

Civile Ord. Sez. 5 Num. 14941 Anno 2022

Presidente: CHINDEMI DOMENICO

Relatore: LO SARDO GIUSEPPE

Data pubblicazione: 11/05/2022

### **ORDINANZA**

sul ricorso iscritto al n. 19250/2018 R.G., proposto

#### **DA**

Guerini Rocco Francesca, rappresentata e difesa dall'Avv. Guido Corsini, con studio in Rivolta d'Adda (CR), ove elettivamente domiciliata (indirizzo p.e.c.: *info@studiolegaleguidocorsini.it*), giusta procura in calce al ricorso introduttivo del presente procedimento;

#### **RICORRENTE**

#### **CONTRO**

la Regione Lombardia, con sede in Milano, in persona del Presidente della Giunta Regionale *pro tempore*, autorizzata a resistere nel presente procedimento in virtù di deliberazione adottata dalla Giunta Regionale il 28 giugno 2018 n. XI/253, rappresentata e difesa dall'Avv. Alessandro Gianelli, con studio in Milano, in sostituzione del defunto Avv. Marco Cederle, con studio in Milano, elettivamente domiciliata presso l'Avv. Cristiano Bosin, con studio in Roma, giusta procura in allegato alla comparsa per la prosecuzione del presente procedimento;

#### **CONTRORICORRENTE**

#### **AVVERSO**

1340  
2022

lin

la sentenza depositata dalla Commissione Tributaria Regionale della Lombardia il 12 dicembre 2017 n. 5174/22/2017; udita la relazione della causa svolta nella camera di consiglio non partecipata (mediante collegamento da remoto, ai sensi dell'art. 27, comma 1, del D.L. 28 ottobre 2020 n. 137, convertito nella Legge 18 dicembre 2020 n. 176, in virtù della proroga disposta dall'art. 16, comma 3, del D.L. 30 dicembre 2021 n. 228, convertito, con modificazioni, dalla Legge 25 febbraio 2022 n. 15, con le modalità stabilite dal decreto reso dal Direttore Generale dei Servizi Informativi ed Automatizzati del Ministero della Giustizia il 2 novembre 2020) del 14 aprile 2022 dal Dott. Giuseppe Lo Sardo;

**RILEVATO CHE:**

Guerini Rocco Francesca ha proposto ricorso per la cassazione della sentenza depositata dalla Commissione Tributaria Regionale di Milano il 4 aprile 2018 n. 1485/07/2018, che, in controversia su impugnazione di avviso di accertamento per il mancato pagamento della tassa automobilistica regionale per l'anno 2008 in relazione ad autoveicolo di sua proprietà, a seguito del disconoscimento dell'esenzione per la disabilità del fratello soggetto alla sua amministrazione di sostegno, ha accolto l'appello proposto dalla Regione Lombardia nei confronti della medesima avverso la sentenza depositata dalla Commissione Tributaria Provinciale di Milano il 7 aprile 2016 n. 3144/40/2016, con compensazione delle spese giudiziali. Il giudice di appello ha riformato la decisione di prime cure sul presupposto che l'esenzione dalla tassa automobilistica regionale spettasse soltanto agli autoveicoli in proprietà di disabili ovvero di persone con disabili a proprio carico. La Regione Lombardia si è costituita con controricorso. Deceduto

l'originario difensore, la controricorrente si è costituita con nuovo difensore per la prosecuzione del procedimento.

**CONSIDERATO CHE:**

**1.** Con il primo motivo, si denuncia violazione degli artt. 44 della Legge della Regione Lombardia 14 luglio 2003 n. 10, 117 e 119 Cost., in relazione (verosimilmente) all'art. 360, comma 1, n. 3 cod. proc. civ., per aver erroneamente ritenuto che la disposizione regionale in questione potesse regolamentare la fattispecie, trattandosi di materia rientrante nella competenza della legislazione statale, la quale esigerebbe soltanto la destinazione del veicolo al trasporto del disabile, senza alcun rilievo della sua appartenenza.

**2.** Con il secondo motivo, si denuncia violazione e/o mancata applicazione dell'art. 3, commi 1 e 2, Cost., in relazione (verosimilmente) all'art. 360, comma 1, n. 3 cod. proc. civ., per aver erroneamente ritenuto che proprietario dell'autoveicolo dovesse essere il disabile o la persona con il disabile a carico per beneficiare dell'esenzione dalla tassa automobilistica regionale.

**RITENUTO CHE:**

**1.** Il primo motivo è infondato.

**1.1** Anzitutto, con decorrenza dall'1 gennaio 1993, l'art. 23, comma 1, del D.L.vo 30 dicembre 1992 n. 504 ha attribuito alle Regioni a statuto ordinario l'intera tassa automobilistica, disciplinata dal T.U. approvato con D.P.R. 5 febbraio 1953 n. 39 e successive modificazioni, che ha assunto contestualmente la denominazione di "*tassa automobilistica regionale*", da ritenersi, secondo il giudice delle leggi (Corte Cost., 19 dicembre 2012, n. 288), "*tributo proprio derivato della Regione*".

Infatti, l'art. 23, comma 2, del D.L.vo 30 dicembre 1992 n. 504, con riferimento alla tassa automobilistica attribuita alle regioni a statuto ordinario, precisa che essa assume «(...) *la denominazione di tassa automobilistica regionale (...)*» e si applica «*ai veicoli (...) per effetto della loro iscrizione nei rispettivi pubblici registri delle province di ciascuna Regione a statuto ordinario (...)*».

In seguito, l'art. 17, comma 10, della Legge 27 dicembre 1997 n. 449 ha disposto che la riscossione, l'accertamento, il recupero, i rimborsi, l'applicazione delle sanzioni ed il contenzioso amministrativo relativo alle tasse automobilistiche non erariali sono demandati alle Regioni a statuto ordinario.

Per conseguenza, questa Corte ha affermato che, in tema di tasse automobilistiche trasferite alle Regioni, con decorrenza dall'1 gennaio 1993, ex art. 23, comma 1, del D.L.vo 30 dicembre 1992 n. 504, la legittimazione attiva sostanziale e processuale spetta, comunque, all'Agenzia delle Entrate sino a quando la loro amministrazione è rimasta alla Stato e, cioè, sino all'1 gennaio 1999, data a decorrere dalla quale sono stati trasferiti alle Regioni a statuto ordinario, in base all'art. 17, comma 10, della Legge 27 dicembre 1997 n. 449, il loro accertamento e la loro riscossione (Cass., Sez. 5<sup>^</sup>, 13 gennaio 2017, n. 736; Cass., Sez. 5<sup>^</sup>, 29 marzo 2017, nn. 8066, 8067, 8068, 8069, 8070, 8071, 8072, 8073, 8074 e 8075).

In siffatto contesto, la Corte Costituzionale ha più volte affermato che, in tema di ripartizione delle competenze legislative concernenti la tassa automobilistica regionale, il legislatore statale, pur attribuendo alle Regioni ad autonomia ordinaria il gettito della tassa ed un limitato potere di variazione dell'importo originariamente stabilito, oltre che l'attività amministrativa concernente la riscossione, i rimborsi,

il recupero della tassa stessa e l'applicazione delle sanzioni, non ha, tuttavia, devoluto a dette Regioni il potere di disciplinare gli altri elementi costitutivi del tributo. In questo quadro normativo, quindi, la tassa automobilistica non può definirsi come "*tributo proprio della Regione*", ai sensi del combinato disposto degli artt. 117, comma 4, e 119, comma 2, Cost., dal momento che il gettito della tassa è stato "*attribuito*" alle Regioni, ma la disciplina di detto tributo non rientra nella competenza legislativa residuale alle stesse riservata dall'art. 117, comma 4, Cost.. Così, è stato enunciato il principio, per cui, «*allo stato della vigente legislazione, la disciplina delle tasse automobilistiche rientra nella competenza esclusiva dello Stato in materia di tributi erariali*», ai sensi dell'art. 117, comma 2, lett. e, Cost. (Corte Cost., 26 settembre 2003, nn. 296 e 297; Corte Cost., 15 ottobre 2003 n. 311; Corte Cost., 23 dicembre 2005, n. 455; n. 311; Corte Cost., 21 dicembre 2007, n. 451).

Sulla base di tale principio sono state dichiarate costituzionalmente illegittime, perché invasive della esclusiva competenza dello Stato, norme regionali che disponevano esenzioni dalla tassa automobilistica (Corte Cost., 26 settembre 2003, n. 296; Corte Cost., 23 dicembre 2005, n. 455).

**1.2** Con l'entrata in vigore del c.d. "*federalismo fiscale*", in forza della delega conferita al Governo con la Legge 5 maggio 2009 n. 42, l'art. 8, comma 2, del D.L.vo 6 maggio 2011 n. 68 ha demandato alle Regioni la disciplina delle tasse automobilistiche regionali nel rispetto dei «*limiti massimi di manovrabilità previsti dalla legislazione statale*».

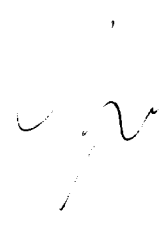
Su tali premesse, si è posta la questione se sia consentito alle Regioni di modificare il presupposto di tale tributo e sopprimere le esenzioni disposte dalla legge statale.

Nel nuovo assetto del sistema tributario delineato dalle disposizioni della Legge 5 maggio 2009 n. 42 e del D.L.vo 6 maggio 2011 n. 68, simili prerogative spettano ai legislatori regionali esclusivamente in relazione ai tributi propri c.d. autonomi (o in senso stretto), cioè a quelle forme di prelievo istituite dalla legge regionale, o in relazione alle quali sono state alla stessa ceduti tutti gli ambiti di disciplina da parte dello Stato, che ne era l'originario titolare.

A tale proposito, movendo dalla premessa che *«le nozioni di tributo proprio della Regione – che, ai sensi dell'art. 7, comma 1, della legge 5 maggio 2009, n. 42 (Delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'art. 119 della Costituzione), è quello istituito dalle Regioni con proprie leggi in relazione ai presupposti non già assoggettati ad imposizione erariale – e di tributo proprio derivato della Regione, che, ai sensi della medesima disposizione, ricomprende quei tributi istituiti e regolati da leggi statali, il cui gettito è attribuito alle Regioni, le quali possono modificarne le aliquote e disporre esenzioni, detrazioni e deduzioni nei limiti e secondo i criteri fissati dalla legislazione statale e nel rispetto della normativa comunitaria»*, la Corte Costituzionale è intervenuta a chiarire che *«la Regione, con riferimento alla tassa automobilistica che, in tale contesto, si qualifica come tributo proprio derivato: a) non può modificarne il presupposto ed i soggetti d'imposta (attivi e passivi); b) può modificarne le aliquote nel limite massimo fissato dal comma 1 dell'art. 24 del d.lgs. n. 504 del 1992 (tra il 90 ed il 110 per cento degli importi vigenti nell'anno precedente); c) può disporre esenzioni, detrazioni e deduzioni*

*nei limiti di legge e, quindi, non può escludere esenzioni, detrazioni e deduzioni già previste dalla legge statale» (Corte Cost., 19 dicembre 2012, n. 288).*

*Pertanto, rilevando che «L'articolo 8 del successivo decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68 (Disposizioni in materia di entrata delle regioni a statuto ordinario e delle province, nonché di determinazione dei costi e dei fabbisogni standard nel settore sanitario), che costituisce attuazione della legge delega n. 42 del 2009, dopo aver disposto, al comma 1, la trasformazione di un'ampia serie di tributi statali in tributi propri regionali, a decorrere dal 1° gennaio 2013, stabilisce, al comma 2, che «Fermi restando i limiti massimi di manovrabilità previsti dalla legislazione statale, le regioni disciplinano la tassa automobilistica regionale»; per poi aggiungere, al comma 3, che alle Regioni a statuto ordinario spettano gli altri tributi ad esse riconosciuti dalla legislazione vigente alla data di entrata in vigore del decreto stesso, aggiungendo che i predetti tributi costituiscono tributi propri derivati» e che «La diversificazione operata tra i citati commi 2 e 3 induce alla conclusione che la tassa in questione non ha acquisito, nel nuovo regime, la natura di tributo regionale proprio», il giudice delle leggi ne ha desunto che «Dalla formulazione del comma 2 si inferisce (...) non già la natura di tributo proprio della tassa automobilistica regionale (...), ma solo la volontà del legislatore di riservare ad essa un regime diverso rispetto a quello stabilito per gli altri tributi derivati, attribuendone la disciplina alle Regioni, senza che questo comporti una modifica radicale di quel tributo, come anche confermato dall'inciso «fermi restando i limiti massimi di manovrabilità previsti dalla legislazione statale»» (Corte Cost., 19 dicembre 2012, n. 288).*



Tali principi in materia di esenzioni dal tributo in questione sono stati confermati e ribaditi dal giudice delle leggi anche in altre occasioni (Corte Cost., 12 luglio 2016, n. 199; Corte Cost., 22 novembre 2016, n. 242; Corte Cost., 20 maggio 2019, n. 122). In tale direzione, la Corte Costituzionale ha evidenziato come l'art. 8 del D.L.vo 6 maggio 2011 n. 68 «*si struttura distinguendo: a) i tributi propri autonomi (o "propri in senso stretto") "ceduti", ovvero quelli che il comma 1 prevede possano essere istituiti e interamente disciplinati (o anche soppressi) con legge regionale; b) la tassa automobilistica, la cui disciplina, dal comma 2, è demandata alle Regioni «entro i limiti massimi di manovrabilità previsti dalla legislazione statale»; c) i tributi qualificati, dal comma 3, come «propri derivati».* Per cui, «(...) il legislatore ha attribuito alla tassa automobilistica una valenza differenziata, sia rispetto ai tributi propri autonomi (siano essi "originari" o, nei termini di cui sopra, "ceduti"), sia rispetto ai tributi propri derivati, configurandola come un tributo proprio derivato particolare, parzialmente "ceduto", in quanto alle Regioni è riconosciuto un più ampio margine di autonoma disciplina, limitato dal vincolo, unidirezionale, di non superare il limite massimo di manovrabilità stabilito dalla legge statale. In tal modo, la tassa automobilistica, di cui all'art. 8, comma 2, del d.lgs. n. 68 del 2011, si configura come un tertium genus, rispetto al quale le Regioni possono sviluppare una propria politica fiscale che, senza alterarne i presupposti strutturali (in quanto la tassa automobilistica continua a partecipare della natura dei tributi propri derivati) e senza superare i limiti massimi di manovrabilità definiti dalla legge statale, possa rispondere a specifiche esigenze di differenziazione. Tale conclusione trova conferma nei lavori preparatori della suddetta disposizione. In





*una prima versione della stessa, emergente dalla intesa - prescritta dall'art. 2, comma 3, della legge delega n. 42 del 2009 - raggiunta in Conferenza unificata il 16 ottobre 2010, la tassa automobilistica veniva qualificata «tributo proprio in senso stretto», già tuttavia con il vincolo dei «limiti massimi di manovrabilità previsti dalla legislazione statale». A seguito dei pareri espressi dalla Commissione bicamerale sul federalismo fiscale e dalle altre commissioni competenti - alcuni dei quali facevano rilevare l'incongruenza di definire come autonomo un tributo che rimaneva, seppur parzialmente, vincolato dalla legge statale -, nel testo approvato dal Consiglio dei ministri il 31 marzo 2011 si ritenne opportuno omettere il riferimento ai tributi propri in senso stretto. Rimaneva però ferma, nel contesto del nuovo federalismo fiscale attuativo della legge n. 42 del 2009, la volontà di differenziare la tassa automobilistica, connotandola con un maggiore livello di autonomia rispetto a quello degli altri tributi propri derivati, anche perché essa, dal punto di vista storico, ha costituito la prima imposta di rilievo interamente "attribuita", con il decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 504 (Riordino della finanza degli enti territoriali, a norma dell'articolo 4 della legge 23 ottobre 1992, n. 421), alle Regioni. Il legislatore statale ha quindi scelto di declinare in modo peculiare la competenza legislativa regionale sulla tassa automobilistica, che, da un lato, in quanto non interamente "ceduta" alle Regioni, come invece i tributi menzionati al comma 1 dell'art. 8, del d.lgs. n. 68 del 2011, continua a ricadere tra i tributi propri derivati, ma dall'altro, all'interno di tale categoria, assume caratteristiche distinte, in quanto il principio di coordinamento di cui al comma 2 del medesimo art. 8 introduce un più ampio margine alla competenza legislativa regionale - da esercitarsi, in ogni caso, nel rispetto dei principi*

*dell'equilibrio di bilancio di cui all'art. 81 Cost. e senza alcuna ricaduta sulle finanze statali» (Corte Cost., 20 maggio 2019, n. 122).*

Ciò comporterebbe che le Regioni, nel rispetto dei principi di coordinamento, possano disciplinare liberamente tutti gli elementi fondamentali del tributo (presupposto, soggetti passivi, base imponibile, ecc.), ma non possano aumentare (né ridurre) la tassazione oltre i limiti consentiti dalla legge statale.

**1.3** Nella specie, viene in rilievo *ratione temporis* l'art. 44, commi 1, 2, 3 e 4, della Legge della Regione Lombardia 14 luglio 2003 n. 10, la quale, in materia di "agevolazioni per disabili", ha disposto che: «1. *Non è tenuta al pagamento della tassa automobilistica regionale di proprietà la persona disabile grave, secondo la definizione dell'articolo 3, comma 3, della L. 104/1992 e successive modificazioni e integrazioni, ovvero la persona di cui il disabile sia fiscalmente a carico, che risulti proprietaria, in base al PRA, di veicoli come individuati all'articolo 17, comma 1, lettera f-bis) del decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39 (Testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche) e successive modificazioni e integrazioni e dell'articolo 42, commi 5 e 6 della presente legge, limitatamente ad un solo veicolo, a prescindere dall'adattamento dello stesso. 2. L'esenzione di cui al comma 1 è estesa alle persone con handicap psichico o mentale di gravità tale da aver determinato il riconoscimento dell'indennità di accompagnamento, alle persone non vedenti o sordomute assolute e alle persone invalide pluriamputate, per i veicoli di proprietà delle stesse ovvero delle persone di cui i medesimi soggetti risultino fiscalmente a carico. 3. L'esenzione di cui al comma 1 è, altresì, estesa alle persone invalide per ridotte o impedito capacità motorie limitatamente*

*ai veicoli di proprietà delle stesse, ovvero della persona di cui risultino fiscalmente a carico, adattati in funzione dell'invalidità accertata dalle competenti commissioni mediche pubbliche. L'adattamento del veicolo deve risultare dalla relativa carta di circolazione e viene ad esso equiparato l'adattamento del veicolo prodotto in serie che risponda alle prescrizioni di guida contenute nella patente speciale dell'invalido. 4. L'esenzione riconosciuta ai sensi dei commi 1, 2 e 3 può essere trasferita su altro veicolo di proprietà della medesima persona disabile, o del soggetto di cui il disabile risulti fiscalmente a carico, esclusivamente se il veicolo precedentemente esentato sia stato cancellato dal PRA ovvero presso detto registro sia stata presentata la formalità per la trascrizione dell'atto traslativo della proprietà in capo ad altro soggetto ovvero sia stata annotata la perdita di possesso per causa di terzi. Le condizioni riportate al periodo precedente non operano nel caso siano trascorsi quattro anni dalla data di decorrenza dell'ultimo provvedimento di esenzione».*

Ora, l'art. 17, comma 1, lett. f-bis, del D.P.R. 5 febbraio 1953, n. 39 prevede che: «Sono esenti dal pagamento della tassa di circolazione: (...) f-bis) i motoveicoli e gli autoveicoli di cui al numero 31) della tabella A, parte II, allegata al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e successive modificazioni». Quest'ultima disposizione - in materia di aliquota IVA ridotta nella misura del 4% - concerne i «(...) motoveicoli di cui all'articolo 53, comma 1, lettere b), c) ed f), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nonché autoveicoli di cui all'articolo 54, comma 1, lettere a), c) ed f), dello stesso decreto, di cilindrata fino a 2.000 centimetri cubici se con motore a benzina o ibrido, a 2.800 centimetri cubici se con motore diesel o ibrido, e di potenza non superiore a 150

*kW se con motore elettrico, anche prodotti in serie, adattati per la locomozione dei soggetti di cui all'articolo 3 della legge 5 febbraio 1992, n. 104, con ridotte o impedito capacità motorie permanenti, ceduti ai detti soggetti o ai familiari di cui essi sono fiscalmente a carico (...); autoveicoli di cui all'articolo 54, comma 1, lettere a), c) ed f), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, di cilindrata fino a 2.000 centimetri cubici se con motore a benzina o ibrido, a 2.800 centimetri cubici se con motore diesel o ibrido, e di potenza non superiore a 150 kW se con motore elettrico, ceduti a soggetti non vedenti e a soggetti sordomuti, ovvero ai familiari di cui essi sono fiscalmente a carico»*

Per cui, raffrontando e comparando i testi normativi, è evidente la sostanziale conformità della disposizione regionale alla disposizione statale nella formulazione dell'esenzione dalla tassa automobilistica per i disabili, essendo comune la prescrizione dell'intestazione del veicolo all'interessato o ad un familiare di cui lo stesso sia fiscalmente a carico.

Ne deriva che l'art. 44, commi 1, 2, 3 e 4, della Legge della Regione Lombardia 14 luglio 2003 n. 10 non travalica i limiti costituzionali alla competenza della legislazione regionale in materia di tasse automobilistiche, secondo la qualificazione datane in termini di tributo proprio derivato.

**1.4** Nella specie, quindi, il giudice di appello si è uniformato a tali principi, avendo denegato l'esenzione sul presupposto accertato che il disabile non fosse fiscalmente a carico del familiare (vale a dire, la sorella) proprietario del veicolo.

**2.** Il secondo motivo è inammissibile.

**2.1** Difatti, la violazione di norme costituzionali non può essere prospettata direttamente come motivo di ricorso per cassazione ex art. 360, comma 1, n. 3, cod. proc. civ., in

quanto il contrasto tra la decisione impugnata e i parametri costituzionali, realizzandosi sempre per il tramite dell'applicazione di una norma di legge, deve essere portato ad emersione mediante l'eccezione di illegittimità costituzionale della norma applicata (Cass., Sez. 5<sup>^</sup>, 15 giugno 2018, n. 15879; Cass., Sez. Un., 12 novembre 2020, n. 25573; Cass., Sez. 5<sup>^</sup>, 20 giugno 2021, n. 16375; Cass., Sez. Lav., 27 dicembre 2021, n. 41579).

**2.2** Là dove, nella vicenda in disamina, la censura attinge la sentenza impugnata proprio per un'infrazione diretta ed immediata del principio costituzionale della parità di trattamento, deducendo *«(...) una palese discriminazione tra cittadini che possono permettersi di comprare una autovettura adatta alle esigenze scaturenti dalla loro disabilità e cittadini che tale capacità economica non hanno e quelli che, come in questo specifico caso, hanno mai posseduto un'autovettura e nemmeno hanno mai potuto ottenere il rilascio della patente di guida (...)»*.

Peraltro, si deve evidenziare che la limitazione dell'esenzione ai soli casi di appartenenza al disabile o al familiare del quale lo stesso sia fiscalmente a carico trova giustificazione nella prevenzione di ogni rischio di elusione alla funzione assistenziale del veicolo.

**3.** Pertanto, alla stregua delle suesposte argomentazioni, valutandosi l'infondatezza del primo motivo e l'inammissibilità del secondo motivo, il ricorso deve essere rigettato.

**4.** Le spese giudiziali seguono la soccombenza e sono liquidate nella misura fissata in dispositivo.

**5.** Ai sensi dell'art. 13, comma 1-*quater*, del D.P.R. 30 maggio 2002 n. 115, si dà atto della sussistenza dei presupposti per il versamento, da parte del ricorrente, dell'ulteriore importo a

titolo di contributo unificato pari a quello previsto per il ricorso, a norma del comma 1-*bis* dello stesso art. 13, se dovuto.

**P.Q.M.**

La Corte rigetta il ricorso; condanna la ricorrente alla rifusione delle spese giudiziali in favore della controricorrente, liquidandole nella misura di € 200,00 per esborsi ed € 510,00 per compensi, oltre a spese forfettarie nella misura del 15% sui compensi e ad altri accessori di legge; dà atto della sussistenza dei presupposti per il versamento, da parte della ricorrente, dell'ulteriore importo a titolo di contributo unificato, pari a quello previsto per il ricorso, se dovuto.

Così deciso a Roma nell'adunanza camerale effettuata da remoto il 14 aprile 2022.