CORTE COSTITUZIONALE

Sentenza **122/2019** (ECLI:IT:COST:2019:122)
Giudizio: **GIUDIZIO DI LEGITTIMITÀ COSTITUZIONALE IN VIA INCIDENTALE**
Presidente: **LATTANZI** - Redattore: **ANTONINI**
Udienza Pubblica del **02/04/2019**; Decisione del **02/04/2019**
Deposito del **20/05/2019**; Pubblicazione in G. U. **22/05/2019**
Norme impugnate: Art. 7, c. 2°, della legge della Regione Emilia-Romagna 21/12/2012, n. 15.
Massime: **42521 42522 42523**
Atti decisi: **ord. 99/2018**

SENTENZA N. 122

ANNO 2019

REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

LA CORTE COSTITUZIONALE

composta dai signori: Presidente: Giorgio LATTANZI; Giudici : Aldo CAROSI, Marta CARTABIA, Mario Rosario MORELLI, Giancarlo CORAGGIO, Giuliano AMATO, Silvana SCIARRA, Daria de PRETIS, Nicolò ZANON, Franco MODUGNO, Augusto Antonio BARBERA, Giovanni AMOROSO, Francesco VIGANÒ, Luca ANTONINI,

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nel giudizio di legittimità costituzionale dell'art. 7, comma 2, della legge della Regione Emilia-Romagna 21 dicembre 2012, n. 15 (Norme in materia di tributi regionali), promosso dalla Commissione tributaria provinciale di Bologna, nel procedimento vertente tra Giampaolo Montaguti e la Regione Emilia-Romagna, con ordinanza del 26 gennaio 2018, iscritta al n. 99

del registro ordinanze 2018 e pubblicata nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica numero 28, prima serie speciale, dell'anno 2018.

Visto l'atto di costituzione della Regione Emilia-Romagna;

udito nell'udienza pubblica del 2 aprile 2019 il Giudice relatore Luca Antonini;

udito l'avvocato Maria Chiara Lista per la Regione Emilia-Romagna.

Ritenuto in fatto

1.– La Commissione tributaria provinciale di Bologna, con ordinanza del 26 gennaio 2018 (r. o. n. 99 del 2018), ha sollevato questioni di legittimità costituzionale dell'art. 7, comma 2, della legge della Regione Emilia-Romagna 21 dicembre 2012, n. 15 (Norme in materia di tributi regionali), in riferimento agli artt. 117, quarto comma, e 119, secondo comma, della Costituzione.

1.1.– Secondo la disposizione regionale censurata, «[d]al 1° gennaio 2013 gli autoveicoli ed i motoveicoli, esclusi quelli adibiti ad uso professionale, di anzianità tra i venti e i trenta anni, classificati d'interesse storico o collezionistico, iscritti in uno dei registri ASI [Automobilclub Storico Italiano], Storico Lancia, Italiano Fiat, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI [Federazione Motociclistica Italiana], previsti dall'articolo 60 del decreto legislativo n. 285 del 1992 e dal relativo regolamento attuativo, sono esentati dal pagamento della tassa automobilistica regionale. Ai fini dell'esonero fiscale, la certificazione d'iscrizione attestante la data di costruzione nonché le caratteristiche tecniche è prodotta alla Regione».

2.– Il giudice rimettente rileva in punto di fatto che: a) il sig. Giampaolo Montaguti ha impugnato una cartella di pagamento emessa a seguito dell'iscrizione a ruolo di una somma, a fronte della mancata corresponsione della tassa automobilistica dovuta per l'anno 2013, chiedendone l'annullamento sul presupposto che il veicolo in questione, essendo stato immatricolato nell'anno 1990, godeva dell'esenzione prevista dall'art. 63, comma 2, della legge 21 novembre 2000, n. 342 (Misure in materia fiscale); b) la Regione Emilia-Romagna, costituitasi nel giudizio principale, ha chiesto respingersi il ricorso, giacché la fattispecie risulta legittimamente regolata dall'art. 7, comma 2, l. reg. Emilia-Romagna n. 15 del 2012.

3.– Quanto alla rilevanza delle questioni, il rimettente osserva che essa discenderebbe dalla circostanza che la Regione, «come dalla stessa espressamente enunciato nelle proprie controdeduzioni», ha inteso procedere alla riscossione del tributo non versato sul dichiarato presupposto che l'autoveicolo in questione, immatricolato nell'anno 1990 e ricadente nella fascia di anzianità compresa tra i venti e trenta anni, rimarrebbe assoggettato al pagamento della tassa dovuta in via ordinaria, in quanto non iscritto in uno dei registri indicati nell'art.7, comma 2, della legge reg. Emilia-Romagna n. 15 del 2012. La definizione della controversia dipenderebbe, pertanto, «dalla regolazione o meno di essa alla luce della norma richiamata».

4.– Quanto al merito, il giudice rimettente ritiene le questioni non manifestamente infondate perché l'art. 7, comma 2, l. reg. Emilia-Romagna n. 15 del 2012 violerebbe i parametri indicati dagli artt. 117, quarto comma, e 119, secondo comma, Cost. A sostegno di tali doglianze, richiama la sentenza di questa Corte n. 288 del 2012 per dedurne che la tassa automobilistica resta pur sempre un tributo derivato, di modo che la Regione, con riferimento ad essa, «non può escludere esenzioni, detrazioni e deduzioni già previste dalla legge statale».

Il rimettente evidenzia che la materia in oggetto era regolata, ratione temporis, dall'art. 63 della legge n. 342 del 2000, il quale stabiliva, al comma 2, che l'esenzione dal pagamento della tassa, prevista dal comma l per i veicoli ultratrentennali, esclusi quelli adibiti ad uso

professionale, «è altresì estesa agli autoveicoli e motoveicoli di particolare interesse storico e collezionistico per i quali il termine è ridotto a venti anni», e, al comma 3, che tali veicoli fossero individuati «con propria determinazione, dall'ASI e, per i motoveicoli, anche dalla FMI».

Secondo il medesimo rimettente, la legge regionale, nella vigenza di tale norma statale, non poteva dettare «una disciplina che, in palese obliterazione della norma statale e del beneficio da essa testualmente previsto in favore di tali categorie di veicoli restringesse il campo di fruibilità dell'esenzione, prevedendo che non lo fossero i veicoli ultraventennali privi dell'iscrizione in uno dei registri tenuti dagli enti riconosciuti».

5.– Con atto depositato il 22 giugno 2018 si è costituita la Regione Emilia-Romagna chiedendo che le questioni siano dichiarate inammissibili perché non rilevanti e comunque del tutto infondate.

5.1.– Quanto alla inammissibilità per difetto del requisito della rilevanza, la Regione sostiene che, nel 2013, il ricorrente nel giudizio principale «non era in possesso […] di alcuna iscrizione negli idonei registri, comprovante l'interesse storico e collezionistico della propria autovettura, iscrizione che già la disciplina nazionale, prima che regionale, vigente, richiedeva». Pertanto, a detta della Regione, da un lato il contribuente «ha erroneamente interpretato il presupposto di diritto che l'avrebbe legittimato a richiedere la suddetta esenzione», dall'altro la Commissione tributaria provinciale rimettente, «pur dando espressamente atto che il ricorrente non era in possesso di alcuna documentazione attestante l'accertamento di interesse storico e collezionistico del veicolo, ha, tuttavia, del tutto inopinatamente ed ingiustificatamente ritenuto la rilevanza della questione di legittimità costituzionale della legge regionale, reputando, ma a questo punto del tutto erroneamente, che la preclusione derivi al ricorrente dalla sola legge regionale».

5.2.– Da qui, secondo la Regione, il profilo di manifesta infondatezza poiché, se, da un lato, in forza della disciplina nazionale di cui all'art. 63, comma 3, della legge n. 342 del 2000, fino al 2009, «in assenza di una specifica disciplina procedimentale regolante la certificazione dei requisiti», era ritenuta sufficiente una mera attestazione dell'interesse storico del veicolo rilasciata dall'ASI; dall'altro, tuttavia, dall'entrata in vigore del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 dicembre 2009 (applicabile ratione temporis alla fattispecie oggetto del giudizio), invece, «l'esenzione fiscale è subordinata al rilascio della predetta certificazione, che avviene contestualmente alla presentazione della domanda di iscrizione».

Pertanto, osserva la Regione, non può dirsi «verificato il presupposto che il giudice rimettente pone alla base della ritenuta non manifesta infondatezza della questione di legittimità costituzionale, ossia che la legge regionale abbia dettato una disciplina innovativa e restrittiva delle condizioni di esenzione, prevedendo che non potessero fruirne i veicoli ultraventennali privi dell'iscrizione in uno dei registri tenuti dagli enti riconosciuti, quando invece essa ha ricalcato il contenuto di disposizioni statali vigenti».

Ritiene la Regione che, rispetto alla legge statale applicabile ratione temporis, «la legge regionale introduce semplicemente una formalità, consistente nella produzione da parte dell'ASI di tale certificazione (la stessa richiesta dalla legislazione statale) alla Regione, quale ente beneficiario della tassa automobilistica, non richiedendo, quindi nulla in più rispetto ai requisiti e alle condizioni stabilite dalla normativa nazionale, sia in ordine alla classificazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico, sia in ordine alla comprova di tali requisiti ai fini fiscali».

Conclude la Regione che «[t]utto quanto sopra precisato rende evidente la manifesta infondatezza della questione posta e chiarisce anche l'insussistenza dello stesso profilo della "rilevanza"», in quanto il ricorrente «non era in possesso del requisito – in particolare

dell'iscrizione in uno dei registri (che ben poteva chiedere all'ASI o ad uno dei registri storici previsti dalla norma) – che gli avrebbe consentito di accedere al beneficio fiscale».

5.3.– Da ultimo, la Regione argomenta la manifesta infondatezza della questione anche in ragione del non pertinente «costante richiamo» all'art. 117, quarto comma, Cost., relativo alla potestà legislativa cosiddetta residuale delle Regioni, in luogo dell'art. 117, secondo comma, lettera e), Cost., «che non viene, invece, mai menzionato, sicché non pare possa essere attribuito a mero errore materiale».

La parte privata del giudizio principale non si è costituita in quello incidentale.

Considerato in diritto

1.– La Commissione tributaria provinciale di Bologna, con ordinanza del 26 gennaio 2018 (r. o. n. 99 del 2018), ha sollevato questioni di legittimità costituzionale dell'art. 7, comma 2, della legge della Regione Emilia-Romagna 21 dicembre 2012, n. 15 (Norme in materia di tributi regionali), in riferimento agli artt. 117, quarto comma, e 119, secondo comma, della Costituzione.

Secondo la disposizione regionale censurata, «[d]al 1° gennaio 2013 gli autoveicoli ed i motoveicoli, esclusi quelli adibiti ad uso professionale, di anzianità tra i venti e i trenta anni, classificati d'interesse storico o collezionistico, iscritti in uno dei registri ASI [Automobilclub Storico Italiano], Storico Lancia, Italiano Fiat, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI [Federazione Motociclistica Italiana], previsti dall'articolo 60 del decreto legislativo n. 285 del 1992 e dal relativo regolamento attuativo, sono esentati dal pagamento della tassa automobilistica regionale. Ai fini dell'esonero fiscale, la certificazione d'iscrizione attestante la data di costruzione nonché le caratteristiche tecniche è prodotta alla Regione».

1.1.– Il rimettente giudica sulla richiesta di annullamento di una cartella di pagamento emessa per la mancata corresponsione della tassa automobilistica dovuta per l'anno 2013; richiesta fondata dal ricorrente «sul presupposto che il veicolo in questione, essendo stato immatricolato nell'anno 1990, godeva dell'esenzione prevista dall'art. 63, comma 2», della legge 21 novembre 2000, n. 342 (Misure in materia fiscale). Detto comma 2 – nel testo applicabile ratione temporis – stabiliva che l'esenzione dal pagamento della tassa, prevista dal comma l per i veicoli ultratrentennali, esclusi quelli adibiti ad uso professionale, «è altresì estesa agli autoveicoli e motoveicoli di particolare interesse storico e collezionistico per i quali il termine è ridotto a venti anni». Il successivo comma 3 stabiliva che tali veicoli fossero individuati «con propria determinazione», aggiornata annualmente, «dall'ASI e, per i motoveicoli, anche dalla FMI»,.

2.– Il giudice rimettente ritiene che la rilevanza delle questioni discenda dalla circostanza che la Regione ha proceduto alla riscossione del tributo non versato sul dichiarato presupposto che l'autoveicolo in questione, immatricolato nell'anno 1990 e ricadente nella fascia di anzianità compresa tra i venti e trenta anni, rimarrebbe assoggettato al pagamento della tassa dovuta in via ordinaria, in quanto non iscritto in uno dei registri indicati nell'art. 7, comma 2, della legge reg. Emilia-Romagna n. 15 del 2012. La definizione della controversia dipenderebbe, pertanto, «dalla regolazione o meno di essa alla luce della norma richiamata».

2.1.– La Regione eccepisce l'inammissibilità delle questioni per difetto di rilevanza, poiché il ricorrente nel giudizio principale «non era in possesso […] di alcuna iscrizione negli idonei registri, comprovante l'interesse storico e collezionistico della propria autovettura, iscrizione che già la disciplina nazionale, prima che regionale, vigente, richiedeva». Il rimettente, «pur dando espressamente atto che il ricorrente non era in possesso di alcuna documentazione

attestante l'accertamento di interesse storico e collezionistico del veicolo, ha, tuttavia, del tutto inopinatamente ed ingiustificatamente ritenuto la rilevanza della questione di legittimità costituzionale della legge regionale, reputando, ma a questo punto del tutto erroneamente, che la preclusione derivi al ricorrente dalla sola legge regionale».

2.2.– L'eccezione non è fondata.

Il giudizio di rilevanza, per costante giurisprudenza costituzionale, è riservato al giudice rimettente, sì che l'intervento della Corte deve limitarsi ad accertare l'esistenza di una motivazione sufficiente, non palesemente erronea o contraddittoria, senza spingersi fino a un esame autonomo degli elementi che hanno portato il giudice a quo a determinate conclusioni (ex plurimis, sentenza n. 41 del 2011).

In altre parole, nel giudizio di costituzionalità, ai fini dell'apprezzamento della rilevanza, ciò che conta è la valutazione che il giudice a quo deve effettuare in ordine alla possibilità che il procedimento pendente possa o meno essere definito indipendentemente dalla soluzione della questione sollevata, potendo la Corte interferire su tale valutazione solo se essa, a prima vista, appaia assolutamente priva di fondamento (sentenza n. 71 del 2015).

Un simile presupposto non si verifica nel caso di specie, perché il rimettente ha sufficientemente motivato nel senso che la pretesa tributaria della Regione trova fondamento nella disposizione censurata, che richiede, ai fini della esenzione, requisiti ulteriori rispetto a quelli previsti dalla legislazione statale. Dalla declaratoria di illegittimità costituzionale della disposizione censurata deriverebbe, pertanto, perlomeno un cambiamento del quadro normativo assunto dal giudice rimettente (sentenza n. 390 del 1996).

Non è quindi implausibile ritenere che l'eventuale illegittimità della suddetta disposizione incida sul procedimento principale, come richiesto dall'art. 23 della legge 11 marzo 1953, n. 87 (Norme sulla costituzione e sul funzionamento della Corte costituzionale) e costantemente confermato dalla giurisprudenza di questa Corte (ex plurimis, sentenza n. 91 del 2013).

3.– Quanto al merito, il giudice a quo ritiene le questioni non manifestamente infondate in quanto l'art. 7, comma 2, legge reg. Emilia-Romagna n. 15 del 2012 violerebbe i parametri evocati. A sostegno di tali doglianze richiama la sentenza n. 288 del 2012 di questa Corte e osserva che la tassa automobilistica resta pur sempre un tributo derivato, di modo che la Regione, con riferimento ad essa, «non può escludere esenzioni, detrazioni e deduzioni già previste dalla legge statale».

Secondo il giudice rimettente, la legge regionale, nella vigenza della disciplina statale di cui al citato art. 63, comma 2, della legge n. 342 del 2000, non poteva dettare «una disciplina che in palese obliterazione della norma statale e del beneficio da essa testualmente previsto in favore di tali categorie di veicoli restringesse il campo di fruibilità dell'esenzione, prevedendo che non lo fossero i veicoli ultraventennali privi dell'iscrizione ad uno dei registri tenuti dagli enti riconosciuti».

3.1.– In via preliminare va osservato che la Regione eccepisce la manifesta infondatezza in ragione del non pertinente «costante richiamo» all'art. 117, quarto comma, Cost., relativo alla potestà legislativa cosiddetta residuale delle Regioni, in luogo dell'art. 117, secondo comma, lettera e), Cost., «che non viene, invece, mai menzionato, sicché non pare possa essere attribuito a mero errore materiale».

3.2.– L'eccezione non è fondata.

3.3.– Il riferimento alla competenza statale esclusiva in materia di «sistema tributario […] dello Stato di cui all'art. 117, secondo comma, lettera e), Cost., piuttosto che all'art. 117, quarto comma, Cost., emerge in modo sufficientemente chiaro, ancorché implicito, dal contesto

della ordinanza di rimessione (per casi analoghi, sentenze n. 116 del 2018 e n. 32 del 2018). Questa, infatti, già in sé piuttosto succinta, richiama diffusamente una pronuncia di questa Corte (la sentenza n. 288 del 2012) che, proprio in relazione all'art. 117, secondo comma, lettera e), Cost., ha statuito i principi che il giudice a quo vorrebbe far valere in relazione alla fattispecie che è chiamato ad applicare.

3.4.– Le questioni di legittimità costituzionale sollevate concernono dunque il rapporto tra la norma regionale e quella statale, vigenti ratione temporis, al fine di stabilire se la Regione, con l'art. 7, comma 2, della citata legge reg. Emilia-Romagna n. 15 del 2012, abbia violato la suddetta competenza statale esclusiva di cui all'art. 117, secondo comma, lettera e), Cost. e l'art. 119, secondo comma, Cost.

4.– Le questioni sono fondate nei limiti che seguono.

Occorre preliminarmente precisare che la normativa statale rilevante al fine della verifica di legittimità costituzionale è solo quella applicabile al giudizio principale tenuto conto dell'anno di imposta (2013), cui si riferisce la tassa automobilistica oggetto di recupero mediante cartella di pagamento. Non assumono, quindi, specifico rilievo le modificazioni nel tempo succedutesi con riguardo alla fattispecie disciplinata dal menzionato art. 63 della legge n. 342 del 2000: a) né l'abrogazione, a decorrere dal 1° gennaio 2015, dei citati commi 2 e 3 dello stesso articolo, disposta dall'art. 1, comma 666, lettera b), della legge 23 dicembre 2014, n. 190, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2015)»; b) né l'introduzione, a decorrere dal 1° gennaio 2019, del comma 1-bis al medesimo art. 63, ad opera dell'art. 1, comma 1048, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021), che – modificandone la precedente ratio – attualmente dispone «[g]li autoveicoli e motoveicoli di interesse storico e collezionistico con anzianità di immatricolazione compresa tra i venti e i ventinove anni, se in possesso del certificato di rilevanza storica di cui all'articolo 4 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 dicembre 2009, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 65 del 19 marzo 2010, rilasciato dagli enti di cui al comma 4 dell'articolo 60 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e qualora tale riconoscimento di storicità sia riportato sulla carta di circolazione, sono assoggettati al pagamento della tassa automobilistica con una riduzione pari al 50 per cento».

4.1.– Ciò premesso, non coglie nel segno la difesa della Regione quando eccepisce l'infondatezza delle questioni affermando che, dall'entrata in vigore del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 dicembre 2009, anche a livello statale «l'esenzione fiscale è subordinata al rilascio della predetta certificazione, che avviene contestualmente alla presentazione della domanda di iscrizione».

Qui rileva, infatti, il confronto tra le fattispecie normative: più precisamente tra quella configurata dalla legge regionale e quella configurata dalla legge statale allora vigente, ovvero dall'abrogato comma 3 del citato art. 63 della legge n. 342 del 2000, che prevedeva, ai fini dell'applicazione dell'esenzione dalla tassa automobilistica, che i veicoli di «particolare» interesse storico e collezionistico fossero «individuati, con propria determinazione dall'ASI e, per i motoveicoli, anche dalla FMI».

In merito a tale disposizione questa Corte ha ricordato (sentenza n. 209 del 2018) che, per la giurisprudenza di legittimità, ai fini del riconoscimento del relativo regime di favore non è prevista alcuna iscrizione nei registri tenuti dall'ASI o dalla FMI; l'esenzione, infatti, da un lato dipende dall'accertamento costitutivo demandato ai suddetti enti, ma, dall'altro, tale accertamento «non ha effetto "ad rem", è limitato ad un elenco analitico di modelli e marche, ed ha portata generale e astratta, riferita, cioè, a categorie complessive di veicoli (nella specie, immatricolati da oltre vent'anni con determinate caratteristiche tecniche)» (da ultimo, in senso

conforme, Corte di cassazione, sezione tributaria, ordinanza 20 luglio 2018, n. 19421).

La suddetta norma statale non è stata, quindi, incisa dalla circostanza che l'ASI, nelle determinazioni assunte in riferimento ad essa, adottate a partire dall'anno 2011, abbia variato la precedente prassi – che si limitava a richiedere il possesso dei requisiti previsti dal proprio regolamento tecnico nazionale – richiamando (con l'obiettivo di introdurre un'unica qualifica e procedura, valida sia per la circolazione che per ottenere i benefici fiscali in materia di tasse automobilistiche) il citato d.m. 17 dicembre 2009, attinente alla disciplina e alla circolazione stradale dei veicoli di interesse storico e collezionistico, e richiedendo, anche per l'applicazione dei benefici fiscali, l'iscrizione, a titolo oneroso, nei propri registri.

Ai fini che qui rilevano, la portata di una disciplina fiscale statale – che rimette all'ASI la sola individuazione, nell'ambito delle categorie elencate direttamente dal comma 2, dei veicoli di particolare interesse storico e collezionistico – non può, infatti, essere fatta discendere dai requisiti aggiuntivi introdotti da un ente privato di tipo associativo, quale l'ASI, a seguito della variazione della prassi seguita.

4.2.– La conferma che, per l'esenzione fiscale dei veicoli di particolare interesse storico e collezionistico dal pagamento della tassa automobilistica, non rilevasse la loro circolazione, si desume, del resto, dal comma 4 dell'art. 63 della legge n. 342 del 2000, il quale, nella formulazione vigente ratione temporis, stabiliva che i veicoli di cui ai commi 1 e 2 fossero assoggettati, «in caso di utilizzazione sulla pubblica strada», ad una tassa di circolazione forfettaria annua.

Tale disposizione, infatti, prevedendo come mera eventualità la «utilizzazione sulla pubblica strada», evidenziava che la suddetta esenzione dalla tassa automobilistica era riconosciuta a prescindere dalla circolazione (e quindi dalla relativa disciplina, ivi compresa l'iscrizione negli specifici registri), in ragione di altre caratteristiche dei veicoli «di particolare interesse storico e collezionistico», individuate direttamente dal comma 2 dell'art. 63, consistenti nell'essere gli stessi costruiti specificamente per le competizioni o a scopo di ricerca o aventi rilievo industriale, sportivo, estetico o di costume.

Questa Corte, del resto, ha già precisato che la disciplina della circolazione stradale dei veicoli di interesse storico e collezionistico è fattispecie distinta e diversa da quella dell'esenzione fiscale disposta dall'art. 63 della legge n. 342 del 2000 per i veicoli di «particolare» interesse storico e collezionistico. Infatti, nella sentenza n. 455 del 2005 si è affermato che l'art. 60, comma 4, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada) «individua i veicoli di interesse storico e collezionistico al solo fine di regolarne la circolazione stradale (subordinandola appunto, a pena di sanzioni amministrative, al possesso dei requisiti indicati nel regolamento di attuazione per tale tipo di veicoli: commi 5 e 6 del medesimo articolo) e non può estendersi al diverso ambito settoriale dell'esenzione dalla tassa automobilistica sia perché tale esenzione trova una compiuta e specifica disciplina nel citato art. 63 [della legge n. 342 del 2000], sia perché la norma agevolativa fa riferimento ai veicoli di "particolare" interesse storico e collezionistico e non a quelli di mero interesse storico e collezionistico».

Tale distinzione è stata poi confermata, sotto questo profilo, dalla giurisprudenza della Corte di cassazione, la quale ha ribadito che la disciplina prevista dalle norme inerenti alla circolazione stradale «rileva sia sotto il profilo dell'accertamento dell'adeguato modo di conservazione (richiesto dal D.Lgs. 24 giugno 2003, n. 209, concernente la "attuazione della direttiva 2000/53/CE, relativa ai veicoli fuori uso" e successive modifiche), sia sotto il profilo della verifica delle prescrizioni di sicurezza richieste dal D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, art. 215, (recante "regolamento di esecuzione al Codice della strada", per la loro circolazione su strada) ma non certo sotto il profilo dell'esenzione di cui [all'art. 63 della legge n. 342 del 2000]. Di ciò è fatta espressa affermazione anche nella Risoluzione n. 112/2011 dell'Agenzia

delle entrate nella quale si rileva – da un canto – che "la L. 21 novembre 2000, n. 342, citato art. 63, commi 2 e 3, non delineano alcuna procedura di tipo […] autorizzatorio, né viene prevista, per il riconoscimento del regime di favore, l'iscrizione nei registri tenuti dall'ASI o dalla FMI o in altro registro storico" e – d'altro canto – si evidenzia che "per fruire del beneficio fiscale in commento non viene espressamente richiesta l'iscrizione del veicolo nei predetti registri, come è, invece, disposto dall'art. 60 C.d.S.", onde appare pacifico che le previsioni dettate dal Codice della Strada non esplicano effetto alcuno in ordine al regime fiscale applicabile ai veicoli in argomento» (Corte di cassazione, sezione tributaria, sentenza 15 febbraio 2013, n. 3837).

4.3.– Come sopra anticipato, le sollevate questioni di legittimità sono quindi fondate, non essendo consentito al legislatore regionale, in tema di tassa automobilistica relativa al 2013, ridurre la portata dell'esenzione prevista dal legislatore statale, per i veicoli di «particolare» interesse storico e collezionistico, dal comma 2 dell'art. 63 della legge n. 342 del 2000, subordinando detta esenzione a requisiti ulteriori rispetto a quelli stabiliti dalla legge statale.

Nella specie, occorre considerare che l'art. 8 del decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68 (Disposizioni in materia di autonomia di entrata delle regioni a statuto ordinario e delle province, nonché di determinazione dei costi e dei fabbisogni standard nel settore sanitario), laddove al comma 2 stabilisce che «[f]ermi restando i limiti massimi di manovrabilità previsti dalla legislazione statale, le regioni disciplinano la tassa automobilistica regionale», costituisce principio di coordinamento del sistema tributario che assume la valenza di parametro interposto cui la Regione deve attenersi nell'esercizio della propria competenza legislativa. Come chiarito da questa Corte, «[d]alla formulazione del comma 2 si inferisce, infatti, non già la natura di tributo proprio della tassa automobilistica regionale, come in tesi della resistente, 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"» (sentenza n. 288 del 2012).

L'art. 7, comma 2, della denunciata l. reg. Emilia-Romagna n. 15 del 2012, nel subordinare l'esenzione fiscale dei veicoli di «interesse storico o collezionistico» (tra l'altro) all'iscrizione in uno dei registri previsti dall'art. 60 cod. strada, implicitamente richiede la medesima iscrizione anche per l'esenzione dei veicoli rientranti nel sottoinsieme costituito dai veicoli di «particolare» interesse storico e collezionistico di cui al comma 2 dell'art. 63 della legge n. 342 del 2000; iscrizione non prevista dalla legge statale per l'attribuzione dell'indicato beneficio. In tal modo, però, la legge regionale víola gli artt. 117, secondo comma, lettera e), Cost., per lesione della competenza statale esclusiva sul «sistema tributario […] dello Stato», e 119, secondo comma, Cost., per il mancato rispetto dei «princìpi di coordinamento della finanza pubblica e del sistema tributario».

La norma regionale, per il suddetto sottoinsieme di veicoli, viene, infatti, a richiedere, ai fini dell'esenzione in discorso, requisiti per essi non previsti dall'art. 63, comma 2, della legge n. 342 del 2000, così restringendo in modo evidente la portata della fattispecie agevolativa statale e, modificandola in peius, eccedendo il vincolo dei «limiti massimi di manovrabilità» previsti dall'art. 8, comma 2, del d.lgs. n. 68 del 2011.

5. – La declaratoria di illegittimità costituzionale non riguarda, tuttavia, quella parte della norma regionale che amplia la portata dell'esenzione di cui all'art. 63, comma 2, della legge n. 342 del 2000, estendendola al più generale insieme dei veicoli di interesse storico o collezionistico sia pure alla condizione della sussistenza dei sopra richiamati requisiti. Dai lavori preparatori emerge, infatti, che la disposizione denunciata è stata introdotta allo scopo sia di ampliare l'esenzione, non limitandola, diversamente dalla norma statale, ai soli veicoli di «particolare» interesse storico e collezionistico, sia di richiedere requisiti più specifici al fine

della fruibilità del beneficio.

Nella parte in cui l'esenzione viene ampliata non si può ritenere che la norma regionale abbia valicato il limite massimo di manovrabilità stabilito dal principio di coordinamento di cui al comma 2 dell'art. 8 del d.lgs. n. 68 del 2011.

Al riguardo, questa Corte ritiene opportuno − anche al fine di evitare effetti che potrebbero amplificare, nella perdurante inattuazione della legge 5 maggio 2009, n. 42, (Delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione), la compressione dell'autonomia finanziaria delle Regioni e degli enti locali (da ultimo, sentenza n. 169 del 2017) – chiarire la specifica natura assunta dalla tassa automobilistica a seguito dell'entrata in vigore del suddetto art. 8.

Tale disposizione si struttura distinguendo: a) i tributi propri autonomi (o "propri in senso stretto") "ceduti", ovvero quelli che il comma 1 prevede possano essere istituiti e interamente disciplinati (o anche soppressi) con legge regionale; b) la tassa automobilistica, la cui disciplina, dal comma 2, è demandata alle Regioni «entro i limiti massimi di manovrabilità previsti dalla legislazione statale»; c) i tributi qualificati, dal comma 3, come «propri derivati».

In questa sistematica il legislatore ha attribuito alla tassa automobilistica una valenza differenziata, sia rispetto ai tributi propri autonomi (siano essi "originari" o, nei termini di cui sopra, "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.

In tal modo, la tassa automobilistica, di cui all'art. 8, comma 2, del d.lgs. n. 68 del 2011, si configura come un tertium genus, rispetto al quale le Regioni possono sviluppare una propria politica fiscale che, senza alterarne i presupposti strutturali (in quanto la tassa automobilistica continua a partecipare della natura dei tributi propri derivati) e senza superare i limiti massimi di manovrabilità definiti dalla legge statale, possa rispondere a specifiche esigenze di differenziazione.

Tale conclusione trova conferma nei lavori preparatori della suddetta disposizione.

In una prima versione della stessa, emergente dalla intesa – prescritta dall'art. 2, comma 3, della legge delega n. 42 del 2009 – raggiunta in Conferenza unificata il 16 ottobre 2010, la tassa automobilistica veniva qualificata «tributo proprio in senso stretto», già tuttavia con il vincolo dei «limiti massimi di manovrabilità previsti dalla legislazione statale».

A seguito dei pareri espressi dalla Commissione bicamerale sul federalismo fiscale e dalle altre commissioni competenti – alcuni dei quali facevano rilevare l'incongruenza di definire come autonomo un tributo che rimaneva, seppur parzialmente, vincolato dalla legge statale –, nel testo approvato dal Consiglio dei ministri il 31 marzo 2011 si ritenne opportuno omettere il riferimento ai tributi propri in senso stretto. Rimaneva però ferma, nel contesto del nuovo federalismo fiscale attuativo della legge n. 42 del 2009, la volontà di differenziare la tassa automobilistica, connotandola con un maggiore livello di autonomia rispetto a quello degli altri tributi propri derivati, anche perché essa, dal punto di vista storico, ha costituito la prima imposta di rilievo interamente "attribuita", con il decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 504 (Riordino della finanza degli enti territoriali, a norma dell'articolo 4 della legge 23 ottobre 1992, n. 421), alle Regioni.

Il legislatore statale ha quindi scelto di declinare in modo peculiare la competenza legislativa regionale sulla tassa automobilistica, che, 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.

Non è indifferente, peraltro, considerare che una scelta analoga, nel processo avviato dalla legge n. 42 del 2009, è avvenuta in altri contesti disciplinari, nell'ambito delle modifiche statutarie delle Regioni a statuto speciale adottate in attuazione degli accordi previsti dall'art. 27 della medesima legge.

Più precisamente, l'art. 73 del decreto del Presidente della Repubblica 31 agosto 1972, n. 670 (Approvazione del testo unico delle leggi costituzionali concernenti lo statuto speciale per il Trentino-Alto Adige), come modificato dal 1° gennaio 2010, al comma 1-bis, primo periodo, prevede che «[l]e province, relativamente ai tributi erariali per i quali lo Stato ne prevede la possibilità, possono in ogni caso modificare aliquote e prevedere esenzioni, detrazioni e deduzioni purché nei limiti delle aliquote superiori definite dalla normativa statale».

Analogamente l'art. 1 del decreto legislativo 11 agosto 2014, n. 129 (Norme di attuazione concernenti l'articolo 51, comma 4, dello Statuto speciale della Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia in materia di tributi erariali), al comma 1, stabilisce che «[n]el rispetto delle norme dell'Unione europea sugli aiuti di Stato, la Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia con riferimento ai tributi erariali il cui gettito sia ad essa interamente devoluto, ove la legge statale consenta una qualsiasi manovra su aliquote, esenzioni di pagamento, detrazioni d'imposta o deduzioni dalla base imponibile, può compiere una qualsiasi di tali manovre, purché non venga superato il livello massimo di imposizione stabilito dalla normativa statale».

In termini ancora più puntuali rispetto alla tassa automobilistica, l'art. 5, comma 2, del decreto legislativo 20 novembre 2017, n. 184 (Norme di attuazione dello Statuto speciale della Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste in materia di coordinamento e di raccordo tra la finanza statale e regionale), stabilisce che «[l]a competenza a disciplinare la tassa automobilistica regionale è trasferita alla Regione Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste, entro i limiti massimi di manovrabilità previsti dalla legislazione statale».

Tutte queste formulazioni esprimono, in termini similari o identici, il medesimo principio contenuto nell'art. 8, comma 2, del d.lgs. n. 68 del 2011: esse si riferiscono a tributi propri che non possono dirsi "autonomi", in quanto istituiti con legge statale, ma che neanche possono dirsi puramente "derivati", poiché rispetto a questi ultimi si individua un più ampio margine di manovrabilità, vincolato solo in termini unidirezionali.

Del resto, alcuni di questi riferimenti normativi, in particolare quello del novellato art. 73, comma 1-bis, del d.P.R. n. 670 del 1972, sono già stati posti a fondamento di alcune pronunce di questa Corte, e più precisamente delle sentenze n. 2 del 2012 (in materia di addizionale all'IRPEF) e n. 323 del 2011 (relativamente alla detrazione dell'IRAP).

In particolare, questa Corte, nell'interpretare l'art. 73, comma 1-bis, sopra riportato, ha affermato che «[n]on può essere condivisa, pertanto, la tesi del ricorrente secondo cui, in base allo statuto di autonomia, le Province potrebbero adottare solo la specifica modifica del tributo erariale espressamente consentita dalla legge statale. Il suddetto parametro statutario, attribuendo alle Province ampia libertà di manovra, le autorizza, infatti, ad introdurre modifiche anche diverse da quelle indicate dalla legge dello Stato e, quindi, ad influire sul gettito del tributo erariale ad esse destinato, alla sola condizione che le modifiche apportate non determinino una pressione tributaria maggiore di quella derivante dall'applicazione dell'aliquota massima consentita. Ne consegue che, entro tali limiti, le Province potranno prevedere esenzioni o detrazioni anche nell'ipotesi in cui la legge statale consenta solo la

variazione dell'aliquota» (sentenza n. 323 del 2011).

5.1.– Deve quindi ribadirsi che la rilevata illegittimità costituzionale della norma regionale censurata, nella parte in cui si riferisce ai veicoli di "particolare" interesse storico e collezionistico, non coinvolge la medesima norma nella parte in cui prevede per i veicoli di interesse storico o collezionistico, genericamente considerati, la necessità, ai fini della esenzione dalla tassa automobilistica, della «iscrizione in uno dei registri ASI, Storico Lancia, Italiano Fiat, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI, previsti dall'articolo 60 del decreto legislativo n. 285 del 1992 e dal relativo regolamento attuativo», stabilendo poi che «[a]i fini dell'esonero fiscale, la certificazione d'iscrizione attestante la data di costruzione nonché le caratteristiche tecniche è prodotta alla Regione».

Ampliando l'ambito di esenzione rispetto a quello più limitato dei veicoli «di particolare interesse storico e collezionistico» previsto dalla coeva legislazione statale, la norma regionale non ha, infatti, ecceduto il vincolo del limite massimo di manovrabilità stabilito dal principio di coordinamento di cui al comma 2 dell'art. 8 del d.lgs. n. 68 del 2011.

L'ampliamento del regime di esenzione della tassa automobilistica non eccede quindi l'autonomia impositiva regionale, non risultando in contrasto nemmeno con i principi dell'ordinamento tributario cui comunque, anche nei maggiori margini di manovrabilità, la legislazione regionale è vincolata (sentenze n. 118 del 2017 e n. 102 del 2008).

Per questi motivi esso si sottrae alla dichiarazione di incostituzionalità che invece investe, come in precedenza precisato, l'art. 7, comma 2, della legge reg. Emilia-Romagna n. 15 del 2012, nella parte in cui implicitamente subordina anche l'esenzione fiscale del sottoinsieme dei veicoli «di particolare interesse storico e collezionistico» all'iscrizione in uno dei registri previsti dall'art. 60 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e dal relativo regolamento di esecuzione e attuazione, anziché alla mera individuazione dei requisiti mediante determinazione dell'ASI o del FMI.

PER QUESTI MOTIVI

LA CORTE COSTITUZIONALE

dichiara l'illegittimità costituzionale dell'art. 7, comma 2, della legge della Regione Emilia-Romagna 21 dicembre 2012, n. 15 (Norme in materia di tributi regionali), nella parte in cui, nel riferirsi alla fattispecie degli autoveicoli e motoveicoli, esclusi quelli adibiti ad uso professionale, di anzianità tra i venti e i trenta anni, «classificati di interesse storico o collezionistico», subordina anche l'esenzione fiscale dei veicoli «di particolare interesse storico e collezionistico» di cui all'art. 63, comma 2, della legge 21 novembre 2000, n. 342 (Misure in materia fiscale) all'iscrizione in uno dei registri previsti dall'art. 60 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada) e dal relativo regolamento di esecuzione e attuazione, anziché alla mera individuazione dei requisiti mediante determinazione dell'Automobilclub storico italiano (ASI) o della Federazione motociclistica italiana (FMI).

Così deciso in Roma, nella sede della Corte costituzionale, Palazzo della Consulta, il 2 aprile 2019.

F.to:

Giorgio LATTANZI, Presidente

Luca ANTONINI, Redattore

Roberto MILANA, Cancelliere

Depositata in Cancelleria il 20 maggio 2019.

Il Direttore della Cancelleria

F.to: Roberto MILANA

Le sentenze e le ordinanze della Corte costituzionale sono pubblicate nella prima serie speciale della Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana (a norma degli artt. 3 della legge 11 dicembre 1984, n. 839 e 21 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1985, n. 1092) e nella Raccolta Ufficiale delle sentenze e ordinanze della Corte costituzionale (a norma dell'art. 29 delle Norme integrative per i giudizi davanti alla Corte costituzionale, approvate dalla Corte costituzionale il 16 marzo 1956).

Il testo pubblicato nella Gazzetta Ufficiale fa interamente fede e prevale in caso di divergenza.