

TI_GERICHTE 80.2011.56 vom 23. März 2011

TI Tribunale d'appello, 2011-03-23, IT

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_80.2011.56

FR: TI_GERICHTE 80.2011.56 du 23 mars 2011

IT: TI_GERICHTE 80.2011.56 del 23 marzo 2011

Regeste

Imposta di circolazione: ecoincentivi, presupposti, non solo veicoli di prima immatricolazione, passaggio di categoria del veicolo e cambio di detentore

Erwägungen

E. 30

per il rilascio della nuova targa, fr. 20.- di tassa di prima immatricolazione e fr. 40.- per il rilascio della licenza di circolazione. B. In data 30 dicembre 2010 la Sezione della circolazione procedeva ad emettere l'imposta di circolazione 2011 per la _____, addebitando a tale riguardo alla RI 1 un importo di fr. 361.-. Avverso tale decisione insorgeva con reclamo 4 febbraio 2011 la titolare della RI 1, _____. Precisando di aver ricevuto la decisione di tassazione in data 17 gennaio 2011, lamentava la mancata applicazione della riduzione del 50% dell'importo della tassa di circolazione accordata invece per l'anno 2010 sulla base della categoria di efficienza energetica (A) vigente in quell'anno per l'automobile in discorso. La reclamante sosteneva in sostanza di aver diritto, sulla base dell'art. 1d del Regolamento di applicazione della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore, al riconoscimento della riduzione d'imposta (bonus) per le due imposizioni successive all'anno di immatricolazione (2011 e 2012), anche nel caso in cui l'automobile _____ fosse passata ad altra categoria energetica. C. Con decisione su reclamo del 23 marzo 2011, la Sezione della circolazione confermava la sua precedente decisione, rimarcando come il veicolo in oggetto fosse già stato immatricolato precedentemente all'estero a nome di un altro detentore. In considerazione del fatto che dal 1° luglio 2010 erano entrati in vigore a livello federale dei nuovi limiti per le classi di efficienza energetica, la _____ veniva ora classificata nella categoria B. In tali circostanze, secondo la Sezione della circolazione, trovava applicazione la riserva all'art. 1d del Regolamento di applicazione della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore prevista dall'art. 1e della medesima normativa, in base al quale la modifica di categoria energetica in caso di cambio di detentore comporta un calcolo dell'imposta di circolazione in base alla categoria di appartenenza al 1° gennaio dell'anno in cui avviene il cambiamento di detentore. D. Con tempestivo ricorso alla Camera di diritto tributario di data 22 aprile 2011, la RI 1 postula nuovamente l'annullamento della decisione della Sezione della circolazione del 23 marzo 2011 e il riconoscimento della riduzione del 50% dell'imposta per le due imposizioni successive all'anno di immatricolazione. La ricorrente sostiene il suo diritto alla protezione del bonus sulla base della prima immatricolazione in Svizzera avvenuta il 18 giugno 2010, indipendentemente dal fatto che l'auto in questione fosse già stata immatricolata in Italia a far tempo dal 31 marzo 2010. La ricorrente in sostanza sottolinea come debba essere considerata determinante la data della prima immatricolazione in Svizzera, fra l'altro attestata dall'addebito della relativa tassa, e rileva

inoltre come in seguito non vi sia stato alcun cambiamento di detentore del veicolo. Nelle sue osservazioni di data 18 maggio 2011 la Sezione della circolazione si riconferma sulle proprie posizioni, proponendo di respingere il reclamo. Delle ulteriori argomentazioni espresse dalle parti si dirà, qualora necessario, nei successivi considerandi.

Diritto 1. L'art. 9a della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977 (Limp; RL 7.4.2.2), in vigore dal 27 gennaio 2009, prevede che contro la decisione del Dipartimento competente sia dato reclamo entro il termine di trenta giorni (cpv. 1) e che contro la decisione su reclamo sia dato ricorso alla Camera di diritto tributario entro il termine di trenta giorni (cpv. 2). La citata disposizione di carattere procedurale è stata oggetto di un intervento del legislatore alla fine del 2008, nell'ambito della Legge sulla revisione della giurisdizione amministrativa del 2 dicembre 2008. In relazione alla necessità di adeguare la legge tributaria alle nuove disposizioni federali che prescrivono ai cantoni di garantire una via giudiziaria per le controversie di diritto pubblico (art. 29a e 191b della Costituzione federale), è stato dunque introdotto anche in materia di imposte e tasse di circolazione dapprima il reclamo alla stessa autorità che ha deciso in prima istanza, la cui decisione è poi impugnabile davanti alla Camera di diritto tributario del Tribunale di appello.

2. La modifica della Legge sull'imposta di circolazione (e relativo Regolamento di applicazione) entrata in vigore il 27 gennaio 2009 ha introdotto gli ecoincentivi, un sistema di bonus/malus relativo al calcolo delle imposte di circolazione di automobili la cui prima immatricolazione è successiva al 1° gennaio 2009, basato sulla classificazione "etichettaEnergia" introdotta dalla Confederazione per le auto nel 2003. Come descritto nel sito del Dipartimento dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni, Ufficio federale dell'energia, l'"etichettaEnergia" fornisce indicazioni circa "la categoria di efficienza, il consumo di carburante, il peso e l'emissione di CO2 delle automobili nuove, contribuendo così alla scelta di un veicolo efficiente sul piano energetico". I veicoli sono classificati in sette categorie di efficienza energetica (A – G), stabilite in funzione del consumo di carburante in relazione al peso a vuoto; inoltre, l'"etichettaEnergia" fornisce indicazioni sulle emissioni di CO2 in g/km. La vigente base legale federale (no. 2.2.3 dell'appendice 3.6 dell'Ordinanza sull'energia) prevede che i limiti per l'appartenenza ad una categoria di efficienza energetica debbano essere ridefiniti ogni due anni. In data 10 giugno 2011 il Consiglio Federale ha deciso i contenuti della revisione dell'ordinanza sull'energia, che entrerà in vigore il 1° agosto 2011, in base alla quale l'adeguamento dell'"etichettaEnergia" dovrà essere effettuato annualmente. La citata revisione legislativa prevede un aggiornamento della formula per la classificazione nelle categorie di efficienza energetica: di conseguenza, sarà maggiormente determinante, nella misura del 70% (finora 60%) la quota inerente al consumo assoluto di carburante e, conseguentemente, le emissioni di CO2. Per il 30% (finora 40%) la classificazione dipenderà da un coefficiente calcolato sul consumo di carburante e sul peso a vuoto. Viene dunque in sostanza mantenuto il sistema di valutazione, in parte relativo, in base al quale anche acquirenti di automobili di grossa cilindrata possono scegliere tra modelli di categoria A. Inoltre, la revisione della citata ordinanza prevede che l'"etichettaEnergia" venga applicata pure a veicoli con sistemi di propulsione alternativi (elettrici, ibridi, a gas naturale). Le nuove disposizioni dell'"etichettaEnergia" sono valide a partire dal 1° gennaio 2012.

3. La Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977 (Limp) ha introdotto gli ecoincentivi mediante il coefficiente di moltiplicazione (bonus/malus) previsto all'art. 1a, stabilito dal Consiglio di Stato ogni due anni (sulla base delle normative fin qui vigenti) in funzione dell'appartenenza ad una determinata categoria energetica e in considerazione

dell'obiettivo del mantenimento della neutralità finanziaria. Il Regolamento di applicazione della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore (Rimp) concretizza gli ecoincentivi agli articoli 1b – 1e. L'art. 1b delimita espressamente l'applicazione degli ecoincentivi unicamente alle automobili la cui prima entrata in circolazione è successiva al 1° gennaio 2009. Non sono pertanto toccate le automobili già in circolazione al momento dell'entrata in vigore della novella legislativa che ha introdotto gli ecoincentivi, il cui scopo risulta dunque essere quello di sensibilizzare i cittadini e orientarli, nella fase del processo di acquisto, verso scelte più coscienti e rispettose dell'ambiente. Il coefficiente $K = 0.5$, che corrisponde ad una riduzione del 50%, sulla base dell'art. 1b Rimp viene accordato alle automobili rientranti nella categoria di efficienza A e con emissioni di CO₂ minori o uguali a 140 g/km; in caso di carburante diesel è inoltre richiesto il filtro antiparticolato. Per contro, alcun coefficiente viene applicato ai veicoli rientranti nelle categorie da B ad E, mentre a quelli di categoria F viene applicato un malus di 1.2, che per la categoria G risulta essere di 1.5.

4. La modifica della classificazione "etichetta Energia" per le automobili dalla quale scaturisce la presente vertenza è entrata in vigore il 1° luglio 2010. A seguito di tali cambiamenti l'automobile _____ è passata dalla categoria A alla B, ciò che risulta del resto pacificamente ammesso dalla ricorrente stessa. Sulla base del passaggio alla categoria B la Sezione della circolazione ha ritenuto che l'auto in discorso non potesse più beneficiare, a partire dal 1° gennaio 2011, di alcun bonus. La protezione del bonus prevista dall'art. 1d Rimp non sarebbe applicabile giacché si sarebbe verificata l'eccezione di cui all'art. 1e, segnatamente il cambio di detentore del veicolo, che la Sezione della circolazione intravede nel fatto che il veicolo era stato precedentemente immatricolato in Italia e intestato alla _____ di _____. La ricorrente non contesta tali fatti, ma ritiene che determinante debba risultare la prima immatricolazione in Svizzera e il fatto che successivamente a questa non vi sia stato alcun cambiamento di detentore. Risulta dunque opportuno esaminare le normative qui in discussione. L'art. 1d Rimp regola il "cambio di categoria energetica in generale" nel modo seguente: La riduzione dell'imposta (bonus) viene garantita per le due imposizioni successive all'anno di immatricolazione, anche nel caso in cui nel frattempo sia intervenuto il passaggio ad altra categoria energetica, riservata l'applicazione dell'art. 1e. L'aumento dell'imposta (malus) viene calcolato in base alla categoria energetica d'appartenenza al 1° gennaio. L'art. 1e Rimp in merito al "cambio di categoria energetica in caso di cambio di detentore" prevede quanto segue: In caso di cambio detentore l'imposta viene calcolata in base alla categoria energetica d'appartenenza al 1° gennaio dell'anno in cui avviene il cambiamento del detentore.

5. La Sezione della circolazione, nella riserva espressa all'art. 1d Rimp, indubitabilmente intravede una limitazione della protezione del bonus al primo detentore del veicolo. Del resto, all'interno del suo sito internet, al capitolo Ecoincentivi – Etichetta energia, in relazione al cambiamento delle categorie energetiche intervenuto il 1° luglio 2010, si trova l'esposizione di quattro casistiche e delle relative interpretazioni fornite dalla Sezione stessa. Le prime due casistiche appaiono pertinenti alla fattispecie qui in esame: a. Automobile immatricolata in Ticino al 30.06.2010, cat. A ≤ 140 gr CO₂ (bonus 50 %), con il 1° luglio 2010 diventa cat. B: fintanto che l'automobile rimarrà immatricolata al primo detentore, il bonus verrà mantenuto in base all'art. 1d cpv. 1 del Regolamento sulle imposte e tasse di circolazione (garanzia del bonus per almeno tre anni). b. Automobile immatricolata in Ticino al 30.06.2010, cat. A ≤ 140 gr CO₂ (bonus 50 %), con il 1° luglio 2010 diventa cat. B: se vi è stato o vi sarà un cambio di detentore il bonus viene mantenuto fino al 31.12.2010; dal 01.01.2011 fa stato la nuova categoria energetica e quindi il bonus

non viene più assegnato. Nella soluzione proposta per il caso b) la Sezione della circolazione, con l'espressione "se vi è stato o vi sarà un cambio di detentore", indica chiaramente di ritenere che unicamente il primo detentore (in assoluto) possa beneficiare della protezione del bonus. A tale riguardo, risulta dunque che la protezione del bonus andrebbe negata anche se il veicolo fosse inizialmente stato intestato ad un garage, o ad un altro detentore all'estero, che in tal caso evidentemente non sarebbe stato al beneficio degli ecoincentivi previsti dal Cantone. Indubabilmente, la Sezione della circolazione, nell'esame della fattispecie qui in discussione, ha coerentemente adottato i criteri (elaborati dalla Sezione stessa) esposti nel suo sito internet (verosimilmente pubblicati online contestualmente alla citata modifica delle categorie di efficienza energetica del 1° luglio 2010), dove la protezione di tre anni del bonus come visto appare garantita unicamente al primo detentore (in assoluto) del veicolo.

6. 6.1. Un aspetto fondamentale da acclarare, per stabilire la fondatezza della tesi sostenuta dall'autorità di tassazione nella decisione impugnata, concerne l'interpretazione della nozione di "nuova immatricolazione", cui fa riferimento l'art. 1a cpv. 1 Limp, laddove definisce il campo d'applicazione della nuova disposizione sugli ecoincentivi. È chiaro infatti che, se per "nuova immatricolazione" si intendesse solo la "prima immatricolazione", ponendosi quindi dal punto di vista non del detentore bensì del veicolo stesso, nella fattispecie sarebbe difficilmente sostenibile la pretesa della ricorrente di godere di un bonus riservato ai soli acquirenti di veicoli nuovi, che vengono cioè immatricolati per la prima volta a loro nome. Se invece l'immatricolazione dovesse considerarsi "nuova" dal punto di vista del detentore, le conclusioni sarebbero diverse. In tal caso, infatti, anche un acquirente che scegliesse un veicolo appartenente alla categoria energetica che dà diritto al bonus, potrebbe beneficiare dell'incentivo in discussione, pure nell'eventualità in cui il mezzo acquistato fosse già stato precedentemente immatricolato a nome di un altro detentore.

6.2. Secondo la giurisprudenza, una norma va innanzitutto interpretata secondo il suo tenore letterale (interpretazione letterale). Se il testo legale non è assolutamente chiaro, o se più interpretazioni si prestano, il giudice è tenuto a ricercare il vero significato della norma, deducendolo dalle relazioni che intercorrono tra essa e altre disposizioni legali e dal contesto legislativo in cui si inserisce (interpretazione sistematica), dal fine che la norma persegue o dall'interesse tutelato (interpretazione teleologica), nonché dalla volontà del legislatore (interpretazione storica), così come essa traspare dai materiali legislativi. Se il testo di legge è chiaro, l'autorità chiamata ad applicare il diritto può distanziarsene soltanto se sussistono motivi fondati per ritenere che la sua formulazione non rispecchi completamente il vero senso della norma. Simili motivi possono risultare dai materiali legislativi, dallo scopo della norma, come pure dalla relazione tra quest'ultima e altre disposizioni (sentenza CDT del 22 ottobre 2008, inc. n. 80.2007.121, consid. 3.3; DTF 129 I 12 consid. 3.3; 128 II 56 consid. 4, 66 consid. 4a; 128 I 34 consid. 3b; 126 II 71 consid. 6d p. 80 s.).

6.3. Il testo legale, nel caso in esame, non può essere considerato chiaro. Infatti, non vi è alcun elemento che consenta di preferire un'interpretazione rispetto all'altra. Si può solo osservare che, quando si riferisce alla "prima immatricolazione", il regolamento di applicazione della legge stessa opta per una formulazione univoca; è quanto si verifica all'art. 1a Rimp, che concerne le "automobili la cui prima immatricolazione è antecedente all'entrata in vigore (01.10.1987) dell'Ordinanza federale sull'emissione di gas di scarico degli autoveicoli", ed anche all'art. 1b Rimp, che limita il campo d'applicazione degli ecoincentivi alle "automobili la cui prima entrata in circolazione è successiva al 1° gennaio 2009". Un'interpretazione sistematica dovrebbe allora condurre alla conclusione che, se il

legislatore si è servito della formulazione “veicoli di nuova immatricolazione”, non intendeva riferirsi ai veicoli di “prima immatricolazione”. 6.4. Passando all’interpretazione storica, i materiali legislativi non offrono contributi decisivi per sciogliere il dubbio in questione, anche se qualche indicazione interessante ne emerge. Il messaggio del Consiglio di Stato n. 5881 del 6 febbraio 2007 si limita a precisare che “il nuovo metodo di calcolo basato sull’etichetta energetica verrà applicato solo per i veicoli nuovi e cioè per i veicoli la cui prima entrata in circolazione è successiva all’entrata in vigore della legge”. Va peraltro rilevato che nel disegno di legge in questione non era previsto l’inserimento dell’art. 1a, poi adottato dal Gran Consiglio. Il Consiglio di Stato aveva per contro proposto l’introduzione nello stesso art. 1a di una nuova formula di calcolo dell’imposta, riservata alle “automobili sino a 3'500 kg la cui prima immatricolazione è successiva al 31 dicembre 2007”. Il relativo calcolo differiva da quello riservato ai veicoli immatricolati in precedenza per il solo fatto che era prevista l’applicazione di un coefficiente di moltiplicazione, dipendente dalla categoria energetica. La formula prevista dalla disposizione proposta era la seguente: $(\text{peso totale (kg)} \times \text{potenza (x W DIN)} \text{ fr. } 158.-- + 560) \times \text{coefficiente di moltiplicazione}$. Come si vede, non si subordinava l’applicazione del bonus o del malus alla condizione che il veicolo fosse alla “prima” immatricolazione. L’unico requisito che doveva essere adempiuto era che l’automobile fosse stata immatricolata per la prima volta dopo il 31 dicembre 2007. Sebbene il disegno di legge fosse formulato in modo diverso rispetto alla legge poi adottata dal Gran Consiglio, è comunque interessante quanto il governo afferma alla pagina 7 del messaggio: Per definizione l’etichetta energetica, è un criterio dinamico. Infatti nell’ottica di un progressivo miglioramento del parco veicoli, la relativa Ordinanza federale prevede che i limiti per l’attribuzione alle varie categorie siano regolarmente rivisti e corretti sulla base del consumo e peso a vuoto medi dei veicoli commercializzati nel periodo di riferimento. Concretamente ciò significa ad esempio che un’automobile inserita nella categoria A al momento dell’immatricolazione, potrebbe ritrovarsi poco dopo (in occasione della riclassificazione) inserita nella categoria B e quindi non più beneficiaria della riduzione d’imposta. Riteniamo pertanto, anche per garantire un grado massimo di efficacia alla misura, che l’utente debba essere in grado di quantificare con una certa sicurezza i vantaggi fiscali minimi di cui potrà beneficiare. Per questo motivo il Regolamento d’applicazione fisserà un periodo minimo di durata del beneficio fiscale (3 anni), valido anche in caso di cambio detentore. La volontà del governo era dunque di concedere l’incentivo (ma anche di imporre il malus) a tutti coloro che immatricolassero un veicolo rientrante nella categoria adeguata, purché la prima entrata in circolazione dello stesso non precedesse l’entrata in vigore della normativa stessa. Pur condividendo l’impostazione della riforma proposta dal governo, la Commissione della gestione e delle finanze del Gran Consiglio ha proposto di emendare il disegno di legge “includendovi una norma a sé stante quale base legale per l’implementazione di un sistema di ecoincentivi a tutti i veicoli (automobili, motociclette, furgoncini, torpedoni, veicoli del traffico pesante)” (cfr. rapporto della Commissione n. 5678 e 5881 del 4 dicembre 2007 sui messaggi 13 luglio 2005 [n. 5678] e 6 febbraio 2007 [n. 5881] concernenti due modifiche della Legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977, p. 3). Così è nato l’attuale art. 1a Limp, nella cui formulazione non risulta quindi che alle parole “nuova immatricolazione” sia stato attribuito un significato tale da restringerne il campo d’applicazione. Altrimenti detto, né nel suddetto rapporto né nei verbali del Gran Consiglio vi è alcuna indicazione di una volontà di concedere gli ecoincentivi ai soli acquirenti di veicoli che sono immatricolati per la prima volta. 6.5. Sul piano dell’interpretazione

teleologica, la ratio dei cosiddetti ecoincentivi è piuttosto nota e può essere qui evocata riprendendo le parole della Commissione della gestione e delle finanze, nel già citato rapporto: L'obiettivo che si vuole raggiungere con la modifica della legge è quello di ridurre le emissioni inquinanti prodotte dal traffico stradale, per il tramite di uno strumento (nuova formula di calcolo dell'imposta di circolazione) che velocizzi il miglioramento del parco veicoli, incentivando i detentori a sostituire i veicoli più vecchi e indirizzando gli acquirenti di nuovi veicoli verso quelli meno inquinanti all'interno di una determinata categoria. (cfr. Rapporto cit., p. 1). Ora, le disposizioni entrate in vigore il 1° gennaio 2009 si prefiggono di influenzare le scelte dei cittadini che stanno acquistando un nuovo mezzo di trasporto privato, orientandolo verso i veicoli meno inquinanti. Per ottenere tale risultato, non è evidentemente necessario che si tratti di un veicolo di prima immatricolazione, cioè non precedentemente messo in circolazione. Ciò che è determinante è per contro che si tratti di un mezzo che rientra nella categoria energetica A o che, almeno, non appartenga alle categorie F o G. Il requisito della prima immatricolazione non è cioè funzionale al perseguimento dell'obiettivo che il legislatore si è prefisso con l'introduzione degli ecoincentivi. Chi acquista un nuovo veicolo rientrante nella categoria A, reca infatti lo stesso contributo alla riduzione delle emissioni inquinanti di chi immatricula un veicolo della stessa categoria che è tuttavia già stato precedentemente messo in circolazione da un altro detentore. È tuttavia indispensabile che, al momento della nuova immatricolazione, il veicolo in questione appartenga ancora alla categoria energetica che dà diritto al bonus o che non comporta il malus.

6.6. Alla luce dell'interpretazione, l'art. 1a cpv. 1 Limp non esige che un veicolo sia immatricolato per la prima volta, perché rientri nel suo campo d'applicazione.

7. 7.1. Nella fattispecie, la ricorrente ha immatricolato la vettura _____ il 18 giugno 2010, quando la stessa rientrava ancora nella categoria energetica A. È dunque indiscutibile che la nuova detentrica adempisse i requisiti per godere del bonus previsto dall'art. 1a Limp, anche se il veicolo era già stato immatricolato in precedenza all'estero. In tal senso si è pronunciata del resto anche l'autorità di tassazione, che per il periodo fiscale 2010 le ha concesso il vantaggio auspicato.

7.2. La Sezione della circolazione invoca tuttavia l'art. 1e Rimp, per negare alla ricorrente il bonus nel successivo anno 2011. Ritiene, infatti, che la semplice circostanza che il veicolo in questione fosse già stato precedentemente immatricolato, anche se solo per pochi mesi, faccia venir meno la proroga del bonus "per le due imposizioni successive all'anno di immatricolazione", che è prevista dall'art. 1d cpv. 1 Rimp. Quest'ultima disposizione riserva infatti espressamente l'applicazione dell'art. 1e Rimp.

7.3. Se si tiene conto della rilevanza che il principio di legalità ha in materia fiscale (art. 127 cpv. 1 Cost.; cfr. anche DTF 131 II 735 consid. 3.2), ma anche della necessità che chi acquista un veicolo sia chiaramente informato circa il funzionamento degli incentivi fiscali previsti dalla legge, sarebbe stato certamente auspicabile che fosse stato lo stesso legislatore a stabilire perlomeno la durata complessiva dell'incentivo, a partire dal momento della prima o della successiva immatricolazione. Alla luce della laconica base legale in questione, ci si potrebbe addirittura domandare se gli articoli 1d e 1e Rimp siano conformi alla volontà del legislatore, tenuto conto in particolare delle parole che figurano nel già citato messaggio governativo, dal quale risulta che il vantaggio fiscale avrebbe dovuto durare almeno 3 anni, "anche in caso di cambio detentore" (v. supra, consid. 6.4).

7.4. In ogni caso, gli articoli 1d e 1e Rimp non possono essere interpretati come vorrebbe l'autorità di tassazione. Anzitutto, la prima disposizione, che garantisce il mantenimento del bonus per due anni dopo l'immatricolazione "anche nel caso in cui nel frattempo sia intervenuto il passaggio ad altra categoria energetica", si riferisce

evidentemente al caso in cui il 1° gennaio dei due anni successivi all'immatricolazione il veicolo non rientri più nella categoria energetica che giustifica il bonus. La riserva dell'applicazione dell'art. 1e Rimp significa che ciò non vale se il 1° gennaio dei due anni successivi il veicolo non è più immatricolato a nome dello stesso detentore. In tal caso, come stabilisce appunto l'art. 1e Rimp, l'imposta si calcola "in base alla categoria energetica d'appartenenza al 1° gennaio dell'anno in cui avviene il cambiamento del detentore". Le due disposizioni del regolamento in esame non possono essere interpretate se non nel senso che il diritto al bonus viene meno quando, al momento dell'immatricolazione da parte del nuovo detentore, il veicolo è già passato ad un'altra categoria energetica prima del 1° gennaio dell'anno dell'immatricolazione di cui si tratta. L'art. 1e Rimp non permette invece chiaramente di penalizzare il detentore il cui veicolo passi ad un'altra categoria energetica in un momento successivo all'immatricolazione. Ciò risulta in modo inequivocabile dal tenore dell'art. 1e Rimp, che, per il caso del cambio di detentore, considera determinante la categoria energetica "al 1° gennaio dell'anno in cui avviene il cambiamento del detentore". In altre parole, anche se nel corso dell'anno in cui vi è stato il trapasso del veicolo quest'ultimo è stato attribuito ad un'altra categoria, il nuovo detentore continua nondimeno a beneficiare del bonus, in base alla situazione all'inizio dell'anno. Se per contro il passaggio di categoria è già intervenuto nel corso dell'anno precedente il cambio di detentore (o ancor prima), il nuovo detentore non avrà più diritto al beneficio fiscale, proprio a causa della situazione al 1° gennaio dell'anno in corso.

7.5. Tornando al caso in discussione, non è certo l'art. 1e Rimp che può giustificare la decisione di negare all'insorgente il bonus per il 2011. Infatti, tale articolo del regolamento nulla dice in merito ai criteri di calcolo dell'imposta negli anni successivi a quelli dell'immatricolazione, ma si riferisce espressamente all'anno in cui interviene un cambio di detentore, stabilendo che faccia stato la categoria d'appartenenza al 1° gennaio dell'anno stesso. La Sezione della circolazione non può pertanto negare il bonus in base alla situazione del veicolo al 1° gennaio 2011, quando il cambio di detentore è intervenuto nel corso del 2010. Al contrario, secondo l'art. 1d Rimp, deve garantire la riduzione dell'imposta per le due imposizioni successive all'anno di immatricolazione, sebbene "nel frattempo sia intervenuto il passaggio ad altra categoria energetica". Ciò è infatti proprio quanto si è verificato nella fattispecie: fra il momento dell'immatricolazione (18 giugno 2010) e il 1° gennaio 2011 è intervenuto un passaggio di categoria energetica dell'automobile.

8. Il ricorso è conseguentemente accolto. Visto l'esito del gravame, si rinuncia a porre a carico della ricorrente la tassa di giustizia e le spese processuali. Le è per contro riconosciuta un'indennità per ripetibili. Per questi motivi, visto per le spese l'art. 231 LT dichiara e pronuncia

1. Il ricorso è accolto. § Di conseguenza, la decisione su reclamo del 23 marzo 2011 è riformata nel senso che per il calcolo dell'imposta di circolazione per il 2011 si consideri il coefficiente di imposizione di 0.5 (bonus).
2. Non si prelevano né tassa di giustizia né spese processuali. Alla ricorrente è riconosciuta un'indennità di fr. 250.- per ripetibili.
3. Contro il presente giudizio è dato ricorso in materia di diritto pubblico al Tribunale federale in Losanna, entro 30 giorni (art. 82 ss LTF).
4. Intimazione a: - - per la Camera di diritto tributario del Tribunale d'appello II

presidente: Il segretario: