



Ministero dell'Economia e delle Finanze

DIPARTIMENTO DELLE FINANZE DIREZIONE LEGISLAZIONE TRIBUTARIA E FEDERALISMO FISCALE

RISOLUZIONE N. 1 /DF

Roma, 14 giugno 2019

Prot. n. 31015

OGGETTO: Art. 1, comma 1048, della legge 30 dicembre 2018, n. 145. Riduzione del 50 per cento della tariffa delle tasse automobilistiche per gli autoveicoli e i motoveicoli di interesse storico e collezionistico con un'anzianità di immatricolazione compresa tra i 20 e i 29 anni.

Con la nota sopra distinta codesto Comitato ha richiesto chiarimenti in ordine ad alcuni aspetti applicativi dell'agevolazione prevista dall'art. 1, comma 1048, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, che è intervenuto sull'art. 63 della legge 21 novembre 2000, n. 342, rubricato: "Tasse automobilistiche per particolari categorie di veicoli", inserendo: il comma 1-bis, che dispone la riduzione del 50 per cento della tassa automobilistica dovuta per gli autoveicoli e motoveicoli di interesse storico e collezionistico; il comma 1-ter, che individua l'onere finanziario derivante dalla nuova agevolazione. Il citato comma 1-bis dell'art. 63 della legge n. 342 del 2000 accorda dal 1° gennaio 2019 la riduzione al 50 per cento del tributo al contemporaneo verificarsi delle seguenti condizioni: Ministero dell'Economia e delle Finanze DIPARTIMENTO DELLE FINANZE DIREZIONE LEGISLAZIONE TRIBUTARIA E FEDERALISMO FISCALE gli autoveicoli e motoveicoli di interesse storico e collezionistico devono avere: un'anzianità di immatricolazione compresa tra i 20 e i 29 anni; il certificato di rilevanza storica previsto dall'art. 4 del decreto del Ministero delle infrastrutture e trasporti 17 novembre 2009, rilasciato dagli enti di cui al comma 4 dell'art. 60 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285, recante il "Nuovo Codice della Strada"; l'annotazione sulla carta di circolazione del riconoscimento di storicità. Nel passare ad esaminare le singole condizioni richieste dalla nuova disciplina agevolativa occorre sottolineare che per determinare l'anzianità dell'autoveicolo e del motoveicolo, ancorché non espressamente previsto dal comma 1-bis dell'art. 63 legge n. 342 del 2000, occorre far riferimento alla data della "prima immatricolazione

del veicolo in Italia o in altro Stato”, in armonia con il principio fissato nel comma 1 dello stesso art. 63 per i veicoli ultratrentennali. Il diritto al riconoscimento della riduzione tariffaria viene, quindi, meno a far data dal completamento del ventinovesimo anno di anzianità di immatricolazione. Un'altra condizione prescritta dalla norma è il possesso del “certificato di rilevanza storica e collezionistica del veicolo”. Detto certificato “attesta la data di costruzione, la marca, il modello e le caratteristiche tecniche del veicolo, con specifica indicazione di tutte quelle utili per la verifica dell'idoneità alla circolazione, la sussistenza ed elencazione delle originarie caratteristiche di fabbricazione, nonché specifica indicazione di quelle modificate o sostituite”, come dispone il citato art. 4, comma 1, del D.M. 17 dicembre 2009, recante “Disciplina e procedure per l'iscrizione dei veicoli di interesse storico e collezionistico nei registri, nonché per la loro riammissione in circolazione e la revisione periodica”. Il certificato di rilevanza storica e collezionistica del veicolo deve essere rilasciato da uno dei seguenti registri: ☐ ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT e Italiano Alfa Romeo, per gli autoveicoli; ☐ Storico FMI, per i motoveicoli. Detti registri sono individuati dall'art. 60, comma 4, del D.Lgs. n. 285 del 1992, il quale stabilisce che l'iscrizione in uno di essi è presupposto indispensabile affinché un veicolo rientri “nella categoria dei motoveicoli e autoveicoli di interesse storico e collezionistico”. L'ulteriore condizione richiesta dal citato comma 1-bis dell'art. 63 della legge n. 342 del 2000, è che il riconoscimento di storicità sia riportato sulla carta di circolazione. I contribuenti interessati devono, pertanto, presentare la domanda di aggiornamento della carta di circolazione al competente Ufficio provinciale della Motorizzazione civile, così da ottenere l'annotazione prescritta dalla norma in esame. E' opportuno precisare che le condizioni richieste dal comma 1-bis dell'art. 63 della legge n. 342 del 2000 devono sussistere al momento della “scadenza del termine utile per il pagamento” della tassa automobilistica che l'art. 5, trentaduesimo comma, del D.L. 30 dicembre 1982, n. 953, indica come momento rilevante ai fini dell'individuazione della soggettività passiva del tributo, ravvisabile in coloro che “risultano essere proprietari, usufruttuari, acquirenti con patto di riservato dominio, ovvero utilizzatori a titolo di locazione finanziaria, dal pubblico registro automobilistico, per i veicoli in esso iscritti, e dai registri di immatricolazione per i rimanenti veicoli”. Val la pena di sottolineare che nella fase di prima applicazione della norma agevolativa l'azione dell'ente impositore deve essere improntata all'osservanza dei principi generali dell'ordinamento tributario stabiliti dalla legge 27 luglio 2000, n. 212, recante “Disposizioni in materia di statuto dei diritti del contribuente”; pertanto le regioni, oltre ad assumere ogni idonea iniziativa volta a consentire la completa ed agevole conoscenza delle novità introdotte dalle norme in esame al fine di permettere ai contribuenti il corretto adempimento dell'obbligazione tributaria, dovranno riconoscere l'agevolazione anche a coloro che non siano stati in grado di ottenere la prescritta documentazione al momento della prima scadenza della tassa, ma abbiano assolto a tale obbligo nel termine di 60 giorni prescritto dall'art. 3, comma 2, della citata legge n. 212 del 2000. Occorre, infatti, considerare che l'annotazione relativa al riconoscimento di storicità sulla carta di circolazione dei veicoli costituisce un adempimento che non era stato mai richiesto in precedenza, per cui molti contribuenti non solo al 1° gennaio 2019 - data di entrata in vigore dell'art. 1, comma 1048, della legge n. 145 del 2018 - ma anche al 31 gennaio 2019 - data della prima scadenza della tassa - potevano non essere ancora in possesso di una carta di circolazione contenente la prescritta attestazione. La contemporanea sussistenza delle condizioni prescritte dalla norma comporta, dunque, l'applicazione della tassa automobilistica commisurata al 50 per cento della tariffa ordinaria vigente nella regione in cui il tributo deve essere assolto. La mancanza delle condizioni richieste dal citato comma 1-bis dell'art. 63 della legge n. 342 del 2000 determina, ovviamente, l'applicazione della tariffa ordinaria della tassa automobilistica nella misura intera. E', inoltre, necessario evidenziare che la riduzione del 50 per cento dell'importo della tassa automobilistica deve essere riconosciuta anche agli autoveicoli ed ai motoveicoli di interesse

storico e collezionistico con anzianità di immatricolazione compresa tra i 20 e i 29 anni, dotati di certificato di rilevanza storica annotato sulla carta di circolazione “adibiti ad uso professionale”. Infatti, il tenore letterale della norma agevolativa in esame non esclude tale tipologia di veicoli dall’agevolazione in questione, a differenza di quanto disponeva il comma 2 dell’art. 63 della legge n. 342 del 2000 - attraverso il richiamo al comma 1 dello stesso articolo - nel testo in vigore fino al 31 dicembre 2014, che disciplinava l’esenzione per i veicoli di particolare interesse storico e collezionistico. Occorre, infine, porre l’attenzione sulla compatibilità delle norme regionali con le disposizioni del comma 1-bis dell’art. 63 della legge n. 342 del 2000. A tal fine si sottolinea che la tassa automobilistica, come più volte precisato dalla Corte Costituzionale, “non può, dunque, allo stato, ritenersi «tributo proprio della regione», nel senso in cui oggi tale espressione è adoperata dall’art. 119, secondo comma, Cost., essendo indubbio il riferimento della norma costituzionale ai soli tributi istituiti dalle regioni con propria legge, nel rispetto dei principi del coordinamento con il sistema tributario statale” (Corte Costituzionale, sentenza n. 297 del 26 settembre 2003; negli stessi termini, ex plurimis: sentenze n. 455 del 23 dicembre 2005; n. 451 del 21 dicembre 2007, n. 199 del 21 luglio 2016; n. 242 del 22 novembre 2016, n. 133 del 7 giugno 2017, n. 152 dell’11 luglio 2018 e n. 209 del 22 novembre 2018). Ed invero, la tassa automobilistica “si qualifica come tributo proprio derivato”, (Corte Costituzionale, sentenza n. 288 del 19 dicembre 2012) ai sensi dell’art. 7, comma 1, pag 5 / 6 lettera b), n. 1, della legge 5 maggio 2009, n. 42, vale a dire un tributo istituito e regolato da leggi statali, il cui gettito è attribuito alle regioni. Un’ulteriore chiarimento sulla natura della tassa automobilistica è stato di recente fornito dalla Corte Costituzionale che, con la sentenza n. 122 del 20 maggio 2019, si è soffermata ad analizzare la portata dell’art. 8 del D.Lgs. 6 maggio 2011, n. 68, il quale distingue: a) i tributi propri autonomi (o “propri in senso stretto”) “ceduti”, ovvero quelli che prevede possano essere istituiti e interamente disciplinati (o anche soppressi) con legge regionale (comma 1); b) la tassa automobilistica, la cui disciplina è demandata alle Regioni “entro i limiti massimi di manovrabilità previsti dalla legislazione statale” (comma 2); c) i tributi qualificati come “propri derivati” (comma 3). La Corte ha innanzitutto ribadito che dalla formulazione del comma 2 del citato art. 8 del D.Lgs. n. 68 del 2011 “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”» (Corte Costituzionale, sentenza n. 288 del 2012). Nel soffermarsi, poi, ad analizzare quest’ultimo inciso, la Corte Costituzionale ha sottolineato che con la norma in esame “il legislatore ha attribuito alla tassa automobilistica una valenza differenziata, sia rispetto ai tributi propri autonomi (siano essi “originari” o, ... “ceduti”), sia rispetto ai tributi propri derivati, configurandola come un tributo proprio derivato particolare, parzialmente “ceduto”, in quanto alle Regioni è riconosciuto un più ampio margine di autonoma disciplina, limitato dal vincolo, unidirezionale, di non superare il limite massimo di manovrabilità stabilito dalla legge statale”. La tassa automobilistica, quindi, “da un lato, in quanto non interamente “ceduta” alle Regioni, come invece i tributi menzionati al comma 1 dell’art. 8, del d.lgs. n. 68 del 2011, continua a ricadere tra i tributi propri derivati, ma dall’altro, all’interno di tale categoria, assume caratteristiche distinte, in quanto il principio di coordinamento di cui al comma 2 del medesimo art. 8 introduce un più ampio margine alla competenza legislativa regionale – da esercitarsi, in ogni caso, nel rispetto dei principi dell’equilibrio di bilancio di cui all’art. 81 Cost. e senza alcuna ricaduta sulle finanze statali”. Si invitano, pertanto, le regioni a tener conto dei principi enucleati dalla Corte Costituzionale.

IL DIRETTORE GENERALE DELLE FINANZE

Fabrizia Lapecorella

[documento firmato digitalmente]