



Consiglio regionale della Calabria

DOSSIER

PL n. 120/10
di iniziativa del Consigliere F. SERGIO recante:
"Interventi regionali a favore della mobilità sostenibile"
relatore: G. AIETA;

DATI DELL'ITER

NUMERO DEL REGISTRO DEI PROVVEDIMENTI	
DATA DI PRESENTAZIONE ALLA SEGRETERIA DELL'ASSEMBLEA	10/2/2016
DATA DI ASSEGNAZIONE ALLA COMMISSIONE	11/2/2016
COMUNICAZIONE IN CONSIGLIO	16/02/2016
SEDE	MERITO
PARERE PREVISTO	
NUMERO ARTICOLI	

Normativa comunitaria

DIRETTIVA 2009/33/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO pag. 4
relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada

Normativa nazionale

D.L. 3-10-2006 n. 262 - Art 2 - commi 60-62 pag. 12
Disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria

D.M. 18 novembre 1998, n. 462 pag. 13
Regolamento recante modalità e termini di pagamento delle tasse automobilistiche, ai sensi dell'articolo 18 della L. 21 maggio 1955, n.463

Legge 27-12-1997 n. 449 - Art. 17 pag. 17
Misure per la stabilizzazione della finanza pubblica

D.P.R. 5-2-1953 n. 39 - Art.20 pag. 19
Testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche

Normativa regionale

L.R. Emilia-Romagna 29-12-2015 n. 23 - Art. 1 pag. 20
Disposizioni per la formazione del Bilancio di previsione 2016-2018 (Legge di stabilità regionale 2016).

L.R. Basilicata 18-8-2014 n. 26- Art. 37 pag. 21
Assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2014 e del bilancio pluriennale 2014/2016.

L.R. Lazio 24-11-2014 n. 12 - pag. 22
Disposizioni di razionalizzazione normativa e di riduzione delle spese regionali

L.R. Umbria 4-4-2014 n. 5 - Art.1 pag. 23
Disposizioni collegate alla manovra di bilancio 2014 in materia di entrate e di spese - Modificazioni ed integrazioni di leggi regionali.

L.R. Campania 16-1-2014 n. 4 - Art.8 pag. 24
Disposizioni per la formazione del bilancio annuale 2014 e pluriennale 2014-2016 della Regione Campania - legge di stabilità regionale 2014.

L.R. Lazio 30-12-2013 n. 13 - Art. 5 pag. 25
Legge di stabilità regionale 2014.

L.R. Veneto 5 aprile 2013, n. 3 - Art. 7 pag. 27
Legge finanziaria regionale per l'esercizio 2013

L.R. Puglia 28-12-2012 n. 45 - Art. 5 pag. 28

Disposizioni per la formazione del bilancio di previsione 2013 e bilancio pluriennale 2013-2015 della Regione Puglia.

L.R. Friuli Venezia Giulia 11-8-2010 n. 14- Artt. 15 e 19 pag. 29

Norme per il sostegno all'acquisto dei carburanti per autotrazione ai privati cittadini residenti in Regione e di promozione per la mobilità individuale ecologica e il suo sviluppo

L.R. Lombardia 11-12-2006 n. 24 - Art. 14 pag. 31

Norme per la prevenzione e la riduzione delle emissioni in atmosfera a tutela della salute e dell'ambiente

L.R. Lombardia 14-7-2003 n. 10 - Art. 48 pag. 32

Riordino delle disposizioni legislative regionali in materia tributaria - Testo unico della disciplina dei tributi regionali.

L.R. Piemonte 23-9-2003 n. 23 - Art. 5 pag. 35

Disposizioni in materia di tasse automobilistiche

L.R. Toscana 22-09-2003, n. 49 pag. 38

Norme in materia di tasse automobilistiche regionali

Giurisprudenza Costituzionale

Sentenza n. 296 del 2003 pag. 52

Sentenza n. 297 del 2003 pag. 59

DIRETTIVE

DIRETTIVA 2009/33/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 23 aprile 2009

relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 175, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

(1) Fra le risorse naturali, di cui l'articolo 174, paragrafo 1, del trattato impone di perseguire un'utilizzazione accorta e razionale, rientra il petrolio, che è la principale fonte di energia nell'Unione europea, ma anche una delle più importanti fonti di emissioni inquinanti.

(2) La comunicazione della Commissione del 15 maggio 2001 intitolata «Sviluppo sostenibile in Europa per un mondo migliore: strategia dell'Unione europea per lo sviluppo sostenibile», presentata al Consiglio europeo di Göteborg il 15 e 16 giugno 2001, ha annoverato le emissioni di gas a effetto serra e l'inquinamento causato dai trasporti tra i principali ostacoli allo sviluppo sostenibile.

⁽¹⁾ GU C 195 del 18.8.2006, pag. 26.

⁽²⁾ GU C 229 del 22.9.2006, pag. 18.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 22 ottobre 2008 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 30 marzo 2009.

(3) La decisione n. 1600/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 luglio 2002, che istituisce il sesto programma comunitario di azione in materia di ambiente ⁽⁴⁾, ha riconosciuto la necessità di misure specifiche per migliorare l'efficienza energetica e il risparmio energetico, ha auspicato l'integrazione degli obiettivi connessi ai cambiamenti climatici nelle politiche nei settori dei trasporti e dell'energia e ha sottolineato l'esigenza di misure specifiche nel settore dei trasporti per affrontare le questioni dell'uso dell'energia e delle emissioni di gas a effetto serra.

(4) La comunicazione della Commissione del 10 gennaio 2007 intitolata «Una politica energetica per l'Europa» ha proposto un impegno da parte dell'Unione europea di ridurre, entro il 2020, le emissioni di gas a effetto serra almeno del 20 % rispetto ai valori del 1990. Inoltre, sono stati proposti obiettivi vincolanti per migliorare ulteriormente, entro il 2020, l'efficienza energetica del 20 %, includendo una quota del 20 % di energia rinnovabile e una quota del 10 % di energia rinnovabile nel settore dei trasporti nella Comunità, in particolare per migliorare la sicurezza dell'approvvigionamento energetico diversificando la gamma di combustibili.

(5) La comunicazione della Commissione del 19 ottobre 2006 intitolata «Piano d'azione per l'efficienza energetica: Concretizzare le potenzialità» ha annunciato che la Commissione continuerà a prodigarsi per lo sviluppo di mercati per veicoli più puliti, più intelligenti, più sicuri e più efficienti sul piano energetico mediante appalti pubblici e campagne di sensibilizzazione.

(6) Il riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione, intitolato «Mantenere l'Europa in movimento — Una mobilità sostenibile per il nostro continente», del 22 giugno 2006, ha annunciato che l'Unione favorirà l'innovazione ecocompatibile, in particolare introducendo norme europee di emissione successive (norme Euro) e promuovendo veicoli puliti attraverso gli appalti pubblici.

⁽⁴⁾ GU L 242 del 10.9.2002, pag. 1.

- (7) Nella comunicazione del 7 febbraio 2007, intitolata «Risultati del riesame della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri», la Commissione ha presentato una nuova strategia globale per consentire all'Unione di conseguire entro il 2012 l'obiettivo di 120 g/km per le emissioni di CO₂ prodotte dalle autovetture nuove. È stato proposto un quadro legislativo per assicurare miglioramenti nelle tecnologie automobilistiche. Misure integrative dovrebbero promuovere gli appalti per veicoli che consumano meno carburante.
- (8) Il Libro verde sui trasporti urbani della Commissione del 25 settembre 2007 intitolato «Verso una nuova cultura della mobilità urbana» indica che le parti interessate sono favorevoli alla promozione dell'introduzione sul mercato di veicoli puliti ed efficienti sul piano energetico mediante appalti pubblici «ecologici». La proposta indica che una possibilità sarebbe quella di stabilire come criterio di aggiudicazione degli appalti, oltre al prezzo dei veicoli, l'internalizzazione dei costi esterni connessi al consumo di carburante, alle emissioni di CO₂ e alle emissioni inquinanti per tutto l'arco della vita utile dei veicoli oggetto di appalto. Inoltre, gli appalti pubblici potrebbero accordare la preferenza alle nuove norme europee. Più presto entreranno in funzione i veicoli puliti, migliore diventerà la qualità dell'aria nelle città.
- (9) La relazione del 12 dicembre 2005 presentata dal gruppo ad alto livello CARS 21 ha appoggiato l'iniziativa della Commissione per la promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico, a condizione che venisse seguito un approccio integrato tecnologicamente neutro e basato sulle prestazioni, che coinvolgesse i costruttori di autoveicoli, i fornitori di olio combustibile o carburante, i riparatori, i consumatori o i conducenti e le amministrazioni pubbliche.
- (10) Nella relazione del 27 febbraio 2007, il gruppo ad alto livello in materia di concorrenza, energia e ambiente ha raccomandato che gli appalti pubblici e privati tengano debitamente conto dei costi totali generati nell'intero arco di vita, prestando particolare attenzione all'efficienza energetica. Gli Stati membri e la Comunità dovrebbero sviluppare e pubblicare una guida per gli appalti pubblici tesa a illustrare come spingersi oltre il principio di aggiudicazione all'offerente meno costoso per l'acquisto di beni intermedi più sostenibili, in sintonia con la direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali⁽¹⁾, e la direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi⁽²⁾.
- (11) La presente direttiva mira a stimolare il mercato dei veicoli adibiti a trasporto su strada puliti e a basso consumo energetico, e soprattutto — per il notevole impatto ambientale che ciò produrrebbe — ad influenzare il mercato dei veicoli standard prodotti su larga scala come autovetture, autobus, pullman e autocarri, garantendo una domanda di veicoli adibiti al trasporto su strada puliti e a basso consumo energetico, il cui livello sia sufficientemente sostanzioso per indurre i costruttori e le imprese a investire in questo settore e a sviluppare ulteriormente veicoli con costi ridotti in termini di consumo energetico, emissioni di CO₂ ed emissioni di sostanze inquinanti.
- (12) Gli Stati membri dovrebbero informare le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori nazionali, regionali o locali che forniscono servizi pubblici di trasporto passeggeri in merito alle disposizioni relative all'acquisto di veicoli adibiti al trasporto su strada puliti e a basso consumo energetico.
- (13) I veicoli puliti e a basso consumo energetico hanno costi iniziali superiori ai veicoli convenzionali. Creare una domanda sufficiente per questo tipo di veicoli potrebbe garantire una riduzione dei costi grazie alle economie di scala.
- (14) La presente direttiva risponde alla necessità di coadiuvare gli Stati membri agevolando e strutturando lo scambio di informazioni e migliori prassi al fine di incentivare l'acquisto di veicoli puliti e a basso consumo energetico.
- (15) Gli appalti pubblici per veicoli destinati a servizi di trasporto pubblico possono avere un impatto significativo sul mercato se vengono applicati criteri armonizzati a livello comunitario.
- (16) Il maggior impatto sul mercato, unitamente al miglior risultato in termini di costi e benefici, è ottenuto con l'inclusione obbligatoria dei costi di esercizio relativi al consumo energetico, alle emissioni di CO₂ e alle emissioni inquinanti dei veicoli nell'intero arco di vita fra i criteri di aggiudicazione per gli appalti di veicoli destinati a servizi di trasporto pubblico.
- (17) In linea con l'ambito di applicazione della direttiva 2004/17/CE e della direttiva 2004/18/CE e nel pieno rispetto del recepimento di tali direttive nella legislazione nazionale, la presente direttiva dovrebbe applicarsi ai veicoli adibiti al trasporto su strada acquistati dalle amministrazioni aggiudicatrici e dagli enti aggiudicatori, a prescindere dal fatto che tali amministrazioni ed enti siano pubblici o privati. Inoltre, la presente direttiva dovrebbe riguardare l'acquisto di veicoli adibiti al trasporto su strada utilizzati per la prestazione di servizi pubblici di trasporto passeggeri in virtù di un contratto di servizio pubblico, lasciando agli Stati membri la facoltà di escludere gli acquisti di scarsa importanza al fine di evitare inutili oneri amministrativi.

⁽¹⁾ GU L 134 del 30.4.2004, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 134 del 30.4.2004, pag. 114.

- (18) In sintonia con la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro) ⁽¹⁾, e al fine di evitare indebiti oneri amministrativi, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di esentare le amministrazioni e gli operatori dalle prescrizioni della presente direttiva all'atto dell'acquisto di veicoli progettati e fabbricati per usi speciali.
- (19) La presente direttiva dovrebbe prevedere un insieme di opzioni per tener conto dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale, il che permetterebbe alle amministrazioni e agli operatori che abbiano elaborato metodologie specificamente concepite per rispondere alle condizioni ed esigenze locali di continuare ad applicarle.
- (20) L'inclusione dei consumi di energia, delle emissioni di CO₂ e delle emissioni inquinanti fra i criteri di aggiudicazione non genera un aumento dei costi totali, ma anticipa piuttosto nella decisione relativa all'appalto i costi di esercizio generati nell'intero arco di vita. Questo approccio, complementare rispetto alla legislazione sulle norme Euro, che fissa i limiti massimi di emissione, trasforma in valore monetario le emissioni inquinanti effettive e non richiede la definizione di norme supplementari.
- (21) Nell'ottemperare all'obbligo di tener conto dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale stabilendo le specifiche tecniche, le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori sono incoraggiati a stabilire specifiche di un livello più elevato in materia di prestazioni energetiche e ambientali rispetto a quanto prescritto dalla normativa comunitaria, prendendo ad esempio in considerazione le norme Euro già adottate ma non ancora diventate vincolanti.
- (22) Lo studio ExternE ⁽²⁾, il programma Aria pulita per l'Europa (Clean Air for Europe, CAFE) ⁽³⁾ della Commissione e lo studio HEATCO ⁽⁴⁾ hanno fornito informazioni sui costi delle emissioni di CO₂, di ossidi di azoto (NO_x), di idrocarburi diversi dal metano (NMHC) e di particolato. Per non complicare le procedure di aggiudicazione, i costi sono considerati al valore attuale.
- (23) La presente direttiva dovrebbe definire una gamma di costi delle emissioni di CO₂ e di sostanze inquinanti
- atta, da un lato, a permettere la flessibilità necessaria affinché le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori possano tener conto della loro situazione locale e, dall'altro, ad assicurare un appropriato grado di armonizzazione.
- (24) L'applicazione obbligatoria di criteri per gli appalti riguardanti veicoli puliti e a basso consumo energetico non preclude l'inclusione di altri criteri pertinenti di aggiudicazione. Non impedisce, inoltre, di scegliere veicoli che sono stati modificati per garantire migliori prestazioni ambientali. Tali altri criteri di aggiudicazione possono anche essere previsti negli appalti coperti dalle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE, purché siano collegati all'oggetto del contratto, non conferiscano una libertà incondizionata di scelta all'amministrazione o ente appaltante, siano espressamente menzionati e rispettino i principi fondamentali del trattato.
- (25) Il metodo di calcolo dei costi di esercizio relativi alle emissioni inquinanti dei veicoli nell'intero arco di vita ai fini delle decisioni in materia di appalti pubblici per veicoli, compresi i valori numerici definiti nella presente direttiva, non pregiudica altre norme legislative comunitarie che riguardano i costi esterni.
- (26) Il riesame e la revisione del metodo di calcolo definito nella presente direttiva dovrebbero prendere in considerazione le pertinenti misure legislative comunitarie connesse e mirare alla coerenza con esse.
- (27) I criteri di aggiudicazione in materia energetica e ambientale dovrebbero figurare tra i vari criteri di aggiudicazione presi in considerazione dalle amministrazioni aggiudicatrici o dagli enti aggiudicatori in sede di adozione di una decisione concernente l'appalto di veicoli puliti e a basso consumo energetico per il trasporto su strada.
- (28) La presente direttiva non dovrebbe ostare a che le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori diano la preferenza alle più recenti norme Euro nell'acquisto di veicoli adibiti a servizi di trasporto pubblico prima che tali norme diventino vincolanti. Né dovrebbe ostare a che le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori diano la preferenza a combustibili alternativi, quali ad esempio l'idrogeno, il gas di petrolio liquefatto (GPL), il gas naturale compresso (GNC) e i biocarburanti, a condizione che si tenga conto dell'impatto ambientale e dell'impatto energetico sull'intero arco di vita.
- (29) Dovrebbero essere elaborate procedure di prova standardizzate a livello comunitario per altre categorie di veicoli al fine di migliorare la comparabilità e la trasparenza dei dati forniti dai costruttori. Questi dovrebbero essere incoraggiati a fornire i dati concernenti i consumi di energia, le emissioni di CO₂ e le emissioni inquinanti dei veicoli sull'intero arco di vita.

⁽¹⁾ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

⁽²⁾ Bickel, P., Friedrich, R., ExternE. Externalities of Energy. Methodology 2005 update, Commissione europea, Ufficio delle pubblicazioni, Lussemburgo, 2005.

⁽³⁾ Holland M., et al., (2005a). Methodology for the Cost-Benefit Analysis for CAFE: Volume 1: Overview of Methodology. AEA Technology Environment, Didcot, 2005.

⁽⁴⁾ Bickel, P., et al., HEATCO Deliverable 5. Proposal for Harmonised Guidelines, Stoccarda, 2006.

- (30) La possibilità di un sostegno pubblico per l'acquisto di veicoli adibiti al trasporto su strada puliti e a basso consumo energetico, tra cui l'installazione a posteriori di motori e di pezzi di ricambio, con caratteristiche superiori a quelle previste dai requisiti ambientali obbligatori, è riconosciuta nella Disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela ambientale ⁽¹⁾ e nel regolamento (CE) n. 800/2008 della Commissione, del 6 agosto 2008, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato comune in applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato (regolamento generale di esenzione per categoria) ⁽²⁾. Al riguardo sono altresì pertinenti le linee guida contenute nella comunicazione della Commissione intitolata «Linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie» ⁽³⁾, in particolare la nota 1, relativa al punto 34, e la nota 3, relativa al punto 36. A tale sostegno pubblico continueranno comunque ad applicarsi le disposizioni del trattato, in particolare gli articoli 87 ed 88.
- (31) La Disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela ambientale riconosce la possibilità di concedere un sostegno pubblico per promuovere lo sviluppo delle infrastrutture necessarie alla erogazione di carburanti alternativi. A tale sostegno pubblico continueranno comunque ad applicarsi le disposizioni del trattato, in particolare gli articoli 87 ed 88.
- (32) L'acquisto di veicoli adibiti al trasporto su strada puliti e a basso consumo energetico offre un'occasione alle città che intendono connotarsi come rispettose dell'ambiente. In tale contesto, è importante rendere disponibili su Internet delle informazioni sugli appalti pubblici ai sensi della presente direttiva.
- (33) Dovrebbe pertanto essere incoraggiata la pubblicazione su Internet delle pertinenti informazioni sugli strumenti finanziari disponibili nei singoli Stati membri in materia di mobilità urbana e promozione di veicoli adibiti al trasporto su strada puliti e a basso consumo energetico.
- (34) Le misure necessarie per l'esecuzione della presente direttiva dovrebbero essere adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽⁴⁾.
- (35) In particolare, la Commissione dovrebbe avere il potere di adeguare all'inflazione e al progresso tecnico i dati per il calcolo dei costi di gestione nell'intero arco di vita per i veicoli adibiti al trasporto su strada. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 *bis* della decisione 1999/468/CE.
- (36) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire promuovere e stimolare il mercato dei veicoli puliti e a

basso consumo energetico e potenziare il contributo del settore dei trasporti alle politiche della Comunità in materia di ambiente, clima ed energia, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, al fine di formare una massa critica di veicoli che permetta all'industria europea di conseguire sviluppi economicamente vantaggiosi, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

- (37) Gli Stati membri e la Commissione dovrebbero continuare a promuovere i veicoli adibiti al trasporto su strada puliti e a basso consumo energetico. Potrebbero svolgere un ruolo importante a tale proposito i programmi operativi nazionali e regionali, quali definiti nel regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio, dell'11 luglio 2006, recante disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo e sul Fondo di coesione ⁽⁵⁾. Inoltre, programmi comunitari quali Civitas ed Energia intelligente per l'Europa potrebbero contribuire al miglioramento della mobilità urbana, riducendone al contempo gli effetti negativi.
- (38) Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» ⁽⁶⁾, gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e a rendere pubblici, nell'interesse proprio e della Comunità, prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di recepimento,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Oggetto e obiettivi

La presente direttiva impone alle amministrazioni aggiudicatrici, agli enti aggiudicatori e a taluni operatori di tener conto dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale nell'arco di tutta la vita, tra cui il consumo energetico e le emissioni di CO₂ e di talune sostanze inquinanti, al momento dell'acquisto di veicoli adibiti al trasporto su strada, al fine di promuovere e stimolare il mercato dei veicoli puliti e a basso consumo energetico e di potenziare il contributo del settore dei trasporti alle politiche della Comunità in materia di ambiente, clima ed energia.

Articolo 2

Deroghe

Gli Stati membri possono esentare dagli obblighi previsti nella presente direttiva i contratti di acquisto di veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 3, della direttiva 2007/46/CE, che non sono soggetti ad omologazione-tipo o ad omologazione individuale sul loro territorio.

⁽¹⁾ GU C 82 dell'1.4.2008, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 214 del 9.8.2008, pag. 3.

⁽³⁾ GU C 184 del 22.7.2008, pag. 13.

⁽⁴⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

⁽⁵⁾ GU L 210 del 31.7.2006, pag. 25.

⁽⁶⁾ GU C 321 del 31.12.2003, pag. 1.

Articolo 3

Ambito di applicazione

La presente direttiva si applica ai contratti di acquisto di veicoli adibiti al trasporto su strada conclusi:

- a) da amministrazioni aggiudicatrici o da enti aggiudicatori, nella misura in cui sono soggetti all'obbligo di applicare le procedure di appalto stabilite dalle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE;
- b) da operatori che assolvono obblighi di servizio pubblico nel quadro di un contratto di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia ⁽¹⁾, di importo superiore a una soglia da definirsi a cura degli Stati membri entro le soglie fissate nelle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE.

Articolo 4

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- 1) «*amministrazioni aggiudicatrici*»: le amministrazioni aggiudicatrici quali definite all'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), della direttiva 2004/17/CE e all'articolo 1, paragrafo 9, della direttiva 2004/18/CE;
- 2) «*enti aggiudicatori*»: gli enti aggiudicatori di cui all'articolo 2, paragrafo 2, della direttiva 2004/17/CE;
- 3) «*veicolo adibito al trasporto su strada*»: un veicolo che appartenga ad una delle categorie di veicoli elencate nella tabella 3 dell'allegato.

Articolo 5

Acquisto di veicoli adibiti a trasporto su strada puliti e a basso consumo energetico

1. Gli Stati membri assicurano che, a decorrere dal 4 dicembre 2010, ogni amministrazione aggiudicatrice, ente aggiudicatore e operatore di cui all'articolo 3 tenga conto, al momento dell'acquisto di veicoli adibiti al trasporto su strada, dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale imputabili all'esercizio nel corso dell'intero ciclo di vita di cui al paragrafo 2 ed applichi almeno una delle opzioni di cui al paragrafo 3.

2. L'impatto energetico e l'impatto ambientale imputabili all'esercizio di cui tener conto riguardano quanto meno:

- a) il consumo energetico;
- b) le emissioni di CO₂; e
- c) le emissioni di NO_x, NMHC e particolato.

⁽¹⁾ GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1.

Oltre all'impatto energetico ed all'impatto ambientale imputabili all'esercizio di cui al primo comma, le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori possono prendere in considerazione anche altri tipi di impatto ambientale.

3. I requisiti di cui ai paragrafi 1 e 2 sono soddisfatti con le seguenti opzioni:

- a) fissando specifiche tecniche in materia di prestazioni energetiche ed ambientali nella documentazione per l'acquisto di veicoli adibiti al trasporto su strada, per ciascun tipo di impatto considerato, nonché per ogni altro eventuale tipo di impatto ambientale; oppure
- b) integrando nella decisione di acquisto l'impatto energetico e l'impatto ambientale, secondo le seguenti modalità:

— nei casi in cui è aperta una procedura di appalto, inserendo tali impatti fra i criteri di aggiudicazione, e

— nei casi in cui tali impatti siano trasformati in valore monetario per essere integrati nella decisione di acquisto, avvalendosi della metodologia di cui all'articolo 6.

Articolo 6

Metodologia di calcolo dei costi di esercizio durante l'intero arco di vita

1. Ai fini dell'articolo 5, paragrafo 3, lettera b), secondo trattino, i costi di esercizio nell'intero arco di vita connessi al consumo energetico, nonché i costi relativi alle emissioni di CO₂ e alle emissioni di sostanze inquinanti quali stabiliti nella tabella 2 dell'allegato, che sono imputabili all'esercizio dei veicoli da acquistare sono trasformati in valore monetario e calcolati usando la metodologia di cui alle lettere seguenti.

a) I costi di esercizio imputabili al consumo energetico di un veicolo nell'intero arco di vita sono calcolati usando la metodologia seguente:

— il consumo di carburante per chilometro di un veicolo di cui al paragrafo 2 è computato in unità di consumo energetico per chilometro, a prescindere dal fatto che sia fornito direttamente, come nel caso dei veicoli elettrici, o meno. Qualora sia fornito in unità diverse, il consumo di carburante è convertito in consumo di energia per chilometro utilizzando i fattori di conversione di cui alla tabella 1 dell'allegato per i contenuti energetici dei vari carburanti,

— è utilizzato un unico valore monetario per unità di energia. Tale valore unico equivale al costo per unità di energia di benzina o diesel ante imposte, quando sono utilizzati come carburante per trasporto, utilizzando il valore più basso,

— i costi di esercizio imputabili al consumo energetico di un veicolo nell'intero arco di vita sono calcolati moltiplicando il chilometraggio relativo all'intero arco di vita, se necessario tenendo conto del chilometraggio già effettuato, ai sensi del paragrafo 3, per il consumo energetico per chilometro di cui al primo trattino della presente lettera e per il costo per unità di energia di cui al secondo trattino della presente lettera.

b) I costi di esercizio relativi alle emissioni di CO₂ di un veicolo nell'intero arco di vita sono calcolati moltiplicando il chilometraggio relativo all'intero arco di vita, se necessario tenendo conto del chilometraggio già effettuato, ai sensi del paragrafo 3, per le emissioni di CO₂ in chilogrammi per chilometro di cui al paragrafo 2 e per il costo per chilogrammo all'interno della gamma di cui alla tabella 2 dell'allegato.

c) I costi di esercizio relativi alle emissioni inquinanti di un veicolo nell'intero arco di vita, quali elencati nella tabella 2 dell'allegato, sono calcolati sommando i costi di esercizio relativi alle emissioni di NO_x, NMHC e particolato nell'intero arco di vita. I costi di esercizio relativi a ogni sostanza inquinante per l'intero arco di vita sono calcolati moltiplicando il chilometraggio relativo all'intero arco di vita, se necessario tenendo conto del chilometraggio già effettuato, ai sensi del paragrafo 3, per le emissioni in grammi per chilometro di cui al paragrafo 2 e per il rispettivo costo per grammo. Il costo è desunto dai valori medi comunitari di cui alla tabella 2 dell'allegato.

Le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori di cui all'articolo 3 possono applicare costi più elevati a condizione che non eccedano i pertinenti valori di cui alla tabella 2 dell'allegato moltiplicati per un coefficiente 2.

2. Il consumo di carburante, nonché le emissioni di CO₂ e le emissioni di sostanze inquinanti per chilometro stabiliti di cui alla tabella 2 dell'allegato imputabili all'esercizio dei veicoli sono basati su procedure di prova standardizzate comunitarie per i veicoli per cui tali procedure sono definite nella normativa comunitaria in materia di omologazione. Per i veicoli che non sono oggetto di procedure di prova standardizzate comunitarie, la comparabilità fra le varie offerte è assicurata utilizzando procedure di prova ampiamente riconosciute o i risultati di prove effettuate per l'amministrazione o, in mancanza di tali dati, le informazioni fornite dal costruttore.

3. Il chilometraggio percorso da un veicolo nell'intero arco di vita è desunto, salvo altrimenti specificato, dalla tabella 3 dell'allegato.

Articolo 7

Adeguamenti al progresso tecnico

La Commissione adegua all'inflazione e al progresso tecnico i dati per il calcolo dei costi di esercizio dei veicoli adibiti al

trasporto su strada nell'intero arco di vita, di cui in allegato. Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 9, paragrafo 2.

Articolo 8

Scambio di migliori prassi

La Commissione agevola e struttura lo scambio di conoscenze e di migliori prassi tra Stati membri in materia di prassi intese a promuovere l'acquisto di veicoli adibiti al trasporto su strada puliti ed a basso consumo energetico da parte delle amministrazioni aggiudicatrici, degli enti aggiudicatori e degli operatori di cui all'articolo 3.

Articolo 9

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Articolo 10

Relazioni e riesame

1. Ogni due anni, a decorrere dal 4 dicembre 2010, la Commissione elabora una relazione sull'applicazione della presente direttiva e sulle azioni intraprese dai singoli Stati membri per promuovere l'acquisto di veicoli adibiti al trasporto su strada puliti e a basso consumo energetico.

2. Tali relazioni valutano gli effetti della presente direttiva, segnatamente delle opzioni di cui all'articolo 5, paragrafo 3, così come la necessità di ulteriori azioni ed includono eventuali proposte.

Nelle relazioni la Commissione raffronta, per ciascuna delle categorie di veicoli di cui alla tabella 3 dell'allegato, il numero nominale e relativo di veicoli acquistati corrispondenti alla migliore alternativa di mercato in termini di impatto energetico e ambientale nel corso dell'intero ciclo di vita con il mercato globale di tali veicoli e stima in che misura le opzioni di cui all'articolo 5, paragrafo 3, abbiano influenzato il mercato. La Commissione valuta la necessità di ulteriori azioni ed include eventuali proposte.

3. Entro la data della prima relazione, la Commissione esamina le opzioni di cui all'articolo 5, paragrafo 3, presenta una valutazione della metodologia di cui all'articolo 6 e propone, se del caso, gli opportuni adeguamenti.

*Articolo 11***Recepimento**

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 4 dicembre 2010. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

*Articolo 12***Entrata in vigore**

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

*Articolo 13***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, addì 23 aprile 2009.

Per il Parlamento europeo

Il presidente

H.-G. PÖTTERING

Per il Consiglio

Il presidente

P. NEČAS

ALLEGATO

Dati per il calcolo dei costi di esercizio relativi all'intero arco di vita per i veicoli adibiti al trasporto su strada

Tabella 1: Contenuto energetico dei carburanti per motori

Carburante	Contenuto energetico
Diesel	36 MJ/litro
Benzina	32 MJ/litro
Gas naturale/biogas	33-38 MJ/Nm ³
Gas di petrolio liquefatto (GPL)	24 MJ/litro
Etanolo	21 MJ/litro
Biodiesel	33 MJ/litro
Emulsioni	32 MJ/litro
Idrogeno	11 MJ/Nm ³

Tabella 2: Costi per le emissioni nel trasporto su strada (prezzi al 2007)

CO ₂	NO _x	NMHC	Particolato
0,03-0,04 EUR/kg	0,0044 EUR/g	0,001 EUR/g	0,087 EUR/g

Tabella 3: Chilometraggio dei veicoli per il trasporto su strada nell'intero arco di vita

Categoria veicolo (categorie M e N di cui alla direttiva 2007/46/CE)	Chilometraggio nell'intero arco di vita
Autovetture (M ₁)	200 000 km
Veicoli commerciali leggeri (N ₁)	250 000 km
Veicoli commerciali pesanti (N ₂ , N ₃)	1 000 000 km
Autobus (M ₂ , M ₃)	800 000 km

D.L. 3-10-2006 n. 262*Disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria.***Art. 2***Misure in materia di riscossione*

60. In deroga a quanto disposto dal testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, di cui al [decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39](#), dal [decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 504](#), e dall'[articolo 2, comma 22, della legge 24 dicembre 2003, n. 350](#), e fatto salvo quanto previsto dall'[articolo 17, comma 5, lettera a\), della legge 27 dicembre 1997, n. 449](#), le regioni possono esentare dal pagamento della tassa automobilistica regionale i veicoli nuovi a doppia alimentazione a benzina/GPL o a benzina/metano, appartenenti alle categorie internazionali M1 ed N1 ed immatricolati per la prima volta dopo la data di entrata in vigore del presente decreto, per il primo periodo fisso di cui all'[articolo 2 del regolamento di cui al decreto del Ministro delle finanze 18 novembre 1998, n. 462](#), e per le cinque annualità successive. Per le medesime categorie di veicoli, dotate di doppia alimentazione, restano ferme le agevolazioni già disposte da precedenti provvedimenti regionali.

61. Le regioni possono esentare dal pagamento della tassa automobilistica regionale per cinque annualità successive i veicoli appartenenti alle categorie internazionali M1 e N1 su cui viene installato un sistema di alimentazione a GPL o a metano, collaudato in data successiva alla data di entrata in vigore del presente decreto. I suddetti veicoli devono essere conformi ad una delle seguenti direttive o regolamenti del Parlamento europeo e del Consiglio: direttiva 94/12/CE, del 23 marzo 1994, direttiva 98/69/CE, del 13 ottobre 1998, regolamento (CE) n. 715/2007, del 20 giugno 2007. (50)

62. Le cinque annualità di cui al comma 61 decorrono dal periodo d'imposta seguente a quello durante il quale avviene il collaudo dell'installazione del sistema di alimentazione a GPL o metano se il veicolo ha già corrisposto la tassa automobilistica per tale periodo, ovvero dal periodo d'imposta nel quale avviene il collaudo dell'installazione del sistema GPL o metano se l'obbligo del pagamento della tassa automobilistica è stato precedentemente interrotto ai sensi di legge.

D.M. 18 novembre 1998, n. 462 ⁽¹⁾.

Regolamento recante modalità e termini di pagamento delle tasse automobilistiche, ai sensi dell'articolo 18 della [L. 21 maggio 1955, n. 463](#) ⁽²⁾.

IL MINISTRO DELLE FINANZE

Visto l'[articolo 17, comma 16, della legge 27 dicembre 1997, n. 449](#), in base al quale, a decorrere dal 1° gennaio 1998, i veicoli a motore, con esclusione di quelli assoggettati a tassa in base alla portata e di quelli di cui al [decreto legislativo 24 febbraio 1997, n. 43](#), sono soggetti a tassazione in base alla potenza effettiva anziché ai cavalli fiscali;

Considerato che la potenza effettiva prima espressa in cavalli vapore (CV) è ora espressa in Kilowatt (KW) a norma del [decreto del Presidente della Repubblica 12 agosto 1982, n. 802](#), emanato in attuazione della direttiva CEE n. 80/181 relativa alle unità di misura;

Visto che i termini di pagamento sono fissati in base ai cavalli fiscali dal decreto del Ministro delle finanze 25 novembre 1985, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 284 del 3 dicembre 1985;

Visto l'[articolo 18 della legge 21 maggio 1955, n. 463](#), con la quale viene data facoltà al Ministro delle finanze di stabilire nuovi termini e modalità di pagamento delle tasse automobilistiche e di modificare le forme, i termini e le modalità di pagamento dello stesso tributo;

Considerata l'opportunità di determinare in base alla potenza effettiva, KW e CV, i termini di pagamento per le autovetture e gli autoveicoli per il trasporto promiscuo immatricolati dal 1° gennaio 1998;

Visto l'[articolo 17, commi 3 e 4, della legge 23 agosto 1988, n. 400](#);

Udito il parere del Consiglio di Stato, emesso dalla sezione consultiva per gli atti normativi nell'adunanza del 31 agosto 1998;

Vista la comunicazione al Presidente del Consiglio dei Ministri, effettuata, a norma del citato [articolo 17 della legge n. 400 del 1988](#), con nota n. 3-4857M del 27 ottobre 1998;

Adotta il seguente regolamento:

1. Termini di pagamento.

1. Dal 1° gennaio 1998 le tasse automobilistiche sono corrisposte con le seguenti modalità ed entro i seguenti termini di scadenza:

a) per le autovetture e per gli autoveicoli per il trasporto promiscuo con motore alimentato a benzina, o a GPL o a metano, anche se in alternativa alla benzina, o a gasolio, se aventi le caratteristiche tecniche di cui all'*articolo 65, comma 5, del decreto-legge 30 agosto 1993, n. 331*, convertito dalla legge 19 ottobre 1993, n. 427, o elettrico, con potenza fiscale superiore a 9 cavalli, se immatricolati fino al 31 dicembre 1997, o con potenza effettiva superiore a 35 KW o a 47 CV, se immatricolati successivamente a tale data, e per gli autoscafi iscritti nei pubblici registri: in unica soluzione per periodi fissi annuali decorrenti dal 1° gennaio, 1° maggio e 1° settembre ⁽³⁾;

b) per gli stessi autoveicoli di cui alla precedente lettera a), con potenza fiscale fino a 9 cavalli, se immatricolati fino al 31 dicembre 1997, o con potenza effettiva fino a 35 KW o a 47 CV, se immatricolati successivamente a tale data, e per tutti i motoveicoli: in unica soluzione per periodi fissi annuali decorrenti dal 1° febbraio e 1° agosto;

c) per le autovetture e gli autoveicoli ad uso promiscuo da locare senza conducente o con alimentazione a gasolio privi delle caratteristiche tecniche indicate alla lettera a), con potenza fiscale superiore a 9 cavalli, se immatricolati fino al 31 dicembre 1997, o con potenza effettiva superiore a 35 KW o 47 CV, se immatricolati successivamente a tale data: per uno o due periodi fissi quadrimestrali decorrenti dal 1° gennaio, 1° maggio e 1° settembre o per l'intero anno (12/12) decorrente dall'inizio di uno dei suddetti periodi fissi;

d) per le autovetture e gli autoveicoli ad uso promiscuo da locare senza conducente o con alimentazione a gasolio privi delle caratteristiche tecniche indicate nella lettera a), con potenza fiscale fino a 9 cavalli, se immatricolati fino al 31 dicembre 1997, o con potenza effettiva fino a 35 KW o 47 CV, se immatricolati successivamente a tale data: per un periodo fisso semestrale decorrente dal 1° febbraio e 1° agosto oppure per l'intero anno (12/12) decorrente dall'inizio di uno dei suddetti periodi fissi;

e) per tutti gli altri autoveicoli diversi da quelli di cui alle precedenti lettere, per i rimorchi, per i motori fuori bordo da applicare ad imbarcazioni non iscritte nei pubblici registri: per uno o due periodi fissi quadrimestrali decorrenti dal 1° febbraio, 1° giugno e 1° ottobre, oppure per un intero anno (12/12) decorrente dall'inizio di uno dei suddetti periodi fissi.

2. Il pagamento è effettuato nel corso del mese iniziale dei periodi fissi sopra stabiliti. La decorrenza di detti periodi fissi per i veicoli immatricolati fino al 31 dicembre 1997 è quella già fissata per l'anno 1997.

3. Il rinnovo del pagamento di tutte le tasse fisse, compresa quella per la targa di prova, è eseguito nel mese di gennaio.

(3) Il *D.M. 23 dicembre 1998* (Gazz. Uff. 30 dicembre 1998, n. 303) ha disposto che il pagamento delle tasse automobilistiche avente scadenza nel mese di gennaio 1999 sia effettuato nel periodo compreso tra il 1° ed il 28 febbraio 1999. Successivamente il *D.M. 27 gennaio 1999* (Gazz. Uff. 28 gennaio 1999, n. 22) ha stabilito che il pagamento delle tasse automobilistiche avente scadenza nel mese di febbraio 1999 è effettuato nel periodo compreso tra il 1° ed il 31 marzo 1999, ad eccezione di quello avente scadenza nel mese di gennaio 1999, il cui termine è stato già differito nel periodo compreso tra il 1° ed il 28 febbraio 1999, con il suddetto *D.M. 23 dicembre 1998*. Con *D.M. 26 gennaio 2000* (Gazz. Uff. 29 gennaio 2000, n. 23) è stato stabilito che il rinnovo del pagamento delle tasse automobilistiche, per i rimorchi adibiti al trasporto di cose, con scadenza nel mese di febbraio 2000, è effettuato nel periodo compreso tra il 1° ed il 30 aprile 2000. Con *D.M. 10 aprile 2000* (Gazz. Uff. 5 maggio 2000, n. 103) è stato stabilito che il rinnovo del pagamento delle tasse automobilistiche per i rimorchi adibiti al trasporto di cose, con scadenza nel mese di febbraio 2000, è ulteriormente prorogato al periodo compreso tra il 1° ed il 30 giugno 2000. Nello stesso termine è corrisposto il versamento relativo alle nuove immatricolazioni effettuate dal 1° gennaio 2000 con scadenza anteriore al 30 giugno 2000, in base al presente decreto. Con *D.M. 21 giugno 2000* (Gazz. Uff. 27 giugno 2000, n. 148) il termine per il rinnovo del pagamento delle tasse automobilistiche per i rimorchi adibiti al trasporto di cose, con scadenza nei mesi di febbraio e giugno 2000, è stato ulteriormente prorogato al periodo compreso tra il 1° ed il 31 ottobre 2000. Nello stesso termine è corrisposto il versamento relativo alle nuove immatricolazioni effettuate dal 1° gennaio 2000 con scadenza anteriore al 31 ottobre 2000, in base al presente decreto. Con *D.M. 31 ottobre 2000* (Gazz. Uff. 10 novembre 2000, n. 263) il termine per il rinnovo del pagamento delle tasse automobilistiche per i rimorchi adibiti al trasporto di cose, con scadenza nel mese di febbraio 2000, è stato ulteriormente prorogato al periodo compreso tra il 1° e il 28 febbraio 2001; al medesimo periodo compreso tra il 1° ed il 28 febbraio 2001 è prorogato, inoltre, il pagamento delle stesse tasse automobilistiche con scadenza nel mese di giugno e nel mese di ottobre 2000. Nello stesso termine è corrisposto il versamento relativo alle nuove immatricolazioni effettuate dal 1° gennaio 2000, con scadenza anteriore al 28 febbraio 2001, in base al presente decreto.

2. Autoveicoli immatricolati per la prima volta.

1. Per i veicoli e autoscafi immatricolati per la prima volta, le tasse sono dovute a decorrere dal mese in cui avviene l'immatricolazione e sono versate entro tale mese o nel mese successivo a quello d'immatricolazione qualora questa avvenga negli ultimi dieci giorni del mese.

2. Per i veicoli indicati alla lettera a) dell'articolo 1, le tasse sono corrisposte per un periodo superiore ad otto mesi e fino alla scadenza di aprile, agosto o dicembre immediatamente successiva agli otto mesi predetti; per quelli indicati alla lettera b), per un periodo superiore a sei mesi e fino alla scadenza di

gennaio o luglio immediatamente successiva ai sei mesi predetti; per tutti gli altri veicoli: fino ad una delle scadenze dei periodi fissi per essi stabiliti all'articolo 1, escluso in ogni caso il pagamento per un solo mese.

3. Per i veicoli immatricolati per la prima volta soggetti a tassa fissa annua, il tributo relativo all'anno di immatricolazione è versato in unica soluzione nel mese in cui avviene l'immatricolazione stessa, e qualora questa abbia luogo negli ultimi dieci giorni del mese, la tassa fissa annua può essere corrisposta nel mese successivo ⁽⁴⁾.

(4) Per l'esenzione dalla tassa di cui al presente articolo vedi l'art. 2, D.L. 8 luglio 2002, n. 138.

3. Riacquisto del possesso, della disponibilità e rivendita dei veicoli.

1. Per i veicoli per i quali a norma del [decreto-legge 30 dicembre 1982, n. 953](#), convertito, con modificazioni, dalla [legge 28 febbraio 1983, n. 53](#), è consentita l'interruzione dell'obbligo del pagamento delle tasse, i tributi dovuti sono corrisposti dal mese in cui avviene l'annotazione del riacquisto del possesso o della disponibilità del veicolo o dell'autoscafo o la rivendita da parte delle imprese autorizzate al loro commercio, secondo le modalità e i termini stabiliti dagli articoli 1 e 2.

4. Norme transitorie.

1. Per gli autoveicoli ed i rimorchi adibiti al trasporto merci i pagamenti da effettuarsi entro il 28 febbraio 1998 possono essere eseguiti entro il 16 marzo 1998.

2. Il versamento delle tasse da corrispondere nel 1998 può essere effettuato presso gli uffici esattori dell'ACI oppure presso gli uffici postali, utilizzando i modelli del libretto fiscale o gli speciali bollettini in distribuzione presso gli stessi uffici postali.

5. Entrata in vigore.

1. Il presente regolamento sostituisce il decreto 25 novembre 1985 e il decreto 27 dicembre 1997 del Ministro delle finanze, pubblicati, rispettivamente, nella Gazzetta Ufficiale n. 284 del 3 dicembre 1985 e n. 303 del 31 dicembre 1997.

L. 27-12-1997 n. 449

Misure per la stabilizzazione della finanza pubblica.

CAPO II**DISPOSIZIONI IN MATERIA DI SEMPLIFICAZIONE E RAZIONALIZZAZIONE****ART. 17.** *(Disposizioni tributarie in materia di veicoli).* ⁽⁷⁸⁾

1. Nel testo unico delle imposte sui redditi, approvato con [decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917](#), dopo l'[articolo 121](#), nel titolo IV, recante disposizioni comuni, è inserito il seguente:

"[ART. 121-bis.](#) - (Limiti di deduzione delle spese e degli altri componenti negativi relativi a taluni mezzi di trasporto a motore, utilizzati nell'esercizio di imprese, arti e professioni) - 1. Le spese e gli altri componenti negativi relativi ai mezzi di trasporto a motore indicati nel presente articolo, utilizzati nell'esercizio di imprese, arti e professioni, ai fini della determinazione dei relativi redditi sono deducibili secondo i seguenti criteri:

a) per l'intero ammontare relativamente:

1) agli aeromobili da turismo, alle navi e imbarcazioni da diporto, alle autovetture ed autocaravan, di cui alle lettere a) e m) del comma 1 dell'[articolo 54 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285](#), ai ciclomotori e motocicli destinati ad essere utilizzati esclusivamente come beni strumentali nell'attività propria dell'impresa;

2) ai veicoli adibiti ad uso pubblico o dati in uso promiscuo ai dipendenti per la maggior parte del periodo d'imposta;

b) nella misura del 50 per cento relativamente alle autovetture ed autocaravan, di cui alle citate lettere dell'[articolo 54 del citato decreto legislativo n. 285 del 1992](#), ai ciclomotori e motocicli il cui utilizzo è diverso da quello indicato alla lettera a), numero 1). Tale percentuale è elevata all'80 per cento per i veicoli utilizzati dai soggetti esercenti attività di agenzia o di rappresentanza di commercio. Nel caso di esercizio di arti e professioni in forma individuale, la deducibilità è ammessa, nella suddetta misura del 50 per cento, limitatamente ad un solo veicolo; se l'attività è svolta da società semplici e da associazioni di cui all'[articolo 5](#), la deducibilità è consentita soltanto per un veicolo per ogni socio o associato. Non si tiene conto: della parte del costo di acquisizione che eccede lire 35 milioni per le autovetture e gli autocaravan, lire 8 milioni per i motocicli, lire 4 milioni per i ciclomotori; dell'ammontare dei canoni proporzionalmente corrispondente al costo di detti veicoli che eccede i limiti indicati, se i beni medesimi sono utilizzati in locazione finanziaria; dell'ammontare dei costi di locazione e di noleggio che eccede lire 7 milioni per le autovetture e gli autocaravan, lire 1,5 milioni per i motocicli, lire ottocentomila per i ciclomotori. Nel caso di esercizio delle predette attività svolte da società semplici e associazioni di cui al citato [articolo 5](#), i suddetti limiti sono riferiti a ciascun socio o associato. I limiti predetti, che con riferimento al valore dei contratti di locazione anche finanziaria o di noleggio vanno ragguagliati ad anno, possono essere variati, tenendo anche conto delle variazioni dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e di impiegati verificatesi nell'anno precedente, con decreto del Ministro delle finanze, di concerto con il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato. Il predetto limite di 35 milioni di lire per le autovetture è elevato a 50 milioni di lire per gli autoveicoli utilizzati da agenti o rappresentanti di commercio.

2. Ai fini della determinazione del reddito d'impresa, le plusvalenze e le minusvalenze patrimoniali rilevano nella stessa proporzione esistente tra l'ammontare dell'ammortamento fiscalmente dedotto e quello complessivamente effettuato.

3. Ai fini della applicazione del comma 7 dell'[articolo 67](#), il costo dei beni di cui al comma 1, lettera b), si assume nei limiti rilevanti ai fini della deduzione delle relative quote di ammortamento".

2. Nel testo unico delle imposte sui redditi, approvato con *decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917*, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 4 dell'*articolo 50*, il comma 5-bis dell'*articolo 54*, il comma 5-bis dell'*articolo 66* e i commi 8-bis e 8-ter dell'*articolo 67* sono abrogati;

b) nell'*articolo 67*, comma 10, primo periodo, le parole da: "; per le imprese individuali" fino alla fine del periodo sono soppresse; nel medesimo comma il secondo periodo è soppresso.

3. Le disposizioni dei commi 1 e 2 hanno effetto a decorrere dal periodo d'imposta in corso alla data del 31 dicembre 1997.

4. E' soppressa l'addizionale di cui all'*articolo 25 della legge 24 luglio 1961, n. 729*.

5. L'importo della tassa automobilistica è ridotto ad un quarto per le autovetture e per gli autoveicoli adibiti al trasporto promiscuo di persone e cose:

a) omologati per la circolazione esclusivamente mediante l'alimentazione del motore con gas di petrolio liquefatto o con gas metano se dotati di dispositivi tecnici conformi alla *direttiva 91/441/CEE* del Consiglio, del 26 giugno 1991, e successive modificazioni, ovvero alla *direttiva 91/542/CEE* del Consiglio, del 1° ottobre 1991, e successive modificazioni;

b) autoveicoli azionati con motore elettrico per i periodi successivi al quinquennio di esenzione previsto dall'*articolo 20 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39*.

**Testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche.
D.P.R. 5-2-1953 n. 39**

20. Esenzione quinquennale per autoveicoli elettrici.

Gli autoveicoli, i motocicli e i ciclomotori a due, tre o quattro ruote, nuovi azionati da motore elettrico, sono esenti dal pagamento della tassa di circolazione per il periodo di cinque anni a decorrere dalla data del collaudo ⁽²⁷⁾.

Il periodo di durata dell'esenzione è annotato sul documento di circolazione dal competente Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

(27) Comma così modificato prima dall'*art. 1, L. 12 dicembre 1973, n. 820* e poi dall'*art. 145, comma 7, L. 23 dicembre 2000, n. 388*.

Regione Emilia-Romagna

L.R. 29-12-2015 n. 23

Disposizioni per la formazione del Bilancio di previsione 2016-2018 (Legge di stabilità regionale 2016).

Art. 1

Agevolazioni fiscali per i veicoli elettrici e con alimentazione ibrida.

1. Per l'anno 2016 i proprietari di autoveicoli con alimentazione ibrida benzina-elettrica, inclusiva di alimentazione termica, o con alimentazione benzina-idrogeno, immatricolati per la prima volta sono esentati dal pagamento della tassa automobilistica regionale dovuta per il primo periodo fisso e per le due annualità successive.

2. Alle minori entrate derivanti dall'applicazione del presente articolo, quantificate in euro 500.000,00 per l'esercizio 2016, 2017 e 2018, allocate nel Titolo 1 Entrate correnti di natura tributaria, contributiva e perequativa, Tipologia 101 Imposte tasse e proventi assimilati, si fa fronte con la contestuale riduzione di pari importo, per ciascuno degli esercizi 2016, 2017 e 2018 degli stanziamenti della Missione 1 Servizi istituzionali, generali e di gestione, Programma 5 Gestione dei beni demaniali e patrimoniali, titolo 1 Spese correnti. Nel caso in cui si verificano o siano in procinto di verificarsi scostamenti rispetto alle previsioni, la Giunta regionale, nelle more della necessaria variazione di bilancio, è autorizzata, con proprio atto, a limitare la natura autorizzatoria degli stanziamenti delle spese non obbligatorie del bilancio di previsione di ciascun esercizio, al fine di garantire gli equilibri di bilancio. Con riferimento a tali stanziamenti non possono essere assunte obbligazioni giuridiche.

Regione Basilicata

L.R. 18-8-2014 n. 26

Assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2014 e del bilancio pluriennale 2014/2016.

Articolo 37

Esenzione fiscale per le auto ibride.

1. All'*articolo 11 della L.R. 21 dicembre 2012, n. 35*, è aggiunto il seguente comma 2-bis:
"2-bis. A decorrere dal 1° gennaio 2015, l'esenzione dalla tassa automobilistica regionale, si applica anche alle autovetture di nuova immatricolazione con alimentazione elettrica ovvero ibrida benzina/gasolio-elettrica, inclusiva di alimentazione termica, o con alimentazione benzina-idrogeno per i successivi cinque anni. Dal minor gettito derivante dall'applicazione del presente comma, quantificato in euro 10.000,00 per il 2015 e euro 18.000,00 nel 2016, deriva una riduzione delle entrate a valere su Titolo 1000000, tipologia 1010100, categoria 1010150."

Regione Lazio

L.R. 24-11-2014 n. 12

Disposizioni di razionalizzazione normativa e di riduzione delle spese regionali.

Art. 2

Disposizioni in materia di tassa automobilistica.

1. Gli importi della tassa automobilistica regionale e della soprattassa annuale regionale di cui al Titolo III, Capo I, del *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*) e successive modifiche, dovuti dal 1° gennaio 2015 e relativi a periodi fissi posteriori a tale data, sono determinati con la riduzione del 10 per cento dei corrispondenti importi vigenti nell'anno 2014 per i veicoli di proprietà delle società di leasing nonché per i veicoli adibiti ad uso noleggio senza conducente di proprietà delle società che svolgono attività di noleggio veicoli.

2. A decorrere dal 1° gennaio 2016 gli importi dovuti per i veicoli di cui al comma 1 e relativi a periodi fissi posteriori a tale data sono determinati con un'ulteriore riduzione del 10 per cento dei corrispondenti importi vigenti nell'anno 2015. L'applicazione della suddetta misura è subordinata alla conferma nella legge di stabilità regionale per l'anno 2016, verificato l'effettivo incremento del gettito realizzato nel 2015 per effetto dell'applicazione delle disposizioni di cui al comma 1.

3. A decorrere dal 1° gennaio 2015, è ammessa la possibilità di frazionamento su base quadrimestrale delle tasse automobilistiche dovute per i veicoli di cui al comma 1. In caso di pagamento frazionato, ciascun quadrimestre costituisce obbligazione tributaria autonoma.

4. L'esenzione prevista dall'*articolo 5, comma 14, della legge regionale 30 dicembre 2013, n. 13*, relativa ai proprietari di autoveicoli di nuova immatricolazione con alimentazione elettrica, ibrida benzina-elettrica, inclusiva di alimentazione termica, o con alimentazione benzina-idrogeno, si intende estesa agli utilizzatori degli stessi autoveicoli.

Regione Umbria

L.R. 4-4-2014 n. 5

Disposizioni collegate alla manovra di bilancio 2014 in materia di entrate e di spese - Modificazioni ed integrazioni di leggi regionali.

Art. 1

Disposizioni in materia di esenzioni della tassa automobilistica regionale per veicoli ibridi.

1. I veicoli nuovi con alimentazione ibrida elettrica e termica o con alimentazione a idrogeno, immatricolati per la prima volta dall'entrata in vigore della presente legge fino al 31 dicembre 2015, sono esentati dal pagamento della tassa automobilistica regionale, per il primo periodo fisso previsto dall'articolo 2 del decreto del Ministro delle finanze 18 novembre 1998, n. 462 (Regolamento recante modalità e termini di pagamento delle tasse automobilistiche, ai sensi dell'*articolo 18 della [L. 21 maggio 1955, n. 463](#)*) e per le due annualità successive.

Regione Campania

L.R. 16-1-2014 n. 4

Disposizioni per la formazione del bilancio annuale 2014 e pluriennale 2014-2016 della Regione Campania - legge di stabilità regionale 2014.

Art. 8

Agevolazioni fiscali per i veicoli elettrici e con alimentazione ibrida.

1. A decorrere dall'anno 2014, i proprietari di autoveicoli con alimentazione ibrida benzina-elettrica, inclusiva di alimentazione termica, o con alimentazione benzina-idrogeno, immatricolati per la prima volta sono esentati dal pagamento della tassa automobilistica regionale dovuta per il primo periodo fisso e per le due annualità successive.

Regione Lazio

L.R. 30-12-2013 n. 13

Legge di stabilità regionale 2014.

Art. 5

Disposizioni in materia di tassa automobilistica regionale.

1. Ai fini del presente articolo, per Registri si intendono il Pubblico registro automobilistico (PRA), con riferimento ai veicoli in esso iscritti, e i registri di immatricolazione, con riferimento agli altri veicoli.
2. Al pagamento delle tasse automobilistiche regionali sono tenuti coloro che, alla scadenza del termine utile per il pagamento, risultano essere intestatari di un veicolo nei Registri.
3. Ai fini dell'applicazione delle tasse automobilistiche regionali, ogni atto o fatto, costitutivo, modificativo ovvero estintivo dei presupposti di cui al comma 2 deve essere trascritto o annotato nei Registri. Le predette registrazioni, da effettuarsi in conformità alle disposizioni vigenti, hanno efficacia a decorrere dalla data dell'evento, fatto salvo quanto previsto al comma 4.
4. La perdita del possesso è annotata nei Registri mediante dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà. La dichiarazione produce i suoi effetti dalla data della sua annotazione e l'obbligo di corrispondere la tassa automobilistica cessa a decorrere dal periodo di imposta successivo a tale data.
5. In caso di mancata trascrizione o annotazione nei Registri degli atti o dei fatti di cui al comma 3, i soggetti di cui al comma 2 restano tenuti al pagamento delle tasse automobilistiche regionali.
6. Gli uffici competenti procedono all'annullamento, totale o parziale, delle pretese tributarie, sulla base delle risultanze delle trascrizioni o annotazioni nei Registri.
7. Con riferimento agli atti di data certa, per i quali la legge non prevede la possibilità di annotazione nei Registri, è consentito l'aggiornamento dell'archivio tributario, secondo le modalità stabilite dall'articolo 94, commi 7 e 8, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada) e successive modifiche.
8. Nei casi di prima immatricolazione del veicolo e degli eventuali successivi cambi di titolarità dello stesso, cui non faccia seguito l'adempimento delle prescritte formalità nel PRA, è tenuto al pagamento della tassa automobilistica il soggetto intestatario della carta di circolazione.
9. La Giunta regionale è autorizzata a rinnovare per l'annualità 2014 la convenzione con Automobil Club d'Italia (ACI) di cui all'*articolo 29 della legge regionale 10 maggio 2001, n. 10*, relativo alle tasse automobilistiche, ai fini della gestione della tassa automobilistica regionale.
10. A decorrere dal 2014, la tassa automobilistica non è dovuta in relazione alla massa rimorchiabile, di cui all'articolo 6, commi 22-bis, 22-ter e 22-quater, della *legge*

23 dicembre 1999, n. 488, relativo a disposizioni in materia di imposte sui redditi, dagli autoveicoli adibiti al trasporto di cose aventi massa complessiva fino a 3,5 tonnellate.

11. Alla copertura delle minori entrate derivanti dall'applicazione del comma 10, valutate in 230.000,00 euro a decorrere dall'esercizio 2014, si provvede ai sensi dell'articolo 10.

12. La riscossione delle tasse automobilistiche è consentita, oltre ai soggetti previsti dalla normativa statale, anche alle imprese autorizzate all'esercizio dell'attività bancaria, iscritte all'albo di cui all'*articolo 13 del decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385* (Testo unico delle leggi in materia bancaria e creditizia), nonché agli istituti di pagamento, iscritti all'albo di cui all'articolo 114-septies del citato decreto. La Giunta regionale, con propria deliberazione, sentita la commissione consiliare competente in materia di bilancio, approva lo schema di convenzione per la disciplina del servizio di riscossione delle tasse automobilistiche, prevedendo in particolare le modalità di erogazione del servizio, l'accesso agli archivi, il riversamento delle somme riscosse, nonché i costi a carico dell'utente e le cause di risoluzione. I soggetti di cui al primo periodo sono esonerati dal prestare specifiche garanzie per la riscossione delle tasse automobilistiche in ragione della capacità finanziaria e solvibilità dovute per lo svolgimento dell'attività creditizia, secondo la vigente normativa nazionale ⁽³⁾.

13. La Regione, in coerenza con quanto previsto dalla normativa statale, può disporre, nei limiti delle risorse disponibili, a favore delle organizzazioni di volontariato della protezione civile iscritte nell'elenco territoriale regionale, la concessione di contributi finalizzati al potenziamento, alla manutenzione, alle spese di gestione delle attrezzature e agli oneri, anche di natura fiscale, relativi ai mezzi in dotazione o in uso alle organizzazioni stesse per lo svolgimento di attività operative di protezione civile. Alla copertura delle maggiori spese derivanti dall'applicazione del presente comma, valutate in euro 300.000,00 per l'esercizio 2014, si provvede mediante corrispondente riduzione del programma 01 "Organi istituzionali" della missione 01 "Servizi istituzionali, generali e di gestione".

14. A decorrere dal 2014, i proprietari di autoveicoli di nuova immatricolazione con alimentazione elettrica, ibrida benzina-elettrica, inclusiva di alimentazione termica, o con alimentazione benzina-idrogeno sono esentati, per tre annualità dalla data di immatricolazione, dal pagamento della tassa automobilistica regionale.

15. Alla copertura delle minori entrate derivanti dall'applicazione del comma 14, valutate in 330.000,00 euro per l'esercizio 2014, 830.000,00 euro per l'esercizio 2015 e 1.500.000,00 euro a decorrere dall'esercizio 2016, si provvede ai sensi dell'articolo 10.

Regione Veneto

L.R. 5 aprile 2013, n. 3.

Legge finanziaria regionale per l'esercizio 2013.

Art. 7

Agevolazioni fiscali per i veicoli elettrici e con alimentazione ibrida.

1. A decorrere dal 2014, i proprietari di autoveicoli con alimentazione ibrida benzina-elettrica, inclusiva di alimentazione termica, o con alimentazione benzina-idrogeno sono esentati per tre annualità, dalla data di immatricolazione, dal pagamento della tassa automobilistica regionale.
2. Alle minori entrate derivanti dall'applicazione del presente articolo, quantificate in euro 140.000,00 per l'esercizio 2014 ed euro 280.000,00 per l'esercizio 2015, allocate nell'upb E0002 "Tassa automobilistica regionale", si fa fronte con la contestuale riduzione di pari importo, per ciascuno degli esercizi 2014 e 2015, della dotazione dell'upb U110 "Prevenzione e protezione ambientale" del bilancio pluriennale 2013-2015.

Regione Puglia

L.R. 28-12-2012 n. 45

Disposizioni per la formazione del bilancio di previsione 2013 e bilancio pluriennale 2013-2015 della Regione Puglia.

Articolo 5

Esenzione dalla tassa automobilistica regionale per i veicoli a basso impatto ambientale.

1. Ai sensi del comma 60 dell'[articolo 2 del decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262](#) (Disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria), convertito, con modificazioni, dalla [legge 24 novembre 2006, n. 286](#), sono esentati dal pagamento della tassa automobilistica regionale, per il primo periodo fisso previsto dall'[articolo 2 del D.M. 18 novembre 1998, n. 462](#) del Ministero delle finanze (Regolamento recante modalità e termini di pagamento delle tasse automobilistiche, ai sensi dell'[articolo 18 della legge 21 maggio 1995, n. 463](#)), e per le cinque annualità successive i veicoli nuovi sia ad alimentazione esclusiva a GPL o metano, sia a doppia alimentazione a benzina/GPL o a benzina/metano appartenenti alle categorie internazionali M1 e N1 e immatricolati per la prima volta dal 1° gennaio 2013.

2. Al termine del periodo complessivo di esenzione, per i veicoli ad alimentazione esclusiva GPL o metano, in applicazione dell'[articolo 17, comma 5, lettera a\), della legge 27 dicembre 1997, n. 449](#) (Misure per la stabilizzazione della finanza pubblica), l'importo della tassa automobilistica è ridotto a un quarto, mentre per i veicoli a doppia alimentazione a benzina/GPL o a benzina/metano la tassa automobilistica è dovuta per intero.

2-bis. Sono esentati, altresì, dal pagamento della tassa automobilistica regionale, per il primo periodo fisso previsto dall'articolo 2 del regolamento recante modalità e termini di pagamento delle tasse automobilistiche, ai sensi dell'articolo 18 della legge 21 maggio 1995, n. 463, emanato con decreto del Ministero delle finanze 18 novembre 1998, n. 462, e per le cinque annualità successive, i **veicoli nuovi a propulsione ibrida elettrica** immatricolati per la prima volta dal 1° gennaio 2014. Al termine del periodo complessivo di esenzione l'importo della tassa automobilistica è ridotto a un quarto ⁽⁶⁾.

(6) Comma aggiunto dall'[art. 7, comma 1, L.R. 30 dicembre 2013, n. 45](#), a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione.

Friuli-Venezia Giulia

L.R. 11-8-2010 n. 14

Norme per il sostegno all'acquisto dei carburanti per autotrazione ai privati cittadini residenti in Regione e di promozione per la mobilità individuale ecologica e il suo sviluppo.

Capo IV - Incentivi all'acquisto di veicoli ecologici e sostegno alla ricerca

Art. 15

*Sostegno all'acquisto di veicoli a propulsioni a emissioni zero o **ibrida**.*

1. La Regione sostiene l'acquisto di autoveicoli nuovi o usati per l'uso individuale dotati di uno o più motori a emissioni zero in abbinamento o coordinamento a quello a propulsione a benzina o gasolio con emissioni complessive dichiarate inferiori a 120 g/km di CO₂, ovvero dotati esclusivamente di uno o più motori a emissioni zero.
2. Ai fini di cui al comma 1 è concesso un contributo di 2.000 euro, solo per una volta nel medesimo anno solare, per l'acquisto di ogni autoveicolo con le caratteristiche di cui al comma 1, effettuato entro il 31 dicembre 2012, il cui costo complessivo sia superiore a 10.000 euro.
3. Il contributo è concesso per il tramite delle rispettive Camere di commercio provinciali, ai soggetti privati.
4. Con regolamento regionale, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le modalità per la concessione ed erogazione del contributo.

Art. 19

Norme finanziarie.

1. Gli oneri derivanti dall'applicazione dell'articolo 7, comma 1, fanno carico all'unità di bilancio 11.3.1.1189 e al capitolo 156 e all'unità di bilancio 11.3.2.1189 e al capitolo 180 dello stato di previsione della spesa del bilancio pluriennale per gli anni 2010-2012 e del bilancio per l'anno 2010.
2. Per le finalità previste dal disposto di cui all'articolo 7, comma 3, è autorizzata la spesa complessiva di 75.000 euro, suddivisa in ragione di 25.000 euro, per ciascuno degli anni dal 2010 al 2012, a carico dell'unità di bilancio 1.5.1.1033 e del capitolo 897 di nuova istituzione nello stato di previsione della spesa del bilancio pluriennale per gli anni 2010-2012 e del bilancio per l'anno 2010, con la denominazione "Oneri derivanti dalle convenzioni con le Camere di commercio e le altre Amministrazioni pubbliche ai fini della gestione e implementazione della banca dati informatica in materia di carburanti per autotrazione".
3. Per le finalità previste dal disposto di cui all'articolo 10, comma 1, è autorizzata la spesa complessiva di 82.950.000 euro, suddivisa in ragione di 11 milioni di euro per l'anno 2010 e di 35.975.000 euro per ciascuno degli anni 2011 e 2012, a carico dell'unità di bilancio 1.5.1.1027 e del capitolo 1920 di nuova istituzione nello stato di

previsione della spesa del bilancio pluriennale per gli anni 2010-2012 e del bilancio per l'anno 2010, con la denominazione "Rimborso ai gestori degli impianti dei contributi sull'acquisto di carburante erogati in via anticipata ai cittadini beneficiari".

4. Le entrate derivanti dall'irrogazione delle sanzioni previste dalla presente legge e di competenza regionale sono accertate e riscosse sull'unità di bilancio 3.2.121 e sul capitolo 1962 di nuova istituzione "per memoria" nello stato di previsione dell'entrata del bilancio pluriennale per gli anni 2010-2012 e del bilancio per l'anno 2010, con la denominazione "Proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui alla legge regionale in materia di contribuzione all'acquisto dei carburanti nel territorio regionale".

5. Per le finalità previste dal disposto di cui all'articolo 15, comma 1, è autorizzata la spesa complessiva di 1.900.000 euro suddivisa in ragione di 400.000 euro per l'anno 2010 e di 750.000 euro per ciascuno degli anni 2011 e 2012, a carico dell'unità di bilancio 1.5.2.1033 e del capitolo 1396 di nuova istituzione nello stato di previsione della spesa del bilancio pluriennale per gli anni 2010-2012 e del bilancio per l'anno 2010, con la denominazione "Contributi per l'acquisto di autovetture con motore a emissioni zero, ancorché combinato con motore termico".

6. Per le finalità previste dal disposto di cui all'articolo 16 è autorizzata la spesa complessiva di 2.500.000 euro, suddivisa in ragione di 500.000 euro per l'anno 2010 e di 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2011 e 2012, a carico dell'unità di bilancio 1.6.2.1036 e del capitolo 1397 di nuova istituzione nello stato di previsione della spesa del bilancio pluriennale per gli anni 2010-2012 e del bilancio per l'anno 2010, con la denominazione "Contributi per il sostegno alla ricerca e allo sviluppo di sistemi di propulsione per la mobilità individuale a emissioni zero o *ibrida*".

7. Gli oneri derivanti dall'applicazione dell'articolo 16, relativamente ai soggetti previsti dal comma 5, lettera a), fanno carico all'unità di bilancio 1.6.2.1036 e al capitolo 8020 dello stato di previsione della spesa del bilancio pluriennale per gli anni 2010-2012 e del bilancio per l'anno 2010.

8. Gli oneri derivanti dall'applicazione dell'articolo 16, relativamente ai soggetti previsti dal comma 5, lettera b), fanno carico all'unità di bilancio 1.6.2.1036 e al capitolo 8657 dello stato di previsione della spesa del bilancio pluriennale per gli anni 2010-2012 e del bilancio per l'anno 2010.

9. Gli oneri previsti dal disposto di cui all'articolo 17 fanno carico all'unità di bilancio 1.5.2.1033 e al capitolo 1398 di nuova istituzione "per memoria" a decorrere dall'anno 2011 nello stato di previsione della spesa del bilancio pluriennale per gli anni 2010-2012 e del bilancio per l'anno 2010, con la denominazione "Contributi per la realizzazione di una rete di distributori di carburante a basso impatto ambientale per autotrazione".

10. All'onere complessivo di 87.425.000 euro, suddiviso in ragione di 11.925.000 euro per l'anno 2010 e di 37.750.000 euro per gli anni 2011 e 2012, derivante dalle autorizzazioni di spesa disposte dai commi 2, 3, 5 e 6, si provvede, mediante storno di pari importo dall'unità di bilancio 1.5.1.1027 e dal capitolo 920 dello stato di previsione della spesa del bilancio pluriennale per gli anni 2010-2012 e del bilancio per l'anno 2010.

Regione Lombardia

L.R. 11-12-2006 n. 24

Norme per la prevenzione e la riduzione delle emissioni in atmosfera a tutela della salute e dell'ambiente.

Art. 14

Misure su veicoli e carburanti

1. Nell'ambito delle attività di programmazione, la Regione promuove misure e iniziative per:

a) il rinnovo del parco veicolare pubblico e privato destinato a passeggeri e merci ⁽³³⁾;

b) la diffusione di filtri antiparticolato e di altri dispositivi analoghi, dotati di una definita capacità minima di abbattimento delle emissioni;

c) l'utilizzo di carburanti a basso impatto ambientale, quali ad esempio i carburanti gassosi e bio-derivati;

d) l'utilizzo di forme di trazione a basso impatto ambientale, quali ad esempio le elettriche e le ibride;

e) l'utilizzo di sistemi di recupero dei vapori delle benzine dagli impianti di distribuzione di carburanti;

f) la diffusione di erogatori di metano, GPL, bio-combustibili ed energia elettrica.

2. Entro sei mesi dalla entrata in vigore della presente legge, la Giunta regionale definisce i criteri di rinnovo del parco veicolare di servizio della Regione e delle amministrazioni locali, ai fini della dotazione esclusiva di veicoli a basso impatto ambientale.

3. La Regione può individuare forme incentivanti a sostegno di determinate tipologie di veicoli, di impianti, di combustibili a basso impatto ambientale e di altri dispositivi per la riduzione delle emissioni in atmosfera. Tali forme incentivanti possono essere basate, in via sperimentale o innovativa, anche sul credito d'imposta.

Regione Lombardia

L.R. 14-7-2003 n. 10

Riordino delle disposizioni legislative regionali in materia tributaria - Testo unico della disciplina dei tributi regionali.

Art. 48

Veicoli ultraventennali, veicoli storici e d'epoca, riduzioni ed esenzioni ⁽³⁹⁾.

1. Sono tenuti al pagamento della tassa automobilistica regionale di circolazione, in misura fissa, i soggetti individuati all'articolo 38, comma 1, per i motoveicoli e per gli autoveicoli, ad uso privato destinati esclusivamente al trasporto di persone a decorrere dall'anno in cui si compie il ventesimo anno dalla loro costruzione, purché sottoposte alla verifica delle emissioni dei gas di scarico di cui alla [Delib.G.R. 11 ottobre 2000, n. 7/1529](#) (Criteri e procedure per il contenimento e la prevenzione degli episodi acuti di inquinamento) e successivi provvedimenti attuativi, al punto 1 dell'[articolo 7 del D.Lgs. n. 285/1992](#) e successive modificazioni e integrazioni e alla direttiva 7 luglio 1998 del Ministro dei lavori pubblici (Direttiva sul controllo gas di scarico dei veicoli (bollino blu) ai sensi dell'articolo 7 del nuovo codice della strada), nonché al decreto del Ministro dell'ambiente 21 aprile 1999 n. 163 (Regolamento recante norme per l'individuazione dei criteri ambientali e sanitari in base ai quali i sindaci adottano le misure di limitazione della circolazione), nonché all'[articolo 80, comma 3, del D.Lgs. n. 285/1992](#), che dispone circa la revisione dei veicoli unitamente al controllo dei gas di scarico. La tassa automobilistica regionale di circolazione è dovuta nella misura fissa di 30,00 euro per le autovetture e di 20,00 euro per i motoveicoli. Sono esclusi da tale agevolazione i veicoli adibiti ad uso professionale e, cioè, utilizzati nell'esercizio di attività d'impresa o di arti e professioni ⁽⁴⁰⁾.

1-bis. A partire dal periodo d'imposta decorrente dal 1° gennaio 2014 per i ciclomotori e per i quadricicli leggeri non è dovuto il pagamento della tassa automobilistica regionale di circolazione. ⁽⁴¹⁾

1-ter. Per i pagamenti effettuati a decorrere dal 1° gennaio 2014 in relazione alla fattispecie prevista al comma 1-bis, Regione Lombardia procede alla restituzione di quanto versato, in deroga a quanto previsto all'articolo 46, comma 7 ⁽⁴²⁾.

2. Salvo prova contraria, i veicoli, di cui al comma 1, si considerano costruiti nell'anno di prima immatricolazione in Italia o in altro Stato.

3. In assenza delle verifiche previste al comma 1, i soggetti in esso indicati sono tenuti al pagamento della corrispondente tassa automobilistica regionale di proprietà secondo le modalità fissate agli articoli 40 e 41, nonché delle sanzioni amministrative tributarie, di cui all'[articolo 13 del D.Lgs. 18 dicembre 1997, n. 471](#) (Riforma delle sanzioni tributarie non penali in materia di imposte dirette, di imposta sul valore aggiunto e di riscossione dei tributi, a norma dell'[articolo 3, comma 133, lettera q\), della L. 23 dicembre 1996, n. 662](#)). Allo scopo, oltre alla verifica d'ufficio mediante incrocio dei dati contenuti nel ruolo regionale della tassa automobilistica regionale di proprietà con i dati dei veicoli assoggettati alla campagna del controllo dei gas di scarico, gli organi preposti al controllo della circolazione stradale redigono apposito processo verbale di constatazione da inoltrare alla Regione.

4. Gli autoveicoli ed i motoveicoli di interesse storico iscritti nei registri Automotoclub Storico Italiano, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Federazione Motociclistica Italiana [e a clubs, registri ed associazioni di settore riconosciuti dalla Regione Lombardia] ⁽⁴³⁾ sono esenti dal pagamento delle tasse automobilistiche regionali di proprietà purché rispondenti ai requisiti indicati nell'*articolo 60 del D.Lgs. n. 285/1992* e successive modificazioni e integrazioni. ⁽⁴⁴⁾

5. La tassa automobilistica regionale di proprietà è ridotta nella misura seguente per:

a) autovetture adibite al servizio pubblico da piazza, riduzione del 75 per cento;

b) autoveicoli adibiti esclusivamente a scuola guida, riduzione del 40 per cento;

c) autoveicoli per il trasporto di cose, di peso complessivo non inferiore a 12 tonnellate, muniti di sospensione pneumatica all'asse o agli assi motore, o di sospensione riconosciuta ad essa equivalente, riduzione del 20 per cento.

c-bis) autovetture da noleggio di rimessa, riduzione del 50 per cento; ⁽⁴⁵⁾

c-ter) autobus adibiti al servizio di noleggio da rimessa, riduzione del 30 per cento ⁽⁴⁶⁾;

c-quater) veicoli con modalità di **alimentazione ibrida** elettrica e benzina o gasolio dotati di strumentazione di ricarica esterna, immatricolati nuovi di fabbrica a partire dal 1° gennaio 2015 e fino al 31 dicembre 2017, riduzione del 50% per tre anni d'imposta decorrenti da quello di immatricolazione ⁽⁴⁷⁾.

5-bis. L'importo della tassa automobilistica regionale è ridotto fino al 10 per cento, nei limiti stabiliti dall'*articolo 24 del 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*), se i relativi versamenti sono effettuati con modalità cumulativa. Con deliberazione da pubblicare nel Bollettino ufficiale della Regione, la Giunta regionale dispone graduazioni dell'agevolazione in ragione del contingente di posizioni aggregate anche attraverso la possibilità di cumulare, su base triennale, la misura della riduzione dell'aliquota d'imposta unitaria ^{(48) (49)}.

5-ter. In sede di prima applicazione e fino alla pubblicazione della deliberazione di cui al comma 5-bis, la tassa automobilistica è ridotta del 10 per cento nel caso di pagamento cumulativo della tassa dovuta per i veicoli, immatricolati nuovi di fabbrica a partire dal 2015, per i quali sia in corso un contratto di locazione finanziaria, ai sensi dell'*articolo 7 della legge 23 luglio 2009, n. 99* (Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia), o adibiti ad uso noleggio senza conducente. La Giunta regionale definisce con propria deliberazione le modalità applicative per la fruizione dell'agevolazione ^{(50) (51)}.

5-quater. [L'agevolazione di cui ai commi 5-bis e 5-ter opera nel rispetto della disciplina in materia di aiuti di stato. Con deliberazione della Giunta regionale, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge regionale di stabilità 2014, sono definite le modalità applicative per la fruizione del beneficio anche con riferimento al regime di aiuto prescelto] ⁽⁵²⁾.

6. Dalla data di entrata in vigore della presente legge, non sono applicabili le riduzioni stabilite dalla normativa statale vigente.

7. Ai casi di esenzione previsti dall'*articolo 17 del D.P.R. n. 39/1953* e successive modificazioni e integrazioni, sono aggiunti i seguenti:

a) esenzione permanente per i veicoli elettrici e per i veicoli con alimentazione esclusiva a gas;

b) esenzione per gli autobus adibiti al servizio pubblico di linea;

c) esenzione per gli autoveicoli adibiti al carico, scarico e compattazione dei rifiuti solidi urbani, o allo spurgo dei pozzi neri, l'attrezzatura dei quali sia fissa e permanente oppure qualora scarrabile ed intercambiabile, sia vincolata a struttura con medesima caratteristica;

d) esenzione per le autoambulanze adibite all'espletamento di servizi urgenti o di soccorso e per i veicoli ad esse assimilati adibiti al trasporto di plasma ed organi, di proprietà delle strutture del Servizio sanitario nazionale.

8. È istituito l'albo dei veicoli della Regione esenti dal pagamento della tassa automobilistica regionale di proprietà. L'albo è costituito dai veicoli di cui la Giunta o il Consiglio regionale risultino proprietari negli archivi del PRA.

(39) Per le disposizioni applicative del presente articolo vedi la *Circ. reg. 31 marzo 2004, n. 16* e la *Circ. reg. 24 febbraio 2012, n. 2*.

(40) Comma così modificato dall'*art. 1, lett. i), della L.R. 24 marzo 2004, n. 5*. Si veda anche il comma 2 della medesima L.R. per l'applicazione delle disposizioni così modificate.

(41) Comma aggiunto dall'*art. 6, comma 1, lettera a), L.R. 5 agosto 2014, n. 24*, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

(42) Comma prima aggiunto dall'*art. 6, comma 1, lettera a), L.R. 5 agosto 2014, n. 24*, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione, e poi così modificato dall'*art. 2, comma 1, lettera d), L.R. 30 dicembre 2014, n. 36*, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

(43) Parole soppresse dall'*art. 7, comma 5, lett. a), della L.R. 3 agosto 2004, n. 19*.

(44) Comma così modificato dall'*art. 1, lett. j), della L.R. 24 marzo 2004, n. 5*. Si veda anche il comma 2 della medesima L.R. per l'applicazione delle disposizioni così modificate.

(45) Lettera aggiunta dall'*art. 1, lett. k), della L.R. 24 marzo 2004, n. 5*. Si veda anche il comma 2 della medesima L.R. per l'applicazione delle disposizioni così modificate.

(46) Lettera aggiunta dall'*art. 1, lett. k), della L.R. 24 marzo 2004, n. 5*. Si veda anche il comma 2 della medesima L.R. per l'applicazione delle disposizioni così modificate.

(47) Lettera aggiunta dall'*art. 2, comma 1, lettera e), L.R. 30 dicembre 2014, n. 36*, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

(48) Comma prima aggiunto dall'*art. 4, comma 1, lettera b), L.R. 24 dicembre 2013, n. 20*, a decorrere dal 1° gennaio 2014 e poi così sostituito dall'*art. 2, comma 1, lettera b), L.R. 8 luglio 2015, n. 20*, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

(49) In attuazione del presente comma vedi la *Delib.G.R. 23 dicembre 2015, n. 10/4673*.

(50) Comma prima aggiunto dall'*art. 4, comma 1, lettera b), L.R. 24 dicembre 2013, n. 20*, a decorrere dal 1° gennaio 2014 e poi così sostituito dall'*art. 2, comma 1, lettera b), L.R. 8 luglio 2015, n. 20*, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

(51) In attuazione del presente comma vedi la *Delib.G.R. 23 dicembre 2015, n. 10/4673*.

(52) Comma prima aggiunto dall'*art. 4, comma 1, lettera b), L.R. 24 dicembre 2013, n. 20*, a decorrere dal 1° gennaio 2014 e abrogato dall'*art. 2, comma 1, lettera c), L.R. 8 luglio 2015, n. 20*, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

Regione Piemonte

L.R. 23-9-2003 n. 23

Disposizioni in materia di tasse automobilistiche.

Art. 5

Riduzioni ed esenzioni.

1. A decorrere dal 1° gennaio 2004 sono soppresse tutte le riduzioni attualmente in vigore ad eccezione di quelle per le seguenti categorie, la cui percentuale di riduzione rimane invariata:

a) autovetture adibite al servizio pubblico di piazza;

b) autovetture adibite a scuola guida;

c) autoveicoli per il trasporto di cose muniti di sospensione pneumatica all'asse o agli assi motore, o di sospensione riconosciuta ad essi equivalente;

c-bis) autobus e autovetture adibite a servizio di noleggio con conducente (*articolo 85 decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo codice della strada"*) ⁽⁶⁾.

2. Sono esentati dalla tassa automobilistica le seguenti categorie di veicoli:

a) gli autoveicoli del Presidente della Repubblica e quelli in dotazione permanente del Segretario generale della Presidenza della Repubblica;

b) i veicoli di ogni specie in dotazione fissa dei Corpi armati civili e militari dello Stato e della Protezione civile, provvisti di speciali targhe di riconoscimento, e i veicoli esclusivamente destinati, per conto dello Stato, delle regioni, delle province e comuni o di associazioni umanitarie, al servizio di estinzione incendi e di protezione civile ⁽⁷⁾;

c) gli autoveicoli degli agenti diplomatici e consolari, regolarmente accreditati in Italia, a condizione di reciprocità di trattamento;

d) gli autobus adibiti a trasporto pubblico di linea;

e) le autoambulanze di cui alla tariffa I del *decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39* (Testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche);

f) i veicoli atti al carico, scarico e compattazione dei rifiuti solidi urbani e/o adibiti allo spurgo dei pozzi neri, la cui attrezzatura deve essere fissa e permanente oppure, qualora scarrabili, in caso di intercambiabilità vincolata al caricamento di sola struttura con medesima caratteristica, per i quali si prevede l'esenzione dal pagamento sia della tassa di possesso che dell'integrazione dovuta per la massa rimorchiabile;

g) gli autoveicoli elettrici e quelli alimentati esclusivamente a gas metano e a gas di petrolio liquefatto (GPL) e, per cinque annualità a decorrere dalla data di immatricolazione, quelli a doppia alimentazione benzina/metano e benzina/GPL, già dotati di dispositivo per la circolazione con gas metano o GPL alla conclusione del ciclo di produzione e prima dell'immissione in commercio; per veicoli provenienti da altra regione o provincia autonoma l'esenzione temporanea quinquennale opera

limitatamente al periodo che intercorre tra la data di immatricolazione e il compimento del quinto anno; l'esenzione, in ogni caso, non è cumulabile con quella di cui alla lettera g bis); i veicoli che hanno beneficiato dell'esenzione temporanea quinquennale e per i quali, dal sesto anno, decorre l'obbligo di pagamento, sono assoggettati alla tassa automobilistica ordinaria, calcolata sulla base della tariffa fissa di euro 2,58 per kilowatt, ridotta a un quinto se dotati di dispositivo per la circolazione con gas metano e ad un quarto se dotati di dispositivo per la circolazione a GPL; i veicoli ad **alimentazione ibrida** continuano ad essere assoggettati alla tassa limitatamente alla potenza sviluppata dal motore termico ⁽⁸⁾;

g-bis) nonché per cinque annualità, a decorrere dal primo periodo utile dopo l'entrata in vigore della presente legge, i veicoli di potenza non superiore ai 100 Kw conformi alla [direttiva 94/12/CE](#) del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 marzo 1994 e seguenti, appartenenti alle categorie M1 e N1, su cui è installato un sistema di alimentazione a GPL od a metano, collaudato dopo l'entrata in vigore della legge di conversione del [decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262](#) (Disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria), l'esenzione di cui alla presente lettera spetta una sola volta limitatamente alla prima installazione tali veicoli, per i quali, dal sesto anno, decorre l'obbligo di pagamento, sono assoggettati alla tassa automobilistica ordinaria, calcolata sulla base della tariffa fissa di euro 2,58 per kilowatt ⁽⁹⁾;

h) i veicoli delle organizzazioni di volontariato, iscritte al registro regionale di volontariato del Piemonte ai sensi della [legge regionale 29 agosto 1994, n. 38](#) (Valorizzazione e promozione del volontariato) utilizzati esclusivamente per l'attività propria di volontariato, con esclusione delle autovetture di cilindrata pari o superiore a 2000 centimetri cubici se con motore a benzina e a 2800 centimetri cubici se con motore diesel, delle cooperative sociali iscritte all'apposito albo regionale, delle aziende pubbliche di servizio alla persona e degli Istituti Pubblici di Assistenza e Beneficenza (IPAB) che svolgono in via esclusiva attività nei confronti dei minori, degli anziani, dei portatori di handicap fisici e psichici, pena la decadenza dal diritto, le domande per la fruizione dei benefici di cui alla presente lettera devono essere inoltrate alla competente struttura regionale, anche per mezzo degli uffici individuati dall'Amministrazione regionale o in via telematica, entro novanta giorni dalla scadenza prevista per il pagamento della relativa tassa automobilistica ⁽¹⁰⁾

2-bis. Il fermo del veicolo disposto dai concessionari o dall'agente della riscossione, ai sensi dell'[articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602](#) (Disposizioni sulla riscossione delle imposte sul reddito), non rientra tra le fattispecie che fanno venir meno l'obbligo del pagamento della tassa automobilistica ordinaria ⁽¹¹⁾.

(6) Lettera aggiunta dall'[art. 4, comma 3, L.R. 14 maggio 2004, n. 9](#).

(7) Lettera così modificata dall'[art. 4, comma 4, L.R. 14 maggio 2004, n. 9](#).

(8) Lettera dapprima sostituita dall'[art. 4, comma 5, L.R. 14 maggio 2004, n. 9](#), poi modificata per effetto di quanto disposto dall'[art. 31, comma 1, L.R. 12 agosto 2013, n. 17](#) ed infine nuovamente così sostituita dall'[art. 3, comma 3, L.R. 30 dicembre 2015, n. 31](#), a decorrere dal 1° aprile 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'[art. 7, comma 1, della medesima legge](#)). Il testo precedente era così formulato: «g) gli autoveicoli elettrici e quelli alimentati a gas metano e a Gas da Petrolio Liquefatti (GPL), già dotati di dispositivo per la circolazione con gas metano o GPL all'atto della immatricolazione.».

(9) La presente lettera, dapprima aggiunta dall'[art. 11, L.R. 5 dicembre 2007, n. 22](#), è stata poi sostituita dall'[art. 35, L.R. 23 maggio 2008, n. 12](#) ed infine così modificata dall'[art. 13, comma 1, L.R. 14 maggio 2015, n. 9](#), a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'[art. 22, comma 1 della citata legge](#)) e dall'[art. 3, comma 4, L.R. 30 dicembre 2015, n. 31](#), a decorrere dal giorno della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'[art. 8, comma 1, della medesima legge](#)). Il testo precedente era così formulato: «g-bis) nonché per cinque annualità, a decorrere dal primo periodo utile dopo l'entrata in vigore della presente, i veicoli di potenza non superiore ai 100 Kw conformi alla [direttiva 94/12/CE](#) del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 marzo 1994 e seguenti, appartenenti alle categorie M1 e N1, su cui è installato un sistema di alimentazione a GPL od a metano, collaudato dopo l'entrata in

vigore della legge di conversione del [decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262](#) (Disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria) e per tre annualità se l'installazione è effettuata su veicoli di potenza non superiore ai 100 Kw, immatricolati dopo il 31 dicembre 1989, che non rispettano la [direttiva 94/12/CE](#).».

(10) Lettera così sostituita dall'[art. 3, comma 5, L.R. 30 dicembre 2015, n. 31](#), a decorrere dal giorno della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'[art. 8, comma 1, della medesima legge](#)). Il testo precedente era così formulato: «h) i veicoli delle organizzazioni di volontariato, iscritte al registro regionale di volontariato del Piemonte ai sensi della [legge regionale 29 agosto 1994, n. 38](#) (Valorizzazione e promozione del volontariato) utilizzati esclusivamente per l'attività propria di volontariato, delle cooperative sociali iscritte all'apposito albo regionale, delle aziende pubbliche di servizio alla persona e degli Istituti pubblici di assistenza e beneficenza (I.P.A.B.) che svolgono in via esclusiva attività nei confronti dei minori, degli anziani, dei portatori di handicap fisici e psichici.».

(11) Comma aggiunto dall'[art. 13, comma 2, L.R. 14 maggio 2015, n. 9](#), a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'[art. 22, comma 1 della citata legge](#)).

Regione Toscana

L.R. 22 settembre 2003, n. 49 ⁽²⁾.

Norme in materia di tasse automobilistiche regionali.

Capo I - Funzioni amministrative e procedure gestionali

Art. 1

Regolamento di disciplina dei procedimenti di gestione delle tasse automobilistiche ⁽²⁾ ⁽³⁾.

1. Al fine di semplificare e razionalizzare le attività di gestione delle tasse automobilistiche, con regolamento regionale sono disciplinati i seguenti procedimenti:

- a) la riscossione da parte di intermediari abilitati;
- b) la concessione delle esenzioni e delle sospensioni dal pagamento;
- c) i rimborsi;
- d) il controllo del corretto assolvimento dell'obbligazione tributaria;
- e) l'invio ai contribuenti di comunicazioni informative e avvisi bonari finalizzati alla regolarizzazione in fase precontenziosa;
- f) l'esercizio del potere di autotutela da parte del dirigente competente in materia di tributi e la produzione di memorie difensive avverso l'atto di accertamento ed irrogazione delle sanzioni e avverso la cartella esattoriale;
- g) le rateizzazioni dei pagamenti .

(2) Vedi, al riguardo, il regolamento approvato con *D.P.G.R. 3 gennaio 2005, n. 10/R*.

(3) Articolo così sostituito dall'*art. 1, L.R. 15 novembre 2004, n. 62*. Il testo originario era così formulato: «Art. 1. Regolamento di disciplina dei procedimenti di gestione delle tasse automobilistiche. 1. Al fine di semplificare e razionalizzare le attività di gestione delle tasse automobilistiche, la Giunta regionale disciplina, con apposito regolamento da emanarsi entro centoventi giorni dall'entrata in vigore della presente legge, i procedimenti riguardanti:

- a) la riscossione da parte di intermediari abilitati;

- b) la concessione delle esenzioni e delle sospensioni dal pagamento;
- c) i rimborsi;
- d) il controllo del corretto assolvimento dell'obbligo tributario;
- e) l'emissione di questionari informativi e avvisi bonari finalizzati alla regolarizzazione dei pagamenti in fase precontenziosa;
- f) la produzione di deduzioni difensive nell'ambito del procedimento di ricorso al dirigente avverso l'atto di accertamento e irrogazione delle sanzioni, di cui alla [legge regionale 1° luglio 1999, n. 37](#) (Disposizioni in materia di sanzioni amministrative per violazioni di norme tributarie e modificazioni alla [L.R. n. 54/1980](#) e alla [L.R. n. 60/1996](#)) articolo 9, comma 2, lettera b) come modificata dalla [legge regionale 26 luglio 2002, n. 30](#) (Modifiche alla [legge regionale 1° luglio 1999, n. 37](#)).».

Art. 1-bis.

Semplificazione e razionalizzazione della riscossione della tassa automobilistica

⁽⁴⁾.

[1. In attuazione dell'[articolo 7, comma 1, della legge 23 luglio 2009, n. 99](#) (Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia), la Giunta Regionale definisce con il regolamento di cui all'articolo 1 le modalità operative per l'effettuazione dei versamenti cumulativi relativi al pagamento della tassa automobilistica dovuta per i veicoli concessi in locazione finanziaria].

(4) Articolo dapprima aggiunto dall'[art. 28, L.R. 14 luglio 2012, n. 35](#), a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'[art. 48 della medesima legge](#)) e poi abrogato dall'[art. 4, comma 1, L.R. 28 dicembre 2015, n. 81](#), a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione e con applicabilità a decorrere dal 1° gennaio 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'[art. 29, comma 1, della medesima legge](#)).

Art. 2

Gestione delle tasse automobilistiche.

1. La Regione, per l'esercizio delle funzioni amministrative e delle attività in materia di gestione delle tasse automobilistiche si può avvalere di altro ente pubblico non economico, preposto a servizi di pubblico interesse ed in possesso di idonea organizzazione amministrativa e strumentale, idonea ad assicurare la compatibilità con l'archivio nazionale delle tasse automobilistiche e con gli archivi regionali costituiti presso le altre regioni e province autonome.

2. Il rapporto di avvalimento è disciplinato da apposita convenzione e può riguardare:

a) la gestione dei procedimenti di cui all'articolo 1 lettere b), d) ed e), ivi compresa la emanazione dei provvedimenti connessi;

b) la gestione dell'archivio regionale e dei collegamenti telematici;

c) l'attività istruttoria relativa ad istanze, richieste ed altre comunicazioni dei contribuenti;

d) l'assistenza ai contribuenti;

e) l'attività di riscossione;

f) la gestione di procedure complesse di pagamento, in cui siano necessari interventi di analisi e verifica di documenti ai fini della determinazione della tassa;

g) il riscontro contabile dei dati dei versamenti ricevuti dagli agenti della riscossione.

Capo II - Disciplina delle esenzioni e sospensioni dall'obbligo tributario

Art. 3

Tipologie dei veicoli esenti.

1. Sono esentati dal pagamento della tasse automobilistiche regionali:

a) i veicoli di cui al [D.P.R. 5 febbraio 1953, n. 39](#) (Testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche), articolo 17, lettere a), b), c), g), h), articolo 18 e articolo 20;

b) i veicoli di proprietà dell'Amministrazione regionale;

c) i veicoli di persone disabili, di cui all'articolo 5;

d) i veicoli delle organizzazioni di volontariato, di cui all'articolo 6;

e) i veicoli per trasporto specifico, di cui all'articolo 7;

f) i veicoli antincendio, di cui all'articolo 8.

(5) Rubrica così modificata dall'[art. 29, L.R. 14 luglio 2012, n. 35](#), a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'[art. 48 della medesima legge](#)).

Art. 4*Disposizioni comuni.*

1. Nei casi di cui all'articolo 3, lettere c), e) ed f), l'esenzione è riconosciuta dietro presentazione di istanza alla Regione. L'istanza di esenzione è presentata entro novanta giorni dalla scadenza del termine ordinario per il versamento della relativa tassa automobilistica. Il soggetto interessato allega all'istanza la documentazione comprovante il possesso dei requisiti per il riconoscimento del beneficio fiscale richiesto. La presentazione dell'istanza comporta la sospensione dell'obbligo tributario ⁽⁶⁾.

2. L'esenzione decorre dal periodo tributario in corso all'atto di presentazione della relativa istanza ⁽⁷⁾.

3. I beneficiari dell'esenzione, individuati ai sensi variazione di natura, soggettiva od oggettiva, intervenuta nei requisiti che hanno determinato il diritto all'esenzione nel termine perentorio di sessanta giorni dalla data in cui la variazione si è verificata. In caso di decesso del beneficiario, la relativa comunicazione è inoltrata dagli eredi entro il termine perentorio di novanta giorni ⁽⁸⁾.

4. L'omessa comunicazione inerente variazioni di natura, soggettiva od oggettiva, che determinano la perdita dei requisiti per il diritto all'esenzione comporta, oltre al pagamento del tributo e degli interessi, se dovuti, e della relativa sanzione tributaria, l'applicazione di una sanzione amministrativa compresa tra un minimo pari all'importo della tassa dovuta ed un massimo pari a quattro volte la tassa stessa. Si intende omessa la comunicazione inoltrata anche successivamente ad attività amministrativa di accertamento, della quale il contribuente abbia avuto formale conoscenza ⁽⁹⁾.

4-bis. La comunicazione oltre i termini di cui al comma 3, inerente variazioni di natura soggettiva o oggettiva che determinano la perdita dei requisiti per il diritto all'esenzione comporta, oltre al pagamento del tributo e degli interessi, se dovuti, e della relativa sanzione tributaria, l'applicazione di una sanzione amministrativa compresa tra un minimo pari alla metà della tassa dovuta ed un massimo pari a due volte la tassa stessa ⁽¹⁰⁾.

4-ter. La sanzione di cui al comma 4, si applica anche nel caso in cui le dichiarazioni sostitutive di certificazioni o di atti di notorietà, prodotte a corredo dell'istanza di esenzione, non trovino puntuale riscontro negli accertamenti effettuati dall'ente impositore ⁽¹¹⁾.

5. Il veicolo cessato dal regime di esenzione soggiace alle regole previste per i veicoli di nuova immatricolazione, con decorrenza dallo stesso mese in cui la variazione è intervenuta.

(6) Comma così sostituito dall'art. 5, comma 1, L.R. 28 dicembre 2015, n. 81, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione e con applicabilità a decorrere dal 1° gennaio 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 29, comma 1, della medesima legge). Il testo precedente era così formulato: «1. Nei casi di cui all'articolo 3, lettere c), d) e) ed f), l'esenzione è riconosciuta dietro presentazione di apposita istanza alla Regione. La presentazione dell'istanza comporta la sospensione dell'obbligo tributario.».

(7) Comma così modificato dall'art. 30, L.R. 14 luglio 2012, n. 35, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 48 della medesima legge) e dall'art. 5, comma 2, L.R. 28 dicembre 2015, n. 81, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione e con applicabilità a decorrere dal 1° gennaio 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 29, comma 1, della medesima legge).

(8) Comma così sostituito dall'art. 5, comma 3, L.R. 28 dicembre 2015, n. 81, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione e con applicabilità a decorrere dal 1° gennaio 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 29, comma 1, della medesima legge). Il testo precedente era così formulato: «3. I beneficiari dell'esenzione sono tenuti a comunicare alla Regione ogni variazione di natura soggettiva o oggettiva intervenuta nei requisiti che hanno determinato il diritto all'esenzione, nel termine perentorio di quaranta giorni dalla data in cui la variazione si è verificata.».

(9) Comma così sostituito dall'art. 5, comma 4, L.R. 28 dicembre 2015, n. 81, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione e con applicabilità a decorrere dal 1° gennaio 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 29, comma 1, della medesima legge). Il testo precedente era così formulato: «4. La omessa comunicazione di cui al comma 3 comporta, oltre al pagamento del tributo, se dovuto, e della relativa sanzione tributaria, l'applicazione di una sanzione amministrativa compresa tra un minimo di euro 50,00 ed un massimo di euro 200,00.».

(10) Comma aggiunto dall'art. 5, comma 5, L.R. 28 dicembre 2015, n. 81, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione e con applicabilità a decorrere dal 1° gennaio 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 29, comma 1, della medesima legge).

(11) Comma aggiunto dall'art. 5, comma 6, L.R. 28 dicembre 2015, n. 81, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione e con applicabilità a decorrere dal 1° gennaio 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 29, comma 1, della medesima legge).

Art. 5

Esenzione in favore di persone disabili ⁽¹²⁾.

1. Il pagamento delle tasse automobilistiche regionali non è dovuto con riferimento ai motoveicoli e agli autoveicoli di cui al [decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633](#) (Istituzione e disciplina dell'imposta

sul valore aggiunto) tabella A, parte II, n. 31, da parte dei soggetti individuati ai sensi della medesima tabella A, parte II, n. 31 e da parte dei soggetti individuati ai sensi della [legge 23 dicembre 2000, n. 388](#) (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato "legge finanziaria 2001"), articolo 30, comma 7, come di seguito dettagliati:

a) soggetti con ridotte o impedito capacità motorie permanenti, affetti da patologie che limitano o escludono l'uso degli arti inferiori e che comportano la difficoltà o l'impossibilità di deambulazione, limitatamente ai veicoli adattati in funzione della disabilità motoria. Gli adattamenti al veicolo, sia quelli per la guida, sia quelli per il trasporto di soggetti disabili, devono risultare dalla carta di circolazione. Gli adattamenti per la guida sono prescritti in sede di visita da parte delle commissioni mediche locali di cui all'[articolo 119, comma 4, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285](#) (Nuovo codice della strada) e annotati sulla patente speciale di guida. Vengono equiparati a veicoli adattati alla guida anche quelli dotati di sola frizione automatica o cambio automatico, purché prescritti dalle citate commissioni mediche;

b) soggetti portatori di handicap in situazione di gravità, come definita dall'[articolo 3, comma 3, della legge 5 febbraio 1992, n. 104](#) (Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate) o invalidi gravi, affetti da una patologia o da pluriamputazioni che comportano la grave limitazione della capacità di deambulazione;

c) soggetti affetti da cecità assoluta o parziale e soggetti ipovedenti gravi, come individuati ai sensi degli [articoli 2, 3 e 4 della legge 3 aprile 2001, n. 138](#) (Classificazione e quantificazione delle minorazioni visive e norme in materia di accertamenti oculistici);

d) soggetti sordi come definiti articolo 1, comma 2, dalla [legge 26 maggio 1970, n. 381](#) (Aumento del contributo ordinario dello Stato a favore dell'Ente nazionale per la protezione e l'assistenza ai sordomuti e delle misure dell'assegno di assistenza ai sordomuti);

e) soggetti con handicap psichico o mentale di gravità tale da aver determinato il riconoscimento della indennità di accompagnamento.

2. Gli accertamenti sanitari relativi alle disabilità di cui al comma 1, sono effettuati dalle competenti commissioni mediche pubbliche.

3. L'esenzione spetta limitatamente ad un solo veicolo di proprietà del disabile oppure della persona di cui il disabile risulti fiscalmente a carico. L'esenzione spetta a condizione che il veicolo sia utilizzato in via esclusiva o prevalente a beneficio del disabile. L'esenzione decade automaticamente, senza necessità di specifica revoca, qualora venga meno in capo al beneficiario il possesso dei requisiti di cui alla presente legge.

4. In deroga alla disposizione di cui al primo capoverso del comma 3, nel solo caso di demolizione o di trasferimento di proprietà di veicolo usato già in

esenzione per acquisto di veicolo nuovo anch'esso utilizzato per la guida od il trasporto di soggetti di cui al comma 1, qualora vi sia sovrapposizione temporale nella proprietà di entrambi i veicoli, l'esenzione dal pagamento della tassa automobilistica è riconosciuta sul veicolo nuovo già a decorrere dalla prima periodicità tributaria, a condizione che la demolizione o il trasferimento di proprietà del veicolo usato siano effettuate entro trenta giorni dalla data di prima immatricolazione del veicolo nuovo.

5. Il riconoscimento dell'esenzione sul veicolo nuovo trova applicazione anche nel caso di demolizione o trasferimento di proprietà di veicolo usato adattato per acquisto di veicolo nuovo anch'esso adattato per la guida o il trasporto di soggetti disabili, a condizione che il collaudo degli adattamenti risulti effettuato entro trenta giorni dalla data di prima immatricolazione del veicolo nuovo e che la demolizione o il trasferimento di proprietà del veicolo usato siano effettuate nel medesimo termine.

6. Le disposizioni di cui ai commi 4 e 5 trovano applicazione, alle medesime condizioni, anche nel caso di demolizione o di trasferimento di proprietà di veicolo usato già in esenzione per acquisto di altro veicolo usato anch'esso utilizzato per la guida o il trasporto di soggetti di cui al comma 1.

7. Il beneficiario dell'esenzione può chiedere il trasferimento dell'esenzione medesima su altro veicolo di sua proprietà, con l'osservanza degli adempimenti di cui all'articolo 4, comma 3. Il trasferimento è ammissibile soltanto qualora il veicolo già in esenzione sia oggetto di:

- a) cessazione della circolazione;
- b) trasferimento della proprietà;
- c) perdita di possesso per furto.

8. Il diritto all'esenzione spetta quando la situazione di disabilità è riconosciuta in modo permanente, senza previsione di revisione, salvo quanto previsto al comma 9.

9. Qualora gli accertamenti medico-sanitari siano riferibili a soggetti minorenni il diritto all'esenzione spetta fino alla data stabilita per la revisione e, comunque, non oltre la data di compimento della maggiore età e, in tal caso, viene concessa un'esenzione temporanea avente valenza fino alla data di prevista revisione.

10. L'esenzione temporanea può essere prorogata, senza soluzione di continuità e comunque con effetti non oltre la data di compimento della maggiore età, qualora, dopo la scadenza del termine di cui al comma 9, il soggetto interessato produca documentazione attestante la permanenza dei requisiti medico-sanitari alla scadenza del termine suddetto.

(12) Articolo dapprima modificato dall'art. 3, L.R. 22 dicembre 2006, n. 64, dall'art. 9, L.R. 21 marzo 2011, n. 10, che ha apportato la stessa modifica disposta, in forma di correzione, al suddetto art. 3, con avviso di rettifica (pubblicato nel B.U. 14 febbraio 2007, n. 2, parte prima), dall'art. 31, L.R. 14 luglio 2012, n. 35, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 48 della medesima legge), dall'art. 17, L.R. 27 dicembre 2012, n. 77, dall'art. 1, commi 1 e 2, L.R. 2 maggio 2013, n. 19, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 17 della stessa legge) ed infine così sostituito dall'art. 6, comma 1, L.R. 28 dicembre 2015, n. 81, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione e con applicabilità a decorrere dal 1° gennaio 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 29, comma 1, della medesima legge). Il testo precedente era così formulato: «Art. 5. Esenzione in favore di persone disabili. 1. Il pagamento delle tasse automobilistiche regionali non è dovuto con riferimento ai motoveicoli e agli autoveicoli di cui al D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633 (Istituzione e disciplina dell'imposta sul valore aggiunto) e successive modificazioni, tabella A, parte II, n. 31, da parte di:

- a) soggetti con ridotte o impedito capacità motorie permanenti, limitatamente ai veicoli adattati in funzione della disabilità motoria. Gli adattamenti al veicolo, sia quelli relativi ai comandi guida sia quelli relativi all'allestimento interno o della carrozzeria per agevolare il trasporto di soggetti disabili, devono risultare dalla carta di circolazione. Gli adattamenti per la guida, devono essere prescritti in sede di visita da parte delle commissioni mediche locali di cui all'articolo 119, comma 4, del codice della strada e annotati sulla patente speciale di guida;
- b) soggetti portatori di handicap in situazione di gravità, con grave limitazione della capacità di deambulazione o affetti da pluriamputazioni;
- c) soggetti con limitazione della capacità di deambulazione che usufruiscono della indennità di accompagnamento;
- d) soggetti non vedenti colpiti da cecità assoluta o che hanno un residuo visivo non superiore ad un decimo in entrambi gli occhi anche con eventuale correzione o con un residuo perimetrico binoculare inferiore al 30 per cento;
- e) soggetti sordomuti colpiti da sordità dalla nascita o prima dell'apprendimento della lingua parlata;
- f) soggetti con handicap psichico o mentale di gravità tale da aver determinato il riconoscimento della indennità di accompagnamento.

2. Gli accertamenti sanitari relativi alle disabilità di cui al comma 1 sono effettuati dalle competenti commissioni mediche pubbliche, già disciplinate dalla normativa vigente.

3. L'esenzione spetta limitatamente ad un solo veicolo di proprietà del disabile oppure della persona di cui il disabile risulti fiscalmente a carico.

3-bis. In deroga alla disposizione di cui al comma 3, nel solo caso di demolizione o di trasferimento di proprietà di veicolo usato già in esenzione per acquisto di veicolo nuovo anch'esso da utilizzare per la guida od il trasporto dei soggetti di cui al comma 1, qualora vi sia sovrapposizione temporale nella proprietà di entrambi i veicoli, l'esenzione dal pagamento della tassa automobilistica è riconosciuta sul veicolo nuovo già a decorrere dalla prima periodicità tributaria, a condizione che la demolizione o il trasferimento di proprietà del veicolo usato siano effettuati entro trenta giorni dalla data di prima immatricolazione del veicolo nuovo.

4. Il beneficiario dell'esenzione può chiedere il trasferimento della stessa su altro veicolo di sua proprietà, con l'osservanza degli adempimenti di cui all'articolo 4, comma 3.

5. Il diritto all'esenzione spetta quando la situazione di disabilità è riconosciuta in modo permanente, senza previsione di revisione.

5-bis. Dalla data di entrata in vigore del presente comma, l'esenzione decorre dal periodo tributario in corso alla data di accertamento delle disabilità di cui al comma 1. Gli effetti di tale decorrenza non retroagiscono comunque ai periodi anteriori all'anno 2012.».

Art. 6

Esenzione dei veicoli delle organizzazioni di volontariato ⁽¹³⁾.

1. Sono esentati dal pagamento delle tasse automobilistiche regionali i veicoli adibiti ad ambulanze di trasporto, al trasporto di organi e sangue e al trasporto di persone in determinate condizioni, di proprietà delle organizzazioni di volontariato iscritte nel registro regionale di cui alla [legge regionale 26 aprile 1993, n. 28](#) (Norme relative ai rapporti delle organizzazioni di volontariato con la Regione, gli Enti Locali e gli altri Enti pubblici - Istituzione del registro regionale delle organizzazioni del volontariato).

(13) Articolo così sostituito dall'art. 7, comma 1, L.R. 28 dicembre 2015, n. 81, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione e con applicabilità a decorrere dal 1° gennaio 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 29, comma 1, della medesima legge). Il testo precedente era così formulato: «Art. 6. Esenzione dei veicoli delle organizzazioni di volontariato. 1. Sono esentati dal pagamento delle tasse automobilistiche regionali i veicoli, utilizzati ai fini istituzionali, di proprietà delle organizzazioni di volontariato iscritte nel registro regionale di cui alla [legge regionale 26 aprile 1993, n. 28](#) (Norme relative ai rapporti delle organizzazioni di volontariato con la Regione, gli Enti locali e gli altri Enti pubblici - Istituzione del registro regionale delle organizzazioni del volontariato).».

Art. 7*Esenzione dei veicoli per trasporto specifico.*

1. Sono esentati dal pagamento delle tasse automobilistiche regionali i veicoli di proprietà delle Organizzazioni non lucrative di utilità sociale (O.N.L.U.S.) iscritte nell'anagrafe delle O.N.L.U.S., degli enti locali e delle aziende sanitarie locali adibiti ad ambulanze di trasporto, al trasporto specifico di persone in determinate condizioni, al trasporto di organi e sangue.

2. La destinazione, l'uso nonché gli adattamenti del veicolo devono risultare dalla carta di circolazione.

Art. 8*Esenzione dei veicoli destinati al servizio antincendio ⁽¹⁴⁾.*

1. Sono esentati dal pagamento delle tasse automobilistiche regionali i veicoli esclusivamente destinati al servizio di estinzione degli incendi, individuati dai piani operativi annuali provinciali dell'attività antincendi boschivi (AIB) di cui all'[articolo 74, comma 6, della legge regionale 21 marzo 2000, n. 39](#) (Legge forestale della Toscana), di proprietà:

a) dei comuni, delle unioni di comuni, delle province, degli enti parco regionali e nazionali;

b) delle organizzazioni di volontariato iscritte nel registro regionale di cui alla [L.R. n. 28/1993](#);

c) delle organizzazioni non lucrative di utilità sociale (ONLUS), iscritte nell'anagrafe delle ONLUS.

(14) Articolo così sostituito dall'[art. 8, comma 1, L.R. 28 dicembre 2015, n. 81](#), a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione e con applicabilità a decorrere dal 1° gennaio 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'[art. 29, comma 1, della medesima legge](#)). Il testo precedente era così formulato: «Art. 8. Esenzione dei veicoli destinati al servizio antincendio. 1. Sono esentati dal pagamento delle tasse automobilistiche regionali i veicoli esclusivamente destinati al servizio di estinzione degli incendi di proprietà dei comuni, delle comunità montane, delle province, degli enti parco regionali, individuati dai piani operativi annuali provinciali antincendi boschivi (AIB) di cui alla [legge regionale 21 marzo 2000, n. 39](#) (Legge forestale della Toscana), articolo 74, comma 6, come sostituito dalla [legge regionale 2 gennaio 2003, n. 1](#) (Modifiche alla [legge regionale 21 marzo 2000, n. 39](#)), articolo 50.».

Art. 8-bis

Perdita di possesso del veicolo per furto, demolizione o esportazione all'estero

(15).

1. L'intestatario del veicolo non è tenuto al pagamento della tassa automobilistica regionale nelle seguenti ipotesi:

a) perdita di possesso del veicolo per furto regolarmente denunciato;

b) demolizione del veicolo certificata ai sensi dell'*articolo 46 del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22* (Attuazione delle direttive 91/156/CEE sui rifiuti, 91/689/CEE sui rifiuti pericolosi e 94/62/CE sugli imballaggi e sui rifiuti di imballaggio);

c) cessazione dalla circolazione del veicolo per esportazione all'estero, purché la relativa formalità sia oggetto di regolare registrazione presso il PRA, anche per il tramite delle competenti autorità italiane aventi sede nello stato in cui il veicolo viene definitivamente esportato.

2. Gli effetti della disposizione di cui al comma 1 decorrono dalla periodicità tributaria in essere al momento dell'evento, a condizione che l'evento medesimo sia avvenuto entro il termine ordinario per il pagamento del tributo.

3. Nelle ipotesi di cui al comma 1, lettere a) e b), se la tassa automobilistica è già stata corrisposta è ammesso rimborso.

(15) Il presente articolo, aggiunto dall'*art. 3, L.R. 19 dicembre 2003, n. 58*, è stato poi così sostituito dall'*art. 32, L.R. 14 luglio 2012, n. 35*, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'*art. 48 della medesima legge*). Il testo precedente era così formulato: «Art. 8-bis. Perdita di possesso del veicolo. 1. L'intestatario del veicolo che perde il possesso dello stesso per furto regolarmente denunciato, ovvero per demolizione certificata ai sensi dell'*articolo 46 del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22* (Attuazione delle direttive 91/156/CEE sui rifiuti, 91/689/CEE sui rifiuti pericolosi e 94/62/CE sugli imballaggi e sui rifiuti di imballaggio) non è tenuto al pagamento della tassa automobilistica nel caso in cui ricorrono entrambe le seguenti condizioni:

a) il furto o la demolizione sono avvenuti entro il termine utile per il pagamento di ciascun periodo tributario;

b) entro sessanta giorni dal furto o dalla consegna per la demolizione è stata presentata domanda di annotazione al pubblico registro automobilistico.

2. Nell'ipotesi di cui al comma 1, se la tassa è già stata corrisposta è ammesso rimborso.».

Art. 8-ter*Massa rimorchiabile ⁽¹⁶⁾.*

1. A far data dal 1° gennaio 2004 le tasse automobilistiche regionali dovute in relazione alla massa rimorchiabile non si applicano agli autoveicoli adibiti al trasporto di cose con massa complessiva fino a sei tonnellate.

(16) Articolo aggiunto dall'art. 4, *L.R. 19 dicembre 2003, n. 58*.

Art. 8-quater*Sospensioni dell'obbligo tributario ⁽¹⁷⁾.*

1. Costituisce titolo per la sospensione dell'obbligo di pagamento della tassa automobilistica regionale la cessione di mezzi di trasporto effettuata, a favore dei contribuenti che ne fanno professionalmente commercio, esclusivamente con le modalità indicate dall'*articolo 36, comma 10, del decreto legge 23 febbraio 1995, n. 41* (Misure urgenti per il risanamento della finanza pubblica e per l'occupazione nelle aree depresse), convertito, con modificazioni, dalla *legge 22 marzo 1995, n. 85 ⁽¹⁸⁾*.

2. L'obbligo di pagamento delle tasse automobilistiche regionali è sospeso a decorrere dalla periodicità tributaria immediatamente successiva a quella in essere al momento della cessione e fino al mese precedente a quello in cui avviene la rivendita.

3. [Non costituiscono titolo per la sospensione dell'obbligo di pagamento della tassa automobilistica regionale:

a) la consegna di veicoli alle imprese autorizzate o comunque abilitate al commercio degli stessi, effettuata unitamente al conferimento alle medesime imprese di procura speciale per la vendita;

b) la mera emissione della fattura di vendita a favore del concessionario, alla quale non faccia seguito la presentazione della formalità per la trascrizione del titolo di proprietà] ⁽¹⁹⁾.

4. La trascrizione presso il PRA del provvedimento di fermo derivante dalla procedura di riscossione coattiva di crediti di natura pubblicistica non esplica effetti ai fini della interruzione e sospensione dell'obbligo tributario.

(17) Articolo aggiunto dall'art. 33, *L.R. 14 luglio 2012, n. 35*, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 48 della medesima legge).

(18) Comma così modificato dall'art. 9, comma 1, L.R. 28 dicembre 2015, n. 81, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione e con applicabilità a decorrere dal 1° gennaio 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 29, comma 1, della medesima legge).

(19) Comma abrogato dall'art. 9, comma 2, L.R. 28 dicembre 2015, n. 81, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione e con applicabilità a decorrere dal 1° gennaio 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 29, comma 1, della medesima legge).

Art. 9

Norma di copertura finanziaria.

1. Alle minori entrate derivanti dal presente provvedimento, stimate per l'anno 2003 nell'importo di euro 150.000,00, si fa fronte con la seguente variazione al bilancio di previsione 2003:

- Entrate in diminuzione:

UPB. n. 111 "Imposte e tasse", per euro 150.000,00;

- Uscite in diminuzione:

UPB. n. 731 "Sistema di gestione delle entrate tributarie ed extratributarie - Spese correnti", per euro 150.000,00.

2. Per gli anni successivi, all'onere per le minori entrate stimate in 500.000,00 euro annui, si fa fronte con legge di bilancio.

Art. 10

Relazione annuale.

La Giunta regionale presenta annualmente al Consiglio regionale, entro il 31 ottobre di ogni anno, una relazione sullo stato di attuazione della legge nella quale sono evidenziati:

a) l'attività svolta dalla Giunta regionale per sensibilizzare i potenziali beneficiari;

b) l'ammontare delle tasse automobilistiche effettivamente riscosse in rapporto alle previsioni di bilancio;

c) il numero degli autoveicoli esentati di cui all'articolo 3, comma 1, suddivisi per tipologia;

d) il numero dei beneficiari di cui agli articoli 5, 6, 7 e 8 e l'ammontare delle esenzioni concesse;

e) il numero e l'ammontare delle sanzioni irrogate previste dall'articolo 4, comma 4.

Art. 10-bis

Disposizioni finali e transitorie ⁽²⁰⁾.

1. Le istruttorie relative ad istanze di esenzione presentate entro la data del 31 dicembre 2015, e non ancora definite alla medesima data, sono soggette a definizione in base alle disposizioni di cui agli articoli 4, 5, 6 e 8 come modificati dalla [legge regionale 28 dicembre 2015, n. 81](#) (Legge di stabilità per l'anno 2016).

2. Le esenzioni già riconosciute alla data del 31 dicembre 2015, in base a requisiti non conformi al disposto di cui agli articoli 4, 5, 6 e 8, come modificati dalla [L.R. n. 81/2015](#), cessano di avere efficacia a decorrere dal 1° gennaio 2016.

(20) Articolo aggiunto dall'[art. 10, comma 1, L.R. 28 dicembre 2015, n. 81](#), a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione e con applicabilità a decorrere dal 1° gennaio 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'[art. 29, comma 1, della medesima legge](#)).

SENTENZA N. 296

ANNO 2003

REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO
LA CORTE COSTITUZIONALE

composta dai signori Giudici:

- Riccardo CHIEPPA, Presidente
- Gustavo ZAGREBELSKY
- Valerio ONIDA
- Carlo MEZZANOTTE
- Fernanda CONTRI
- Guido NEPPI MODONA
- Piero Alberto CAPOTOSTI
- Annibale MARINI
- Franco BILE
- Giovanni Maria FLICK
- Ugo DE SIERVO
- Romano VACCARELLA
- Alfio FINOCCHIARO

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nel giudizio di legittimità costituzionale degli artt. 1, 2 e 4 della legge della Regione Piemonte 5 agosto 2002, n. 20 (Legge finanziaria per l'anno 2002), promosso con ricorso del Presidente del Consiglio dei ministri, notificato il 7 ottobre 2002, depositato in Cancelleria il 15 successivo ed iscritto al n. 74 del registro ricorsi 2002.

Visto l'atto di costituzione della Regione Piemonte;

udito nell'udienza pubblica dell'8 aprile 2003 il Giudice relatore Annibale Marini;

uditi l'avvocato dello Stato Giancarlo Mandò per il Presidente del Consiglio dei ministri e gli avvocati Mario Bertolissi e Luigi Manzi per la Regione Piemonte.

Ritenuto in fatto

1.- Con ricorso ritualmente notificato e depositato, il Presidente del Consiglio dei ministri ha sollevato, in riferimento agli artt. 3, 117, secondo comma, lettera *l*), e 119, secondo comma, della Costituzione (in riferimento, quest'ultimo, all'art. 117, terzo comma), questione di legittimità costituzionale degli artt. 1, 2 e 4 della legge della Regione Piemonte 5 agosto 2002, n. 20 (Legge finanziaria per l'anno 2002).

L'art. 1 della suddetta legge prevede che, a decorrere dall'anno 2001, l'Agenzia per lo svolgimento dei giochi olimpici, istituita con la legge 9 ottobre 2000, n. 285 (Interventi per i Giochi olimpici invernali «Torino 2006»), è esonerata dal versamento dell'imposta regionale sulle attività

produttive (IRAP) e dagli obblighi contabili inerenti tale imposta, quali la presentazione periodica delle dichiarazioni.

Osserva il ricorrente che siffatto esonero, con effetti retroattivi, dall'imposta regionale sulle attività produttive non può dirsi correlato alla disposizione contenuta nell'art. 10, comma 5, della citata legge n. 285 del 2000, limitandosi tale norma a prevedere la facoltà, per la Giunta regionale del Piemonte, di disporre, in deroga all'art. 24 del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446 (Istituzione dell'imposta regionale sulle attività produttive, revisione degli scaglioni, delle aliquote e delle detrazioni dell'Irpef e istituzione di una addizionale regionale a tale imposta, nonché riordino della disciplina dei tributi locali), istitutivo dell'IRAP, che i proventi ivi indicati, percepiti dal Comitato organizzatore dei giochi olimpici, non concorrono alla determinazione della base imponibile ai fini IRAP.

Si tratterebbe, dunque, di una autonoma iniziativa legislativa della Regione, contrastante con i principi di eguaglianza e ragionevolezza di cui all'art. 3 Cost., in quanto attributiva di un beneficio a favore di un solo soggetto, in irragionevole deroga alla regola generale, espressa dagli artt. 2 e 3 del richiamato decreto istitutivo, dell'assoggettamento all'imposta di tutti i soggetti, pubblici e privati, che esercitino una attività economica autonomamente organizzata.

La norma impugnata si porrebbe, poi, in contrasto anche con l'art. 119, secondo comma, Cost., essendo indiscutibile – ad avviso dell'Avvocatura – che la potestà legislativa concorrente della regione a statuto ordinario in materia tributaria debba essere esercitata nel rispetto e con l'osservanza dei principi fondamentali risultanti dalla legislazione statale, nella specie rappresentati dai citati artt. 2 e 3 del decreto legislativo n. 446 del 1997.

L'art. 2 della legge regionale n. 20 del 2002 prevede, invece, l'esenzione permanente dal pagamento della tassa automobilistica regionale per gli autoveicoli alimentati a gas metano «già dotati di dispositivo per la circolazione con gas metano all'atto dell'immatricolazione» e per gli autoveicoli elettrici.

Ad avviso del Governo, la limitazione del beneficio, oltre che agli autoveicoli elettrici, a quelli già dotati del dispositivo per la circolazione con il gas metano all'atto dell'immatricolazione, con esclusione di quelli dotati di impianti di altro genere di pari o minor impatto ambientale, violerebbe i principi di uguaglianza e ragionevolezza e si porrebbe a sua volta in contrasto con l'art. 119, secondo comma, Cost. per la sua difformità rispetto ai principi fondamentali della legislazione statale del settore, «incentrata nella materia sulla previsione di riduzioni dell'imposta [...] od anche di esenzioni temporanee e condizionate della imposta stessa [...], senza peraltro ammettere o consentire una esenzione totale e permanente dalla tassa automobilistica in funzione delle caratteristiche dell'impianto di alimentazione».

L'art. 4 della legge regionale n. 20 del 2002 dispone, infine, la proroga al 31 dicembre 2003 del termine del 31 dicembre 2002, fissato per il recupero delle tasse automobilistiche regionali dovute per l'anno 1999.

Detta norma violerebbe ancora l'art. 119, secondo comma, Cost., in quanto si porrebbe in contrasto con il principio fondamentale enunciato nell'art. 3 della legge statale 27 luglio 2000, n. 212 (Disposizioni in materia di statuto dei diritti del contribuente), secondo cui i termini di prescrizione e decadenza per gli accertamenti di imposta non possono essere prorogati.

La medesima norma sarebbe, sotto altro aspetto, lesiva della potestà legislativa esclusiva dello Stato, prevista dall'art. 117, secondo comma, lettera l), della Costituzione nella materia dell'ordinamento civile, comprensiva della disciplina delle cause di estinzione dei diritti per prescrizione o decadenza

2.- La Regione Piemonte si è costituita in giudizio chiedendo il rigetto del ricorso.

La Regione resistente muove dalla premessa che il nuovo ordinamento, delineato dalla legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3 (Modifiche al titolo V della parte seconda della Costituzione), insieme all'attribuzione della potestà legislativa esclusiva allo Stato per la disciplina dei soli tributi erariali (art. 117, secondo comma, lettera e), ed alle Regioni per quanto riguarda tutti gli altri tributi regionali e locali (art. 117, quarto comma), debba portare a riconoscere che le Regioni sono dotate di una potestà normativa d'imposizione primaria e non secondaria.

L'art. 119, secondo comma, Cost., nel disporre che gli enti locali e le regioni stabiliscono e applicano «i tributi propri» secondo i principi di coordinamento della finanza pubblica e del sistema tributario, opererebbe un implicito richiamo all'art. 117, terzo comma, che ricomprende il coordinamento tra le materie oggetto di legislazione concorrente, nelle quali allo Stato spetta solo la determinazione dei principi fondamentali. Fermo restando che, in assenza di una legge quadro sul coordinamento del sistema tributario, le Regioni potrebbero legiferare, ricavando i principi dalla disciplina vigente, come del resto affermato dalla stessa Corte nella sua prima giurisprudenza sul punto ([sentenza n. 282 del 2002](#)).

Sulla base di tali premesse, le norme impugnate si sottrarrebbero, dunque, alle censure di illegittimità costituzionale avanzate dal Presidente del Consiglio dei ministri.

L'esenzione dall'IRAP in favore dell'Agenzia per lo svolgimento dei giochi olimpici «Torino 2006» (art. 1 della legge regionale n. 20 del 2002) si giustificerebbe, infatti, «a motivo della singolarità dell'ente che ne beneficia» ed in ragione della verosimile temporaneità del beneficio stesso.

L'esenzione dal pagamento della tassa automobilistica regionale per gli autoveicoli alimentati a gas metano, che versino in date condizioni (art. 2), risponderebbe allo scopo di limitare

l'inquinamento, restando irrilevante, ai fini del giudizio di costituzionalità, l'esistenza in natura di ulteriori fattispecie astrattamente suscettibili di esenzione.

Quanto, infine, al differimento dei termini per il recupero delle tasse automobilistiche (art. 4), assume la Regione che il principio di cui all'art. 3 della legge n. 212 del 2000 sarebbe derogabile e privo di valore assoluto e che la disposta proroga sarebbe giustificata dal fine di evitare il rischio di emettere cartelle di pagamento errate, a causa della inidoneità della documentazione in possesso della regione stessa ad assicurare una corretta azione di recupero.

3.- Nell'imminenza dell'udienza pubblica, entrambe le parti hanno depositato memorie illustrative, a sostegno delle conclusioni rispettivamente assunte.

Considerato in diritto

1.- Il Presidente del Consiglio dei ministri ha sollevato questione di legittimità costituzionale, in via principale, degli artt. 1, 2 e 4 della legge della Regione Piemonte 5 agosto 2002, n. 20 (Legge finanziaria per l'anno 2002), in riferimento agli artt. 3, 117, secondo comma, lettera l), e 119, secondo comma, della Costituzione.

Ad avviso del ricorrente, le norme impugnate – in tema di imposta regionale sulle attività produttive (art. 1) e di tassa automobilistica regionale (artt. 2 e 4) – si porrebbero in contrasto con i principi fondamentali posti nelle relative materie dalla legislazione statale. Gli artt. 1 e 2 della legge – in quanto norme di esenzione dall'obbligo di imposta – sarebbero, inoltre, lesivi dei principi di eguaglianza e ragionevolezza di cui all'art. 3 Cost., mentre l'art. 4 – relativo alla disciplina della prescrizione del potere di accertamento – violerebbe, altresì, la competenza legislativa esclusiva dello Stato prevista dall'art. 117, secondo comma, lettera l), Cost. nella materia dell'ordinamento civile.

2.- La prima questione riguarda l'art. 1 della legge della Regione Piemonte n. 20 del 2002, che dispone l'esonero dell'Agenzia per lo svolgimento dei giochi olimpici, istituita con la legge statale 9 ottobre 2000, n. 285 (Interventi per i Giochi olimpici invernali «Torino 2006»), dal versamento dell'imposta regionale sulle attività produttive (IRAP) e dagli obblighi contabili inerenti a tale imposta, a decorrere dall'anno 2001.

La questione è fondata.

In relazione al dubbio di legittimità costituzionale avanzato dal Governo con riferimento all'art. 119, secondo comma, Cost., occorre preliminarmente verificare quale sia la natura dell'imposta di cui si tratta e quali, di conseguenza, le competenze legislative spettanti, in materia, alle regioni a statuto ordinario.

Va al riguardo considerato che l'IRAP è stata istituita, ed è interamente disciplinata, dal decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446 (Istituzione dell'imposta regionale sulle

attività produttive, revisione degli scaglioni, delle aliquote e delle detrazioni dell'Irpef e istituzione di una addizionale regionale a tale imposta, nonché riordino della disciplina dei tributi locali). L'art. 15 del suddetto decreto legislativo (sotto la rubrica «Spettanza dell'imposta») individua come destinatarie del tributo le regioni «nel cui territorio il valore della produzione netta è realizzato». Alle medesime regioni è attribuita una limitata facoltà di variazione dell'aliquota (art. 16, comma 3) ed il potere di disciplinare, con legge, «nel rispetto dei principi in materia di imposte sul reddito e di quelli recati dal presente titolo, le procedure applicative dell'imposta» (art. 24, comma 1).

La circostanza che l'imposta sia stata istituita con legge statale e che alle regioni a statuto ordinario, destinatarie del tributo, siano espressamente attribuite competenze di carattere solo attuativo, rende palese che l'imposta stessa – nonostante la sua denominazione – non può considerarsi «tributo proprio della regione», nel senso in cui oggi tale espressione è adoperata dall'art. 119, secondo comma, della Costituzione, 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.

Ne discende che, allo stato, la disciplina sostanziale dell'imposta non è divenuta – come la stessa Avvocatura sembra erroneamente ritenere – oggetto di legislazione concorrente, ai sensi dell'art. 117, terzo comma, della Costituzione, ma rientra tuttora nella esclusiva competenza dello Stato in materia di tributi erariali, secondo quanto previsto dall'art. 117, secondo comma, lettera e).

La norma impugnata, sostanziandosi in una deroga all'art. 3 del decreto istitutivo in tema di soggetti passivi dell'imposta, risulta, perciò, lesiva di tale esclusiva competenza statale.

2.1.- Anche le questioni relative agli artt. 2 e 4 della medesima legge regionale n. 20 del 2002 sono fondate.

Si tratta, in questo caso, di norme che modificano la disciplina della tassa automobilistica regionale (così tuttora denominata, nonostante l'intervenuto mutamento della sua natura giuridica), disponendo l'esenzione dal pagamento, a decorrere dal 1° gennaio 2003, degli autoveicoli di nuova immatricolazione alimentati a gas metano e degli autoveicoli elettrici (art. 2) e prorogando di un anno – quanto al recupero delle tasse automobilistiche dovute per l'anno 1999 - il termine di prescrizione triennale previsto dall'art. 5 del decreto-legge 30 dicembre 1982, n. 953 (Misure in materia tributaria), convertito in legge 28 febbraio 1983, n. 53 (art. 4).

Al riguardo, va ricordato che la tassa automobilistica, disciplinata dal decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39 (Testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche), e successive modificazioni, è stata «attribuita» per intero alle regioni a statuto ordinario dall'art. 23, comma 1, del 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), assumendo contestualmente la denominazione di tassa automobilistica regionale, e che l'art. 17, comma 10, della successiva legge 27 dicembre 1997, n. 449 (Misure per la stabilizzazione della finanza pubblica), 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.

Lo stesso art. 17 della legge n. 449 del 1997 determina, al comma 16, il criterio di tassazione degli autoveicoli a motore – in base alla potenza effettiva anziché, come in passato, ai cavalli fiscali – e stabilisce, ai fini dell'applicazione di tale disposizione, che le nuove tariffe delle tasse automobilistiche sono determinate «con decreto del Ministro delle finanze, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, [...] per tutte le regioni, comprese quelle a statuto speciale, in uguale misura», confermando, a decorrere dall'anno 1999, il potere - attribuito alle regioni dall'art. 24, comma 1, del decreto legislativo n. 504 del 1992 - di determinare con propria legge gli importi della tassa per gli anni successivi, «nella misura compresa tra il 90 ed il 110 per cento degli stessi importi vigenti nell'anno precedente».

In definitiva, alle regioni a statuto ordinario è stato attribuito dal legislatore statale il gettito della tassa, unitamente all'attività amministrativa connessa alla sua riscossione, nonché un limitato potere di variazione dell'importo originariamente stabilito con decreto ministeriale, restando invece ferma la competenza esclusiva dello Stato per ogni altro aspetto della disciplina sostanziale della tassa stessa.

Nemmeno la tassa automobilistica può, dunque, allo stato, qualificarsi «tributo proprio della regione», nel senso oggi fatto proprio dall'art. 119, secondo comma, Cost., e conseguentemente va escluso che la Regione Piemonte 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.

PER QUESTI MOTIVI

LA CORTE COSTITUZIONALE

dichiara l'illegittimità costituzionale degli artt. 1, 2 e 4 della legge della Regione Piemonte 5 agosto 2002, n. 20 (Legge finanziaria per l'anno 2002).

Così deciso in Roma, nella sede della Corte costituzionale, Palazzo della Consulta, il 22 settembre 2003.

Riccardo CHIEPPA, Presidente

Annibale MARINI, Redattore

Depositata in Cancelleria il 26 settembre 2003.

SENTENZA N. 297
ANNO 2003
REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO
LA CORTE COSTITUZIONALE

composta dai signori Giudici:

- Riccardo CHIEPPA, Presidente
 - Gustavo ZAGREBELSKY
 - Valerio ONIDA
 - Carlo MEZZANOTTE
 - Fernanda CONTRI
 - Guido NEPPI MODONA
 - Piero Alberto CAPOTOSTI
 - Annibale MARINI
 - Franco BILE
 - Giovanni Maria FLICK
 - Ugo DE SIERVO
 - Romano VACCARELLA
 - Alfio FINOCCHIARO
- ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nel giudizio di legittimità costituzionale degli artt. 2, comma 1, e 5, comma 3, della legge della Regione Veneto 9 agosto 2002, n. 18 (Disposizioni in materia di gestione dei tributi regionali), promosso con ricorso del Presidente del Consiglio dei ministri, notificato l'11 ottobre 2002, depositato in Cancelleria il 19 successivo ed iscritto al n. 75 del registro ricorsi 2002.

Visto l'atto di costituzione della Regione Veneto;

udito nell'udienza pubblica dell'8 aprile 2003 il Giudice relatore Annibale Marini;

uditi l'avvocato dello Stato Giancarlo Mandò per il Presidente del Consiglio dei ministri e gli avvocati Mario Bertolissi e Luigi Manzi per la Regione Veneto.

Ritenuto in fatto

1.- Con ricorso ritualmente notificato e depositato il Presidente del Consiglio dei ministri ha sollevato, in riferimento agli artt. 3, 119, secondo comma, e 117, secondo comma, lettera *l*), della Costituzione, questione di legittimità costituzionale degli artt. 2, comma 1, e 5, comma 3, della legge della Regione Veneto 9 agosto 2002, n. 18 (Disposizioni in materia di gestione dei tributi regionali).

L'art. 2, comma 1, della legge regionale n. 18 del 2002, disponendo il «rinvio» al 31 dicembre 2003 del termine del 31 dicembre 2002, previsto per il recupero delle tasse automobilistiche regionali dovute per l'anno 1999, violerebbe l'art. 119, secondo comma, Cost., in quanto si porrebbe in contrasto con il principio fondamentale del sistema tributario, enunciato

nell'art. 3 della legge statale 27 luglio 2000, n. 212 (Disposizioni in materia di statuto dei diritti del contribuente), secondo cui i termini di prescrizione e decadenza per gli accertamenti di imposta non possono essere prorogati.

La medesima norma sarebbe, sotto altro aspetto, lesiva della potestà legislativa esclusiva dello Stato, prevista dall'art. 117, secondo comma, lettera *l*), della Costituzione nella materia dell'ordinamento civile, comprensiva della disciplina delle cause di estinzione dei diritti per prescrizione o decadenza.

L'art. 5 della stessa legge, dopo aver dichiarato, al comma 1, non più applicabile, a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge, la tassa di concessione per la ricerca e la raccolta dei tartufi, dichiara estinti, al comma 3, i crediti relativi alla medesima tassa ed alle connesse sanzioni, ancora dovuti alla data di cui sopra.

Quest'ultima disposizione, ad avviso dell'Avvocatura, sarebbe lesiva dei principi di eguaglianza e ragionevolezza di cui all'art. 3 Cost., in quanto attribuirebbe un ingiustificato beneficio ai contribuenti che non abbiano tempestivamente adempiuto l'obbligazione tributaria.

La medesima norma si porrebbe, altresì, in contrasto con l'art. 119, secondo comma, Cost., in quanto non rispettosa dei principi fondamentali risultanti, in materia, dalla legislazione statale, ed in particolare di quello della «necessarietà per la Regione di provvedere alla “realizzazione” dei crediti corrispondenti al tributo alla stessa attribuito e dalla stessa istituito, nei confronti di tutti i contribuenti obbligati per legge al verificarsi del relativo presupposto».

2.- La Regione Veneto si è costituita in giudizio, concludendo per il rigetto del ricorso.

La Regione resistente muove dalla premessa che l'ordinamento delineato dalla legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3 (Modifiche al titolo V della parte seconda della Costituzione), insieme all'attribuzione allo Stato della potestà legislativa esclusiva per la disciplina dei soli tributi erariali (art. 117, secondo comma, lettera *e*), ed alle regioni per quanto riguarda tutti gli altri tributi regionali e locali (art. 117, quarto comma), debba portare a riconoscere che le regioni sono dotate di una potestà normativa d'imposizione primaria e non secondaria.

L'art. 119, secondo comma, Cost., nel disporre che gli enti locali e le regioni stabiliscono e applicano i tributi propri secondo i principi di coordinamento della finanza pubblica e del sistema tributario, opererebbe un implicito richiamo all'art. 117, terzo comma, che ricomprende il coordinamento tra le materie oggetto di legislazione concorrente, nelle quali allo Stato spetta solo la determinazione dei principi fondamentali. Fermo restando che in assenza di una legge quadro sul coordinamento del sistema tributario le regioni potrebbero legiferare, ricavando i principi dalla disciplina vigente, come del resto affermato dalla stessa Corte nella sua prima giurisprudenza sul punto ([sentenza n. 282 del 2002](#)).

Sulla base di tali premesse, le norme impugnate si sottrarrebbero, dunque, alle censure di illegittimità costituzionale avanzate dal Presidente del Consiglio dei ministri.

Quanto al differimento dei termini per il recupero delle tasse automobilistiche (art. 2, comma 1), assume, infatti, la Regione che il principio di cui all'art. 3 della legge n. 212 del 2000 sarebbe derogabile e privo di valore assoluto e che la disposta proroga sarebbe giustificata dal fine di evitare il rischio di emettere cartelle di pagamento errate, a causa della inidoneità della documentazione in possesso della Regione stessa ad assicurare una corretta azione di recupero.

Circa l'estinzione dei crediti relativi alla soppressa tassa di concessione per la ricerca e la raccolta dei tartufi, osserva la medesima Regione che la disposizione denunciata, comunque riguardante un tributo economicamente insignificante, troverebbe la sua giustificazione nella onerosità della riscossione a fronte della esiguità del gettito e che, d'altro canto, l'impugnativa proposta dal Governo sembrerebbe voler escludere l'esistenza di qualsiasi spazio di autonomia in capo alla regione.

3.- Nell'imminenza dell'udienza pubblica, entrambe le parti hanno depositato memorie illustrative a sostegno delle conclusioni rispettivamente assunte.

Considerato in diritto

1.- Il Presidente del Consiglio dei ministri ha sollevato questione di legittimità costituzionale, in via principale, degli artt. 2, comma 1, e 5, comma 3, della legge della Regione Veneto 9 agosto 2002, n. 18 (Disposizioni in materia di gestione dei tributi regionali), in riferimento agli artt. 3, 117, secondo comma, lettera l), e 119, secondo comma, della Costituzione.

Ad avviso del ricorrente, entrambe le norme si porrebbero in contrasto con i principi fondamentali del sistema tributario posti dalla legislazione statale. L'art. 2, comma 1 - relativo alla disciplina della prescrizione del potere di accertamento della tassa automobilistica - violerebbe, inoltre, la competenza legislativa esclusiva dello Stato prevista dall'art. 117, secondo comma, lettera l), nella materia dell'ordinamento civile, mentre l'art. 5, comma 3, dichiarando estinti i crediti, esistenti alla data di entrata in vigore della legge, relativi alla tassa di concessione per la ricerca e la raccolta dei tartufi, sarebbe lesivo dei principi di eguaglianza e ragionevolezza di cui all'art. 3 Cost., in quanto si risolverebbe nell'attribuzione di un indebito ed irragionevole vantaggio a favore dei contribuenti inadempienti all'obbligo di pagamento del tributo.

2.- La questione relativa all'art. 2, comma 1, della legge della Regione Veneto n. 18 del 2002 è fondata.

Riguardo alla natura del tributo di cui si tratta, va ricordato che la tassa

automobilistica, disciplinata dal decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39 (Testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche), e successive modificazioni, è stata «attribuita» per intero alle regioni a statuto ordinario dall'art. 23, comma 1, del 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), assumendo contestualmente la denominazione di tassa automobilistica regionale (mantenuta nonostante l'intervenuto mutamento della sua natura giuridica), e che l'art. 17, comma 10, della successiva legge 27 dicembre 1997, n. 449 (Misure per la stabilizzazione della finanza pubblica), 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.

Lo stesso art. 17 della legge n. 449 del 1997 determina, al comma 16, il criterio di tassazione degli autoveicoli a motore – in base alla potenza effettiva anziché, come in passato, ai cavalli fiscali – e stabilisce, ai fini dell'applicazione di tale disposizione, che le nuove tariffe delle tasse automobilistiche sono fissate «con decreto del Ministro delle finanze, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, [...] per tutte le regioni, comprese quelle a statuto speciale, in uguale misura», confermando, a decorrere dall'anno 1999, il potere - attribuito alle regioni dall'art. 24, comma 1, del decreto legislativo n. 504 del 1992 - di determinare con propria legge gli importi della tassa per gli anni successivi, «nella misura compresa tra il 90 ed il 110 per cento degli stessi importi vigenti nell'anno precedente».

In definitiva, alle regioni a statuto ordinario è stato attribuito dal legislatore statale il gettito della tassa, unitamente all'attività amministrativa connessa alla sua riscossione, nonché un limitato potere di variazione dell'importo originariamente stabilito con decreto ministeriale, restando invece ferma la disciplina statale per ogni altro aspetto sostanziale della tassa stessa.

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.

Ne discende che la disciplina sostanziale dell'imposta non è divenuta – come la stessa Avvocatura sembra erroneamente ritenere – oggetto di legislazione concorrente, ai sensi dell'art. 117, terzo comma, della Costituzione, ma rientra tuttora nella esclusiva

competenza dello Stato in materia di tributi erariali, secondo quanto previsto dall'art. 117, secondo comma, lettera *e*).

La norma impugnata, modificando la disciplina dei termini per l'accertamento del tributo, in senso oltretutto lesivo del legittimo affidamento dei cittadini nel rapporto con l'amministrazione finanziaria, viola tale esclusiva competenza statale e va, perciò, dichiarata costituzionalmente illegittima.

3.- Non è invece fondata la questione relativa all'art. 5, comma 3, della medesima legge regionale n. 18 del 2002.

Va premesso che la tassa di concessione di cui si tratta deve considerarsi «tributo proprio della regione» – nel senso sopra chiarito – essendo stata istituita dall'art. 12, comma 1, della legge regionale 28 giugno 1988, n. 30 (Disciplina della raccolta, coltivazione e commercializzazione dei tartufi), in base all'autorizzazione contenuta nell'art. 17 della legge 16 dicembre 1985, n. 752 (Normativa quadro in materia di raccolta, coltivazione e commercio dei tartufi freschi o conservati destinati al consumo). Nell'esercizio della propria competenza legislativa la Regione ha, poi, abolito il tributo in considerazione – come si ricava dai lavori preparatori - «dell'esiguità dell'introito derivante (*dal tributo stesso*) rapportato ai costi di gestione amministrativa».

Risulta, ancora, dai lavori preparatori che la disposizione censurata – finalizzata a «risolvere definitivamente» il contenzioso relativo al tributo – trova la sua giustificazione in identiche ragioni di antieconomicità della riscossione, rafforzate da una previsione sostanzialmente non favorevole riguardo all'esito di quel contenzioso insorto «tra amministrazione e contribuenti anche in relazione all'interpretazione dell'art. 51 della legge regionale 9 febbraio 2001, n. 5», che aveva ricollegato l'obbligo di pagamento della tassa annuale alla effettiva raccolta dei tartufi piuttosto che alla mera titolarità della relativa concessione.

Se tale è, dunque, la *ratio* della norma impugnata, nessuna lesione può derivarne all'art. 3 Cost., né sotto il profilo della ragionevolezza, essendo certo non manifestamente irragionevole che la regione rinunci a coltivare un contenzioso per la stessa economicamente dannoso e comunque dagli esiti prevedibilmente sfavorevoli all'ente impositore, né sotto il profilo del principio di eguaglianza, non potendo considerarsi omogenee le situazioni dei contribuenti che abbiano spontaneamente riconosciuto l'esistenza dell'obbligo tributario rispetto a quelle di coloro che invece lo abbiano contestato, sulla base di una norma che sembra porre a carico dell'ente concedente un onere probatorio particolarmente gravoso (quale è quello di dimostrare l'effettivo

svolgimento, nell'anno, di attività di ricerca e raccolta di tartufi).

Deve infine escludersi che risulti in concreto violato un principio generale del sistema tributario, quale sarebbe – secondo la prospettazione del ricorrente - quello della irrinunciabilità al credito tributario. Il senso della norma impugnata, per quanto si è sin qui osservato, non è infatti quello di una generalizzata rinuncia a crediti già maturati, dovendo, invece, ritenersi limitato alla cessazione, per le ragioni già viste, di un contenzioso, in atto o potenziale, relativo ad un tributo ormai soppresso, salvi restando gli effetti non solo dei pagamenti già eseguiti, ma anche di eventuali accertamenti divenuti definitivi in quanto non opposti.

PER QUESTI MOTIVI

LA CORTE COSTITUZIONALE

dichiara l'illegittimità costituzionale dell'art. 2, comma 1, della legge della Regione Veneto 9 agosto 2002, n. 18 (Disposizioni in materia di gestione dei tributi regionali);

dichiara non fondata la questione di legittimità costituzionale dell'art. 5, comma 3, della stessa legge, sollevata dal Presidente del Consiglio dei ministri con il ricorso in epigrafe.

Così deciso in Roma, nella sede della Corte costituzionale, Palazzo della Consulta, il 22 settembre 2003.

Riccardo CHIEPPA, Presidente

Annibale MARINI, Redattore

Depositata in Cancelleria il 26 settembre 2003.