

REPUBBLICA ITALIANA  
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO  
LA CORTE COSTITUZIONALE

composta dai signori:

- Annibale	MARINI	Presidente
- Franco	BILE	Giudice
- Giovanni Maria	FLICK	“
- Francesco	AMIRANTE	“
- Ugo	DE SIERVO	“
- Romano	VACCARELLA	“
- Paolo	MADDALENA	“
- Alfio	FINOCCHIARO	“
- Alfonso	QUARANTA	“
- Franco	GALLO	“
- Luigi	MAZZELLA	“
- Gaetano	SILVESTRI	“
- Sabino	CASSESE	“
- Maria Rita	SAULLE	“
- Giuseppe	TESAURO	“

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nel giudizio di legittimità costituzionale degli artt. 10, comma 1, e 11 della legge della Regione Liguria 4 febbraio 2005, n. 3 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale della Regione Liguria - legge finanziaria 2005), promosso con ricorso del Presidente del Consiglio dei ministri, notificato l'8 aprile 2005, depositato nella cancelleria della Corte costituzionale il 13 aprile 2005 ed iscritto al n. 44 del registro ricorsi 2005.

*Visto* l'atto di costituzione della Regione Liguria;

*udito* nell'udienza pubblica del 29 novembre 2005 il Giudice relatore Franco Gallo;

*udito* l'avvocato dello Stato Chiarina Aiello per il Presidente del Consiglio dei ministri.

*Ritenuto in fatto*

1. – Con ricorso notificato l'8 aprile 2005 e depositato il successivo 13 aprile, il Presidente del Consiglio dei ministri, rappresentato e difeso dall'Avvocatura generale dello Stato, ha promosso – in riferimento agli artt. 117, secondo comma, lettera e), e 119 della Costituzione – questione di legittimità costituzionale degli artt. 10, comma 1, e 11 della legge della Regione Liguria 4 febbraio 2005, n. 3 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale della Regione Liguria - legge finanziaria 2005).

Premette il ricorrente che il censurato art. 10 di tale legge regionale – che reca la rubrica «Applicazione del comma 2 dell'articolo 63 della legge 21 novembre 2000, n. 342» – stabilisce, al comma 1, che «a decorrere dall'anno in cui si compie il ventesimo anno dalla loro costruzione, gli autoveicoli e i motoveicoli ad uso privato destinati esclusivamente al trasporto di persone che risultano iscritti nei registri Automotoclub Storico Italiano, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo e Federazione Motociclistica Italiana sono soggetti alle tasse automobilistiche di cui al comma 2 dell'articolo 63 della legge 21 novembre 2000, n. 342 (Misure in materia fiscale) purché rispondenti ai requisiti indicati nell'articolo 60 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada) e successive modificazioni ed integrazioni».

Secondo la difesa erariale, tale disposizione avrebbe illegittimamente esteso – in violazione dei parametri costituzionali evocati – l'ambito di applicabilità della norma statale di esenzione dalle tasse automobilistiche di cui all'art. 63, commi 2 e 3, della legge n. 342 del 2000: mentre questa disposizione prevede l'esenzione dalle tasse automobilistiche, dopo venti anni dalla loro costruzione, per gli autoveicoli ed i motoveicoli di particolare interesse storico e collezionistico, aventi determinate caratteristiche ed individuati, rispettivamente, dall'Automobilclub Storico Italiano e dalla Federazione Motociclistica Italiana con propria determinazione aggiornata annualmente, la norma regionale censurata avrebbe invece esteso l'esenzione «ai veicoli iscritti in ulteriori registri, quali quelli “Storico Lancia”, “Italiano FIAT” e “Italiano Alfa Romeo”», configurando perciò l'esenzione stessa «in termini ben più ampi di quelli fissati dalla legge statale».

Il successivo art. 11 della stessa legge regionale – prosegue il ricorrente – prevede, al comma 1, che «per i veicoli adibiti al trasporto merci con massa complessiva fino a sei tonnellate non è dovuta la maggiorazione della tassa automobilistica dovuta in relazione alla massa rimorchiabile di cui alla tabella 2-bis

allegata alla legge 23 dicembre 1999, n. 488 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato - legge finanziaria 2000)»; al comma 2, che «le disposizioni del presente articolo si applicano anche ai provvedimenti non definitivi ancora in corso alla data di entrata in vigore della presente legge»; ed al comma 3, che «le istanze di rimborso per le somme versate antecedentemente all'entrata in vigore della presente legge riguardanti i veicoli di cui al comma 1 devono pervenire entro il 30 giugno 2005».

L'art. 6, commi 22-*bis* e 22-*ter*, della citata legge n. 488 del 1999 – sempre per il ricorrente – prevede che le tasse automobilistiche, dovute in relazione alla massa rimorchiabile degli autoveicoli per trasporto di cose ed in aggiunta a quelle stabilite per le automotrici, sono determinate secondo i parametri e le misure fissati nella tabella 2-*bis* allegata alla stessa legge n. 488 del 1999, che possono essere modificati con decreto del Ministro delle finanze, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano. La norma regionale impugnata, invece, nel comma 1, avrebbe introdotto, relativamente ai veicoli con massa complessiva fino a sei tonnellate, l'esenzione dalla predetta maggiorazione della tassa automobilistica «in palese difformità rispetto a quanto previsto dalla richiamata disciplina della legge statale», ed avrebbe altresì, nei successivi commi 2 e 3, illegittimamente previsto sia l'applicazione retroattiva dell'esenzione ai provvedimenti non definitivi in corso alla data di entrata in vigore della legge regionale, sia la possibilità di chiedere il rimborso della tassa anteriormente corrisposta, modificando in tal modo «sotto il profilo sostanziale la disciplina della c.d. tassa automobilistica regionale».

La difesa dello Stato, con riferimento ad ambedue le questioni sollevate, sottolinea che la tassa automobilistica sarebbe tuttora tributo statale (fondamentalmente regolato dal d.P.R. 5 febbraio 1953, n. 39, recante «Testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche», e successive modificazioni ed integrazioni), il cui gettito è stato attribuito alle Regioni a statuto ordinario, alle quali sono stati altresì demandati la riscossione, il recupero, i rimborsi, l'applicazione delle sanzioni ed il relativo contenzioso, nonché il potere di determinare con propria legge gli importi della tassa nella misura compresa tra il 90 ed il 110 per cento degli importi dell'anno precedente. Ad avviso dell'Avvocatura erariale – che richiama le sentenze di questa Corte nn. 296 e 297 del 2003 e n. 37 del 2004 – la tassa automobilistica regionale, non costituendo “tributo proprio” della regione ai sensi dell'art. 119, secondo comma, della

Costituzione, dovrebbe intendersi riservata alla competenza legislativa esclusiva dello Stato ai sensi dell'art. 117, secondo comma, lettera e), Cost., con la conseguenza che non sarebbe consentito alla Regione – come invece avvenuto nella specie – disporre esenzioni od esoneri dalla tassa medesima «comunque in modo non conforme rispetto alla legislazione statale».

2. – La Regione Liguria, in persona del Presidente della Giunta, si è costituita in giudizio, concludendo per la dichiarazione di infondatezza delle questioni.

Per quanto riguarda le censure rivolte all'art. 10 della legge regionale n. 3 del 2005, la difesa della Regione, dopo aver richiamato la disciplina di cui all'art. 63, commi 2 e 3, della citata legge statale n. 342 del 2000, osserva che la definizione degli autoveicoli e dei motoveicoli di interesse storico e collezionistico è contenuta nell'art. 60, comma 4, del d. lgs. n. 285 del 1992, secondo cui «rientrano nella categoria dei motoveicoli e autoveicoli di interesse storico e collezionistico tutti quelli di cui risulti l'iscrizione in uno dei seguenti registri: ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI»; che, la norma regionale impugnata, nel consentire l'esenzione dalla tassa per tutti i veicoli iscritti in uno di tali registri, ha applicato tale generale disciplina statale, la quale ha equiparato le «capacità certificatorie» di registri diversi dall'ASI e dal FMI; e che una diversa disciplina regionale avrebbe comportato una irragionevole disparità di trattamento tra i contribuenti proprietari di veicoli aventi interesse storico e collezionistico.

Quanto, poi, alle censure rivolte all'art. 11 della stessa legge regionale, la difesa della Regione sottolinea che l'abolizione della tassa sui rimorchi adibiti al trasporto di cose – sostituita da una maggiorazione della tassa automobilistica dovuta sulle motrici e nata come semplificazione della gestione del tributo, a seguito della eliminazione delle procedure previste per la circolazione alternativa dei rimorchi – avrebbe posto «un problema gestionale» per i veicoli con massa complessiva inferiore alle 6 tonnellate, i quali, sebbene compresi nella citata tabella *2-bis* allegata alla legge n. 488 del 1999, sarebbero, nella quasi totalità, sprovvisti di gancio per il traino; che varie circolari della Agenzia delle entrate e del Ministero dei trasporti avrebbero al riguardo precisato che i veicoli con massa complessiva fino a sei tonnellate non sono tenuti a corrispondere la maggiorazione della tassa automobilistica, comprensiva dell'importo commisurato alla massa rimorchiabile degli stessi, qualora dalle risultanze dei documenti di circolazione dovesse escludersi la «possibilità giuridica del traino»; e che alcune Regioni, anticipando la «comune decisione di modificare la tabella del versamento integrativo o

di prevedere la non applicabilità di detto versamento integrativo per i veicoli di massa complessiva inferiore alle sei tonnellate», avrebbero legiferato in tal senso (art. 43, comma 1, della legge della Regione Lombardia 14 luglio 2003, n. 10, recante «Riordino delle disposizioni legislative regionali in materia tributaria. Testo unico della disciplina dei tributi regionali»; art. 1 della legge della Regione Umbria 25 novembre 2002, n. 23, recante «Disposizioni in materia di entrata e spesa»; art. 4, comma 1, della legge della Regione Toscana 22 settembre 2003, n. 58, recante «Legge finanziaria per l'anno 2004», che ha aggiunto l'art. 8-ter alla legge della Regione Toscana 22 settembre 2003, n. 29, recante «Norme in materia di tasse automobilistiche regionali»; art. 2, comma 1, della legge della Regione Puglia 4 dicembre 2003, n. 25, recante «Disposizioni di carattere tributario»; art. 6, comma 1, della legge della Regione Piemonte 23 settembre 2003, n. 23, recante «Disposizioni in materia di tasse automobilistiche»). Tanto premesso, la difesa regionale osserva che, «in assenza a tutt'oggi di formali provvedimenti statali modificativi della tariffa, anche ai fini dell'avvio delle procedure di contenzioso per l'anno 2001, che devono tener conto delle comunicazioni all'utenza fornite a suo tempo dal Ministero», è stata stabilita, con la norma regionale censurata, la non applicazione del versamento integrativo per i veicoli con massa rimorchiabile inferiore alle sei tonnellate: ciò, sia al fine di parificare il trattamento dei contribuenti liguri a quello dei contribuenti residenti nelle limitrofe Regioni Piemonte, Lombardia e Toscana, sia al fine di prevenire un eventuale contenzioso, nel quale il contribuente, a fronte di un avviso di accertamento per il mancato pagamento del tributo integrativo, avrebbe potuto far valere le disposizioni delle richiamate circolari ai sensi dello statuto del contribuente. Sicché – conclude la difesa della Regione – la norma impugnata non avrebbe introdotto «alcuna esenzione che non fosse già di fatto vigente a seguito delle circolari ministeriali».

3. – Con memoria tempestivamente depositata in prossimità dell'udienza, la difesa della Regione Liguria richiama tutte le argomentazioni svolte in precedenza ed insiste per la dichiarazione di infondatezza delle questioni sollevate.

In particolare, per quanto attiene alla questione avente ad oggetto l'art. 10, comma 1, della legge impugnata, la difesa regionale non nega che la tassa automobilistica sia un tributo statale, ma sostiene che «a monte dell'impugnata norma regionale esistono due norme statali che si occupano di veicoli di interesse storico e collezionistico: l'una che classifica automaticamente come tali i veicoli che abbiano già conseguito l'iscrizione nei registri nominati, con ciò eliminando ogni margine di

opinabilità circa il loro valore storico (art. 60 D. lgs. n. 285/92); l'altra che si occupa di predisporre un sistema di agevolazioni fiscali per tali veicoli» (art. 63 della citata legge n. 342 del 2000). Da tale premessa la difesa della Regione fa discendere le conseguenze secondo cui «l'elencazione dei veicoli agevolati», contenuta nella norma statale di esenzione, «va letta – a rischio di incorrere in interpretazioni non conformi a Costituzione – congiuntamente con le previsioni di cui all'art. 60» del codice della strada, ai sensi del quale «i veicoli che si trovino già iscritti in uno dei registri colà individuati, hanno conseguito permanentemente lo “*status*” di veicolo di interesse storico», e secondo cui «tale *status*, ormai acquisito, fa necessariamente rientrare tali veicoli nella sfera di esenzione, pena la irrazionale disparità di trattamento fiscale tra “categorie” di veicoli storici». La legge regionale impugnata, pertanto, non avrebbe esorbitato dalle proprie competenze, essendosi «limitata a rimarcare un'esenzione che già necessariamente doveva considerarsi come il portato della lettura congiunta delle due norme statali», né sarebbe stata posta in violazione dell'art. 119 Cost., giacché la Regione non avrebbe esercitato nessuna autonomia «in modifica della disciplina del tributo come configurato dal legislatore statale».

Per quanto attiene, poi, alla questione avente ad oggetto l'art. 11 della stessa legge, i difensori della Regione richiamano le argomentazioni in precedenza svolte, limitandosi a sottolineare che la norma regionale «non ha fatto altro che adottare l'interpretazione che lo Stato stesso, con i suoi atti, ha fornito relativamente alla maggiorazione della tassa automobilistica in relazione alla massa rimorchiabile».

4. – Alla memoria illustrativa è allegata copia autentica della deliberazione della Giunta della Regione Liguria n. 1318 del 4 novembre 2005, che ha ratificato la costituzione in giudizio dinanzi alla Corte costituzionale del Presidente della Giunta, avvenuta senza previa autorizzazione.

#### *Considerato in diritto*

1. – Il Presidente del Consiglio dei ministri ha promosso – in riferimento agli artt. 117, secondo comma, lettera *e*), e 119 della Costituzione – due distinte questioni di legittimità costituzionale che investono, rispettivamente, l'art. 10, comma 1, e l'art. 11 della legge della Regione Liguria 4 febbraio 2005, n. 3 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale della Regione Liguria – legge finanziaria 2005).

2. – La norma regionale oggetto della prima questione stabilisce che, dopo venti anni dalla loro costruzione, «gli autoveicoli e i motoveicoli ad uso privato destinati esclusivamente al trasporto di persone che risultano iscritti nei registri Automotoclub

Storico Italiano, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo e Federazione Motociclistica Italiana sono soggetti alle tasse automobilistiche di cui al comma 2 dell'articolo 63 della legge 21 novembre 2000, n. 342 (misure in materia fiscale) purché rispondenti ai requisiti indicati nell'articolo 60 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (nuovo codice della strada) e successive modificazioni ed integrazioni».

Secondo la difesa erariale, tale norma, «modificando sotto il profilo sostanziale la disciplina della c.d. tassa automobilistica regionale», avrebbe illegittimamente ampliato, con riguardo ai veicoli di particolare interesse storico e collezionistico, le fattispecie di esenzione dalle tasse automobilistiche previste dall'art. 63, commi 2 e 3, della legge n. 342 del 2000. In particolare, la norma regionale impugnata avrebbe esteso l'esenzione anche agli autoveicoli ed ai motoveicoli iscritti in registri (“Storico Lancia”, “Italiano FIAT” e “Italiano Alfa Romeo”) non menzionati dalle citate norme statali, le quali invece esentano da dette tasse, dopo venti anni dalla loro costruzione, i soli autoveicoli e motoveicoli di particolare interesse storico e collezionistico che abbiano determinate caratteristiche e che siano rispettivamente individuati dall'Automobilclub Storico Italiano e dalla Federazione Motociclistica Italiana con propria determinazione aggiornata annualmente.

A sostegno della dedotta violazione dei parametri costituzionali evocati, il ricorrente richiama i principi affermati da questa Corte nelle sentenze numeri 296 e 297 del 2003 e 37 del 2004 e sottolinea che la cosiddetta tassa automobilistica regionale non è “tributo proprio” della Regione ai sensi dell'art. 119, secondo comma, Cost., bensì tributo erariale, la cui disciplina sostanziale è riservata alla esclusiva competenza del legislatore statale in forza dell'art. 117, secondo comma, lettera e), Cost., e che quindi è inibito alla Regione – come sarebbe invece avvenuto nella specie – disporre esenzioni od esoneri dalla tassa medesima, comunque non conformi alla legislazione dello Stato.

La difesa della Regione Liguria non nega che la tassa automobilistica sia un tributo statale e riconosce che la disciplina fiscale dei veicoli storici è stabilita dal citato art. 63 della legge n. 342 del 2000, ma sostiene che tale norma deve essere «letta [...] congiuntamente» con l'art. 60, comma 4, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada) – nel testo sostituito dall'art. 1, comma 2-*quater*, del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151 (Modifiche ed integrazioni al codice della strada), convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2003, n. 214 – il quale prevede che «rientrano nella categoria dei motoveicoli e autoveicoli di interesse storico e collezionistico tutti quelli di cui risulti l'iscrizione in uno dei seguenti registri: ASI,

Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI». Per la Regione, quindi, i veicoli i quali si trovino già iscritti in uno di tali registri, in quanto di interesse storico e collezionistico, sarebbero esenti dalla tassa automobilistica, «pena la irrazionale disparità di trattamento fiscale tra “categorie” di veicoli storici».

3. – La seconda questione di costituzionalità ha ad oggetto l’art. 11 della stessa legge della Regione Liguria n. 3 del 2005, il quale prevede, al comma 1, che «per i veicoli adibiti al trasporto merci con massa complessiva fino a sei tonnellate non è dovuta la maggiorazione della tassa automobilistica [...] in relazione alla massa rimorchiabile di cui alla tabella 2-*bis* allegata alla legge 23 dicembre 1999, n. 488 “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2000)”»; al comma 2, che «le disposizioni del presente articolo si applicano anche ai provvedimenti non definitivi ancora in corso alla data di entrata in vigore della presente legge»; e al comma 3, infine, che «le istanze di rimborso per le somme versate antecedentemente all’entrata in vigore della presente legge riguardanti i veicoli di cui al comma 1 devono pervenire entro il 30 giugno 2005».

Secondo la difesa erariale, il censurato comma 1 di tale articolo avrebbe introdotto, per i veicoli con massa complessiva fino a sei tonnellate, l’esenzione dalla maggiorazione della tassa automobilistica – dovuta in relazione alla massa rimorchiabile nella misura stabilita dalla tabella 2-*bis* (inserita dall’art. 61, comma 5, della citata legge n. 342 del 2000) allegata alla legge n. 488 del 1999 – in violazione dei medesimi parametri costituzionali evocati per la prima questione, nonché in palese difformità rispetto a quanto disposto dall’art. 6, comma 22-*bis*, della stessa legge n. 488 del 1999 (aggiunto dall’art. 61, comma 1, della legge n. 342 del 2000), che non prevede invece esenzioni con riferimento all’entità della massa rimorchiabile. I successivi commi 2 e 3, inoltre, avrebbero illegittimamente previsto l’applicazione retroattiva dell’esenzione ai provvedimenti non definitivi in corso alla data di entrata in vigore della legge regionale, nonché la possibilità di chiedere il rimborso della tassa anteriormente corrisposta.

La difesa della Regione non nega la denunciata difformità. Essa evidenzia, però, la circostanza che l’abolizione della tassa sui rimorchi adibiti al trasporto di cose e la sostituzione di questa con la maggiorazione della tassa automobilistica dovuta sulle motrici avrebbero posto un «problema gestionale» per i veicoli con massa complessiva inferiore alle 6 tonnellate, i quali, sebbene compresi nella tabella 2-*bis* allegata alla citata legge n. 488 del 1999, sarebbero nella quasi totalità sprovvisti di gancio per il

traino; sottolinea, inoltre, che successive circolari della Agenzia delle entrate e del Ministero dei trasporti avrebbero precisato che i veicoli con massa complessiva fino a sei tonnellate non sono tenuti a corrispondere la predetta maggiorazione, qualora dalle risultanze dei documenti di circolazione sia esclusa «la possibilità giuridica del traino»; ed aggiunge che alcune leggi regionali (della Lombardia, dell'Umbria, della Toscana, della Puglia, del Piemonte), avrebbero previsto la medesima esenzione dalla tassa per i veicoli di massa complessiva inferiore alle sei tonnellate. Tanto premesso, la difesa regionale giustifica la prevista esenzione sia con il fine di parificare il trattamento dei contribuenti liguri a quello dei contribuenti che risiedono nelle limitrofe Regioni Piemonte, Lombardia e Toscana, sia con lo scopo di prevenire un eventuale contenzioso, nel quale il contribuente avrebbe potuto far valere il proprio legittimo affidamento nelle richiamate circolari, e sostiene che le norme impugnate non avrebbero previsto «alcuna esenzione che non fosse già di fatto vigente a seguito delle circolari ministeriali».

4. – In ordine ad ambedue le questioni, va in via preliminare osservato che la materia del contendere – contrariamente a quanto affermato dalla difesa erariale nell'udienza di discussione – non può ritenersi cessata in forza del disposto dell'art. 2, comma 22, della legge 24 dicembre 2003, n. 350 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato - legge finanziaria 2004), secondo cui «[...] nelle regioni che hanno emanato disposizioni legislative in tema di tassa automobilistica [...] in modo non conforme ai poteri ad esse attribuiti in materia dalla normativa statale, l'applicazione della tassa opera, a decorrere dalla data di entrata in vigore di tali disposizioni legislative e fino al periodo d'imposta decorrente dal 1° gennaio 2007, sulla base di quanto stabilito dalle medesime disposizioni [...]». Tale norma, infatti, anche per la sua natura di “sanatoria”, vale a consentire l'applicazione delle sole disposizioni legislative che le Regioni «hanno emanato» (*recte*: promulgato) prima della data di entrata in vigore della stessa legge n. 350 del 2003, e cioè prima del 1° gennaio 2004 (art. 4, comma 252). Il «periodo di imposta decorrente dal 1° gennaio 2007» – cui fa riferimento il ricorrente per ricomprendere nella “sanatoria” la legge regionale censurata – vale solo ad individuare il termine fino al quale viene attribuita efficacia alle disposizioni regionali non conformi promulgate entro il 31 dicembre 2003, e non riguarda quelle successivamente promulgate. Le norme impugnate sono perciò escluse *ratione temporis* da detta “sanatoria”, essendo state promulgate il 4 febbraio 2005 e cioè dopo il 31 dicembre 2003. Né può, in contrario, richiamarsi – come invece ha fatto in

udienza la difesa erariale – l’ordinanza n. 432 del 2004 di questa Corte, perché tale pronuncia, facendo applicazione del citato comma 22 dell’art. 2 della legge n. 350 del 2003, si è limitata a dichiarare cessata la materia del contendere con riguardo a leggi regionali promulgate appunto nel 2003, senza affermare l’applicabilità di detta norma a leggi successive.

Neppure potrebbe pervenirsi a una pronuncia di cessazione della materia del contendere in base al disposto dell’art. 1, comma 61, secondo periodo, della legge 30 dicembre 2004, n. 311 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2005), secondo cui «resta ferma l’applicazione del comma 22 dell’articolo 2 della legge n. 350 del 2003 [...] alle disposizioni regionali in materia di tassa automobilistica». Anche a voler ritenere che tale norma preveda una proroga della “sanatoria” di cui all’indicato comma 22, tuttavia va rilevato che detta proroga, proprio per la sua funzione di “sanare” disposizioni legislative regionali “già emanate”, non potrebbe che riferirsi alle norme regionali promulgate nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2004 (giorno successivo alla scadenza della “sanatoria” disposta dal citato comma 22 dell’articolo 2 della legge n. 350 del 2003) e il 31 dicembre 2004 (giorno antecedente alla data di entrata in vigore del menzionato art. 1, fissata al 1° gennaio 2005 dal comma 572). Ne consegue che l’impugnata norma regionale, essendo stata promulgata il 4 febbraio 2005, resterebbe esclusa dalla “sanatoria” anche ove questa si dovesse ritenere prorogata in forza del citato art. 1.

5. – Nel merito, entrambe le questioni sono fondate.

5.1 – Secondo la giurisprudenza di questa Corte in tema di ripartizione delle competenze legislative concernenti la cosiddetta tassa automobilistica regionale, il legislatore statale, pur attribuendo alle Regioni ad autonomia ordinaria il gettito della tassa ed un limitato potere di variazione dell’importo originariamente stabilito, oltre che l’attività amministrativa concernente la riscossione, i rimborsi, il recupero della tassa stessa e l’applicazione delle sanzioni, non ha tuttavia fino ad ora sostanzialmente mutato gli altri elementi costitutivi del tributo. In questo quadro normativo, quindi, la tassa automobilistica non può oggi definirsi come “tributo proprio della Regione” ai sensi dell’art. 119, secondo comma, della Costituzione, dal momento che la tassa stessa è stata “attribuita” alle Regioni, ma non rientra nella competenza legislativa residuale delle stesse ai sensi dell’art. 117, quarto comma, Cost. Si deve quindi confermare il principio, costantemente affermato da questa Corte, per cui «allo stato della vigente

legislazione, la disciplina delle tasse automobilistiche rientra nella competenza esclusiva dello Stato in materia di tributi erariali», ai sensi dell'art. 117, secondo comma, lettera e), della Costituzione (sentenze numeri 311, 297 e 296 del 2003).

Sulla base di tale principio sono state dichiarate costituzionalmente illegittime, perché invasive della esclusiva competenza dello Stato, norme regionali che disponevano esenzioni dalla tassa automobilistica (sentenza n. 296 del 2003), o che modificavano la disciplina dei termini per l'accertamento del tributo (sentenze numeri 296, 297 e 311 del 2003).

5.2 – L'impugnato art. 10, comma 1, della legge della Regione Liguria n. 3 del 2005, oggetto della prima questione sollevata, prevede casi di esenzione dalla tassa automobilistica dei veicoli di particolare interesse storico e collezionistico non contemplati dalla norma statale (art. 63, comma 2, della citata legge n. 342 del 2000). Quest'ultima, infatti, consente di esentare dalla tassa i veicoli costruiti da almeno venti anni e che abbiano particolare interesse storico e collezionistico, in quanto costruiti specificamente per le competizioni o a scopo di ricerca, o aventi rilievo industriale, sportivo, estetico o di costume; la individuazione dei relativi requisiti soggettivi e oggettivi è rimessa, ai sensi del successivo comma 3, all'ASI (Automobilclub Storico Italiano) e alla FMI (Federazione Motociclistica Italiana). La norma regionale, da una parte, conferma quale requisito temporale per l'esenzione i venti anni dalla costruzione, ma dall'altra – diversamente dalla norma statale – prevede gli ulteriori presupposti oggettivi dell'iscrizione dei veicoli nei registri Automotoclub Storico Italiano, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo e Federazione Motociclistica Italiana (senza fare alcun riferimento all'individuazione spettante all'ASI e alla FMI ai sensi dell'art. 63, comma 3, della legge n. 342 del 2000) e della rispondenza ai requisiti indicati nell'articolo 60 del codice della strada. La norma regionale impugnata interviene, dunque, su aspetti della disciplina sostanziale del tributo riservati alla competenza legislativa esclusiva dello Stato.

Né a tale conclusione può opporsi – come invece fa la difesa regionale – che la norma impugnata sarebbe comunque conforme all'art. 60, comma 4, del codice della strada, secondo cui «rientrano nella categoria dei motoveicoli e autoveicoli di interesse storico e collezionistico tutti quelli di cui risulti l'iscrizione in uno dei seguenti registri: ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI». Infatti, quest'ultima disposizione 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, 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.

Ne consegue la illegittimità costituzionale della norma regionale impugnata, per la violazione dell'art. 117, secondo comma, lettera *e*), della Costituzione.

5.3. – Alla stessa conclusione deve giungersi anche con riguardo alla seconda questione, avente per oggetto l'art. 11 della medesima legge regionale.

Tale disposizione, non assoggettando alla «maggiorazione della tassa automobilistica» dovuta in relazione alla massa rimorchiabile i veicoli adibiti al trasporto «con massa complessiva fino a sei tonnellate», introduce una esenzione non contemplata dalla legge statale. Questa infatti, nel dettare la disciplina della specifica imposizione (art. 2, comma 1, lettera *d-ter*, del d.P.R. 5 febbraio 1953, n. 39, recante «Testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche», aggiunta dall'art. 6, comma 22, lettera *b*, della legge n. 488 del 1999), non prende in alcun modo in considerazione la massa complessiva del veicolo né ai fini di esenzione né ai fini della graduazione dell'importo del tributo dovuto (che invece è commisurato solo all'entità della massa complessiva rimorchiabile, ai sensi della tabella 2-*bis* allegata alla legge n. 488 del 1999, richiamata dall'art. 6, comma 22-*bis* della stessa legge). 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.

Dalla dichiarazione di illegittimità costituzionale della norma di esenzione, dettata dal comma 1 dell'art. 11 della legge regionale, deriva quella dei successivi due commi dello stesso articolo, parimenti censurati, i quali prevedono, rispettivamente, l'applicazione retroattiva dell'esenzione «anche ai provvedimenti non definitivi ancora in corso alla data di entrata in vigore della presente legge» e la facoltà di chiedere il rimborso delle «somme versate antecedentemente all'entrata in vigore della presente legge riguardante i veicoli di cui al comma 1», e costituiscono entrambi mero corollario della norma che prevede l'esenzione.

PER QUESTI MOTIVI

## LA CORTE COSTITUZIONALE

*dichiara* l'illegittimità costituzionale degli articoli 10, comma 1, e 11 della legge della Regione Liguria 4 febbraio 2005, n. 3 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale della Regione Liguria - legge finanziaria 2005).

Così deciso in Roma, nella sede della Corte costituzionale, Palazzo della Consulta, il 14 dicembre 2005.

F.to:

Annibale MARINI, Presidente

Franco GALLO, Redattore

Giuseppe DI PAOLA, Cancelliere

Depositata in Cancelleria il 23 dicembre 2005.

Il Direttore della Cancelleria

F.to: DI PAOLA