

I veicoli storici con meno di 30 anni pagano il bollo

La circolare n. 4/DF datata 1 aprile 2015 del Dipartimento delle Finanze fornisce chiarimenti in materia di soppressione dell'esenzione delle tasse automobilistiche per i veicoli di particolare interesse storico e collezionistico, contenuta delle disposizioni dettate dall'articolo 1, comma 666, della Legge 23 dicembre 2015 (legge di Stabilità) e sugli effetti che determina sulle previgenti disposizioni regionali.

Detta circolare conferma che l'esenzione del bollo ora è riservata unicamente ai veicoli e motoveicoli di particolare interesse storico e collezionistico (esclusi quelli adibiti a uso professionale) superiori ai 30 anni per i quali è prevista la tassa forfettaria annua e l'imposta provinciale di trascrizione.

Le norme regionali contrarie a quanto sopra devono ritenersi abrogate. Il testo della circolare aprendo [http://www.coordinamentocamperisti.it/contenuto.php?file=files/30 Autocaravan/index.htm](http://www.coordinamentocamperisti.it/contenuto.php?file=files/30%20Autocaravan/index.htm)

RISOLUZIONE N. 4/DF



*Ministero
dell'Economia e delle Finanze*

DIPARTIMENTO DELLE FINANZE

DIREZIONE LEGISLAZIONE TRIBUTARIA E FEDERALISMO FISCALE

Prot. 7542

Roma, 1° aprile 2015

OGGETTO: Art. 1, comma 666, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 - soppressione dell'esenzione dalle tasse automobilistiche per i veicoli di particolare interesse storico e collezionistico.

Con la nota sopra distinta codesto Comitato ha richiesto chiarimenti in ordine alle disposizioni dettate dall'art. 1, comma 666, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, in materia di tasse automobilistiche ed agli effetti che determinano sulle previgenti disposizioni regionali.

Al riguardo si rammenta che l'art. 1, comma 666, della legge n. 190 del 2014, intervenendo sull'art. 63 della legge 21 novembre 2000, n. 342:

- alla lettera b) ha abrogato:

- ❖ il comma 2, che prevedeva per gli autoveicoli e motoveicoli di particolare interesse storico e collezionistico l'esenzione dal pagamento delle tasse automobilistiche a decorrere dall'anno in cui si compiva il ventesimo anno dalla loro costruzione;
 - ❖ il comma 3, il quale disponeva che i veicoli storici erano quelli individuati, con propria determinazione, dall'Automobilclub Storico Italiano (ASI), e per i motoveicoli, anche dalla Federazione Motociclistica Italiana (FMI);
- alla lettera c) ha eliminato nel comma 4 il riferimento ai veicoli di cui al comma 2.

L'abrogazione dei citati commi 2 e 3 dell'art. 63 della legge n. 342 del 2000, comporta, quindi, che agli autoveicoli ed ai motoveicoli di particolare interesse storico e collezionistico non è più riconosciuta l'esenzione dal pagamento delle tasse automobilistiche.

Detta esenzione è riservata, invece, ai soli veicoli e motoveicoli - esclusi quelli adibiti ad uso professionale - ultratrentennali di cui al comma 1 del citato art. 63 della legge n. 342 del 2000, per i quali è conseguentemente dovuta la *"tassa di circolazione forfettaria annua"* e l'imposta provinciale di trascrizione di cui all'art. 56 del D.Lgs. 15 dicembre 1997, n. 446, in misura fissa, come prescrive il successivo comma 4 del citato art. 63 della legge n. 342 del 2000.

Pertanto i veicoli di particolare interesse storico e collezionistico, non godendo più dell'esenzione in esame, sono assoggettati alla tassa automobilistica che deve essere assolta nella misura e con le modalità ordinarie, al pari dell'imposta provinciale di trascrizione.

E' evidente, dunque, che i parametri del particolare interesse storico collezionistico dei veicoli e dell'anzianità ultraventennale degli stessi, non hanno più alcun rilievo ai fini tributari.

Detto principio, sotteso alle disposizioni dell'art. 1, comma 666, della legge n. 190 del 2014, deve essere naturalmente rispettato anche dalle leggi regionali in materia di tasse automobilistiche.

Si rileva al riguardo, che, alcune leggi regionali, in ossequio alle previgenti disposizioni statali, di cui ai commi 1 e 2 dell'art. 63 della legge n. 342 del 2000, abrogati dalla legge di stabilità per il 2015, avevano disposto l'esenzione dal pagamento della tassa automobilistica per autoveicoli e motoveicoli di particolare interesse storico e collezionistico e l'assoggettamento di tali veicoli alla tassa di circolazione forfettaria.

In ordine alla problematica relativa alla compatibilità di tali norme regionali con le disposizioni dell'art. 1, comma 666, della legge n. 190 del 2014, appare indispensabile prendere le mosse dal quadro normativo di riferimento.

La tassa automobilistica, infatti, disciplinata dal D.P.R. 5 febbraio 1953, n. 39, recante il *"Testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche"*, è stata *«attribuita»* per intero alle regioni a statuto ordinario dall'art. 23, comma 1, del D.Lgs. 30 dicembre 1992, n. 504, assumendo contestualmente la

denominazione di tassa automobilistica regionale; successivamente 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.

A tal proposito giova rammentare che la Corte Costituzionale nella sentenza n. 297 del 26 settembre 2003, ha precisato che 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, ma che resta *"invece ferma la competenza esclusiva dello Stato per ogni altro aspetto della disciplina sostanziale della tassa stessa"*.

Dopo questa fondamentale premessa la Corte ha concluso sostenendo che: *"La tassa automobilistica 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."* (negli stessi termini: Corte Cost. sentenze n. 296 del 26 settembre 2003; n. 311 del 15 ottobre 2003; n. 455 del 23 dicembre 2005; n. 451 del 21 dicembre 2007).

Nella fattispecie in esame, quindi, la scelta del legislatore nazionale di razionalizzare le agevolazioni in materia di tasse automobilistiche, non può essere oggetto di censure, in quanto la disciplina di dette tasse, in base all'art. 117, secondo comma, lettera e), della Costituzione, rientra nell'ambito della sfera di competenza esclusiva dello Stato.

In buona sostanza, *"il legislatore statale può legittimamente variare la disciplina di tali tributi, incidere sulle aliquote e persino sopprimerli, in quanto essi rientrano nell'ambito della sua sfera di competenza esclusiva."* (Corte Cost. sentenza n. 97 del 23 maggio 2013; negli stessi termini: Corte Cost. sentenza n. 26 del 13 febbraio 2014).

L'assetto appena descritto non è in alcun modo mutato a seguito dell'emanazione delle disposizioni in materia di federalismo fiscale contenute nel D.Lgs. 6 maggio 2011, n. 68, il quale al comma 2 dell'art. 8 dispone 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 - vale a dire tra i tributi che, come precisa l'art. 7, comma 1, lettera b), n. 3, della legge 5 maggio 2009, n. 42, sono *"istituiti dalle regioni con proprie leggi in relazione ai presupposti non già assoggettati ad imposizione erariale"* -, ma tra i *"tributi propri derivati"*, cioè quelli *"istituiti e regolati da leggi statali, il cui gettito è attribuito alle regioni"* come li definisce la lettera b), n. 1, della stessa norma.

Siffatta conclusione è stata confermata dalla Corte Costituzionale che, nella sentenza n. 288 del 19 dicembre 2012, dopo aver richiamato le nozioni di *"tributo proprio"* e di *"tributo proprio derivato"* della regione, contenute nel citato art. 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 riguardo, poi, alla formulazione letterale dell'art. 8 del D. Lgs. 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»"*.

Quanto esposto sembra, pertanto, sufficiente a chiarire che le norme delle leggi regionali che prevedono ancora l'esenzione per le auto storiche siano incompatibili con la sopravvenuta disciplina statale e devono, pertanto, ritenersi abrogate.

Questo principio è stato enunciato anche dal Consiglio di Stato che nella sentenza n. 2747 del 27 maggio 2014, a conferma delle conclusioni contenute nella sentenza del TAR per la Lombardia T.A.R. Lombardia – Milano, Sez. I, n. 406 del 14 febbraio 2013, ha espressamente affermato che *"posto che la disciplina ... appartiene alla competenza legislativa esclusiva dello Stato, ogni disposizione normativa regionale contrastante con quella statale è immediatamente incompatibile e pertanto da ritenersi abrogata"*.

Né è possibile sostenere che le regioni possano intervenire nella disciplina delle tasse automobilistiche reintroducendo un'esenzione che non è più prevista dalla legislazione statale. Infatti, una norma regionale di tale tenore finirebbe per incidere sia sulla soggettività passiva, sia sull'individuazione delle fattispecie imponibili delle tasse in questione, vale a dire sugli elementi caratterizzanti del tributo, la cui individuazione è, invece, riservata alla legge statale e sarebbe, pertanto, suscettibile di impugnativa innanzi alla Corte Costituzionale per violazione dell'art. 117, secondo comma, lettera e), della Costituzione.

Tale conclusione è, del resto, avvalorata dalla stessa Corte Costituzionale che, esaminando alcune norme regionali proprio in materia di tasse automobilistiche, ha espressamente precisato che:

- ✓ *“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” (sentenza n. 296 del 26 settembre 2003);*
- ✓ *“Tale disposizione ... introduce una esenzione non contemplata dalla legge statale ... Anche in tal caso la norma regionale impugnata interviene, dunque, su un aspetto della disciplina sostanziale del tributo riservata alla competenza legislativa esclusiva dello Stato e deve essere conseguentemente dichiarata illegittima per la violazione dell’art. 117, secondo comma, lettera e), della Costituzione.” (sentenza n. 455 del 23 dicembre 2005).*

Alla luce delle considerazioni esposte, appare opportuno che i soggetti attivi dell’obbligazione tributaria , in ottemperanza a quanto prescritto dall’art. 5 della legge 27 luglio 2000, n. 212, recante disposizioni sullo Statuto dei diritti del contribuente - che impone di assumere ogni idonea iniziativa volta a consentire la completa ed agevole conoscenza delle disposizioni legislative intervenute in materia tributaria - diano massima diffusione, con le forme che si riterranno più adeguate, alle novità introdotte dall’art. 1, comma 666, della legge n. 190 del 2014, al fine di permettere ai contribuenti il corretto adempimento dell’obbligazione tributaria.

Il Direttore Generale delle Finanze

Fabrizia Lapecorella