa automobilistica, disciplinata dal Decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39 (recante il Testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche), è stata «attribuita» per intero alle regioni a statuto ordinario dal sopra citato articolo 23, comma 1, del decreto legislativo n. 504 del 1992, assumendo contestualmente la denominazione di tassa automobilistica regionale, e che l'art. 17, comma 10, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, ha, altresì, demandato alle regioni *“la riscossione, l'accertamento, il recupero, i rimborsi, l'applicazione delle sanzioni ed il contenzioso amministrativo relativo”* alla suddetta tassa.

Come affermato dalla Corte Costituzionale nella sentenza n. 296 del 26 settembre 2003, alle regioni a statuto ordinario, in definitiva, è stato attribuito dal legislatore statale il gettito della tassa, unitamente all'attività amministrativa connessa alla sua riscossione, nonché un limitato potere di variazione dell'importo originariamente stabilito con decreto ministeriale, *“restando invece ferma la competenza esclusiva dello Stato per ogni altro aspetto della disciplina sostanziale della tassa stessa”*.

La Corte al riguardo conclude sostenendo che *“nemmeno la tassa automobilistica può, dunque, allo stato, qualificarsi «tributo proprio della regione», nel senso oggi fatto proprio dall'articolo 119, secondo comma, Cost., e conseguentemente va escluso che la Regione ... abbia il potere di disporre esenzioni dalla tassa ovvero di modificare i termini di prescrizione del relativo accertamento, rientrando la relativa materia nella competenza esclusiva dello Stato ai sensi del citato art. 117, secondo comma, lettera e), della Costituzione”* (cfr anche Corte Cost. n. 455 del 2005).

Pertanto non può essere oggetto di sindacato la scelta operata dal legislatore nazionale di rivisitare alcuni aspetti della disciplina delle tasse automobilistiche, razionalizzando determinate fattispecie di agevolazione, in quanto le tasse automobilistiche, in base all'articolo 117, secondo comma, lettera e), della Costituzione, rientrano nell'ambito della sfera di competenza esclusiva dello Stato, che, come sostenuto dalla Corte costituzionale, per finalità di interesse generale può modificare il proprio sistema tributario, o addirittura sopprimere tributi già esistenti e anche sostituirli con altri ritenuti più idonei per il conseguimento degli obiettivi prefissati.

Né a conclusioni diverse può giungersi a seguito dell'emanazione delle disposizioni in materia di federalismo fiscale contenute nel decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68, che al comma 2 dell'art. 8 prevede che *“Fermi restando i limiti massimi di manovrabilità previsti dalla legislazione statale, le regioni disciplinano la tassa automobilistica regionale”*.

La tassa automobilistica, infatti, anche dopo quest'ultimo intervento normativo non può essere annoverata tra i “tributi propri” della regione, ma tra i “tributi regionali derivati”, giacché è istituita e regolata da legge statale.

Tale conclusione è stata avallata dalla Corte Costituzionale che con la sentenza n. 288 del 19 dicembre 2012, dopo aver richiamato le nozioni di “tributo proprio” e di “tributo proprio derivato” della Regione, contenute nell'articolo 7, comma 1, della legge n. 42 del 2009, ha affermato che la tassa automobilistica “si qualifica come tributo proprio derivato”; infatti la regione: *“a) non può modificarne il presupposto ed i soggetti d'imposta (attivi e passivi); b) può modificarne le aliquote nel limite massimo fissato dal comma 1 dell'art. 24 del d.lgs. n. 504 del 1992 (tra il 90 ed il 110 per cento degli importi vigenti nell'anno precedente); c) può disporre esenzioni, detrazioni e deduzioni nei limiti di legge e, quindi, non può escludere esenzioni, detrazioni e deduzioni già previste dalla legge statale”*.

La Corte esaminando, poi, l'articolo 8 del citato decreto legislativo n. 68 del 2011, ha precisato che *“La diversificazione operata tra i citati commi 2 e 3 induce alla conclusione che la tassa in questione non ha acquisito, nel nuovo regime, la natura di tributo regionale proprio. Dalla formulazione del comma 2 si inferisce, infatti, non già la natura di tributo proprio della tassa automobilistica regionale, ..., ma solo la volontà del legislatore di riservare ad essa un regime diverso rispetto a quello stabilito per gli altri tributi derivati, attribuendone la disciplina alle Regioni, senza che questo comporti una modifica radicale di quel tributo, come anche confermato dall'inciso «fermi restando i limiti massimi di manovrabilità previsti dalla legislazione statale»*.

Alla luce delle suddette considerazioni è evidente che le regioni non possano intervenire nella disciplina delle tasse automobilistiche modificando la soggettività passiva del tributo, introducendo - o mantenendo in vigore - esenzioni che non sono previste dalla legislazione statale.

Inoltre non è possibile assoggettare i veicoli in questione ad una tassa di possesso forfettaria, come sostenuto da alcune Regioni, poiché la legge statale prevede che detti veicoli siano assoggettati alle regole ordinarie del pagamento della tassa automobilistica di possesso.

Nessun rilievo assume, a tal fine, la considerazione che le leggi regionali che disciplinano la materia continuino a produrre effetti a causa del fatto che la legge statale non ha disposto la loro abrogazione.

Infatti, la norma statale non avrebbe in alcun modo potuto abrogare espressamente le norme regionali che comunque diventano, in concreto, incompatibili con la sopravvenuta disciplina statale.

Le regioni, in ossequio al principio di leale cooperazione ed al fine di garantire chiarezza e uniformità alla materia, dovrebbero invece adeguare le proprie norme alla legge statale.

Con riguardo agli aspetti connessi alla contabilizzazione nel bilancio dello Stato del maggior gettito recato dalla disposizione in argomento il Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato precisa quanto segue.

Il maggior gettito derivante dal comma 666 dell'articolo 1 della legge n. 190 del 2014 non è stato considerato dal punto di vista del saldo netto da finanziare- e pertanto non è stato iscritto nel bilancio dello Stato- bensì è stato considerato solo in termini di fabbisogno ed indebitamento netto della P.A., in quanto trattasi di gettito sostanzialmente di spettanza regionale.

I menzionati maggiori introiti sono stati comunque computati fini dei due saldi di finanza pubblica sopra indicati a seguito di una valutazione obiettiva degli stessi effettuata sulla base del tenore della norma di cui al citato comma 666 dell'articolo 1 della legge di stabilità per 2015.