CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE F.G. JACOBS

presentate il 28 gennaio 1998 *

1. Nella causa in esame la Corte è stata ancora una volta invitata a statuire sulla compatibilità con il diritto comunitario di taluni aspetti del sistema di tassazione degli autoveicoli vigente in Francia.

2. La causa riguarda tanto il rapporto esistente tra i coefficienti degli scaglioni fiscali quanto il metodo di calcolo della potenza fiscale. Il signor Tarantik, attore nella causa principale, sostiene che il coefficiente di progressione fra i tre scaglioni fiscali superiori, cui appartengono i veicoli di oltre 18 CV, che, di fatto, sono tutti prodotti importati, e lo scaglione relativo alle automobili di 15-16 CV, per la maggior parte di fabbricazione nazionale, introduce una discriminazione incompatibile con l'art. 95 del Trattato. Il fattore di progressione da uno scaglione fiscale al successivo, denominato «coefficiente di progressione», equivale al rapporto tra il coefficiente moltiplicatore di uno scaglione fiscale ed il coefficiente moltiplicatore di uno scaglione inferiore. Inoltre, il signor Tarantik sostiene in sostanza che il metodo usato per calcolare la potenza fiscale della sua autovettura Jaguar è incompatibile con l'art. 95 del Trattato. Tale metodo è stabilito da una circolare amministrativa risalente al 1956 che si applica in casi eccezionali e differisce dai comuni metodi stabiliti da una circolare amministrativa del 1977.

3. Prima di esaminare i fatti della causa presenterò una sintesi della normativa francese vigente. Va osservato — e tornerò sul punto — che, poiché l'ordinanza di rinvio non contiene quasi nessuna informazione sul contenuto delle norme nazionali relative alla tassa di circolazione o sulla loro applicazione, le considerazioni che seguono sono state quasi interamente tratte dalla giurisprudenza della Corte [1] e dalle osservazioni scritte presentate alla Corte.

La normativa nazionale

4. Gli artt. 1599 C - 1599 J del Code général des impôts (Codice tributario generale) contengono le norme fondamentali che disciplinano la tassa di circolazione differenziale. La struttura della tassa viene stabilita a livello nazionale, ma essa è riscossa da ogni dipartimento. A ogni modello di veicolo immesso sul mercato in Francia viene attribuita, ai fini fiscali, una «potenza» calcolata secondo una complessa formula, sulla quale tornerò in seguito. Le potenze fiscali sono raggruppate in scaglioni, ognuno dei quali contiene due o tre potenze. Per ogni scaglione tributario

* Lingua originale: l'inglese.

1 — V., in particolare, causa C-113/94, Casarin/Directeur général des impôts, Racc. pag. I-4203) e causa C-284/96, Tabouillot (Racc. pag. I-7471), che contengono ulteriori dettagli sulla normativa nazionale.

viene determinato un coefficiente a livello nazionale. Ogni anno le autorità di ciascun dipartimento stabiliscono l'aliquota di base per la tassa. Per determinare l'importo della tassa differenziale dovuta per i rispettivi scaglioni tributari, l'aliquota di base così stabilita viene moltiplicata per i coefficienti. L'importo della tassa dovuta per un dato autoveicolo può perciò variare da un dipartimento all'altro, ma la struttura della tassa è stabilita a livello nazionale ed è la stessa in tutto il paese.

5. Due successive circolari disciplinano il metodo di calcolo della potenza fiscale delle autovetture private: la circolare 28 dicembre 1956 e la circolare 23 dicembre 1977, n. 77-191. Esse sono state convalidate in legge, con effetto retroattivo, mediante l'art. 35 della legge finanziaria rettificativa per il 1993 [2].

6. Il metodo di calcolo della potenza fiscale, stabilito con la circolare del 1956, è contenuto nella seguente formula: $P = K\ n\ D^2\ L\ \omega$, ove P rappresenta la potenza fiscale espressa in cavalli-vapore, n il numero di cilindri, D l'alesaggio in centimetri, L la corsa dei pistoni in centimetri, ω la velocità di giri al secondo; K è un coefficiente numerico [3]. Il signor Tarantik, il governo francese nonché la Commissione sono d'accordo sul fatto che il risultato dell'applicazione di tale formula agli autoveicoli varia esclusivamente in funzione della cilindrata del motore.

7. In seguito alla circolare del 1977, dal primo gennaio 1978 è entrata in vigore una nuova formula secondo la quale: $P = m\ (0{,}0458 \times C/K)^{1{,}48}$. In tale formula P rappresenta la potenza fiscale, m vale 1 per la benzina e 0,7 per il gasolio, C è la cilindrata del motore espressa in centimetri cubici, K è un parametro che esprime la trasmissione del movimento e si ottiene calcolando «la media aritmetica ponderata delle velocità espresse in chilometri orari, teoricamente raggiunte dal veicolo al regime del motore di mille giri al minuto per le varie marce esclusa la retromarcia». La nuova formula, favorendo gli autoveicoli muniti di motori meno rumorosi e che fornivano un consumo ottimale, era destinata a contrastare l'influenza della formula stabilita con la circolare del 1956, dipendente esclusivamente dalla cilindrata. Così la nuova formula era diretta ad ottenere una potenza fiscale che fosse nella correlazione migliore con l'idoneità intrinseca del veicolo a consumare carburante su un percorso determinato e che stimolasse a cercare di ridurre detto consumo [4].

8. La circolare del 1977 si applicava originariamente alla maggior parte delle auto-

2 — Legge 22 giugno 1993, n. 93-859, *JORF* 23 giugno 1993, pag. 8815. Il testo di tutte le circolari menzionate è allegato alla legge.

3 — Questa formula, figurante nella circolare originaria del 1956, si applica ai veicoli con pistoni ad alternanza. Una modifica alla circolare del 1956 effettuata dalla circolare 19 settembre 1973, n. 73-168, ha introdotto una formula diversa che si applica ai veicoli con pistoni ruotanti.

4 — V. i paragrafi secondo e terzo della circolare del 1977.

vetture private[5] omologate secondo il modello a partire dal 1° gennaio 1978. L'«omologazione secondo i modelli» riguarda l'omologazione di un modello a seguito della domanda presentata in tal senso dal produttore; i modelli che il fabbricante non vende in Francia devono essere invece autorizzati singolarmente a circolare. L'ambito d'applicazione della circolare 1977 è stato esteso dalla circolare 24 giugno 1977, n. 87-56, alle autovetture private autorizzate singolarmente a circolare e conformi ad un modello autorizzato o considerate come equivalenti, dal punto di vista della potenza fiscale, ad un modello autorizzato la cui potenza fiscale era stata calcolata conformemente alla circolare 1977. Le altre autovetture rimanevano soggette alla circolare del 1956.

9. Di conseguenza, risulta che in Francia coesistono, dal 1° gennaio 1978, due diversi metodi per calcolare la potenza fiscale. Risulta che la grande maggioranza delle autovetture omologate in Francia rientra nella formula prevista dalla circolare del 1977. Cionondimeno, la formula stabilita dalla circolare del 1956 resta applicabile, per quanto riguarda:

— le autovetture private omologate in base ad un modello o autorizzate singolarmente anteriormente al 1° gennaio 1978;

— la autovetture private presentate all'autorizzazione singolarmente anteriormente al 24 giugno 1987;

— le autovetture private presentate all'autorizzazione singolarmente a partire dal 24 giugno 1987, non conformi o considerate non equivalenti, dal punto di vista della potenza fiscale, ad un modello omologato la cui potenza fiscale è stata calcolata conformemente alla circolare del 1977;

— le autovetture private importate in base ad un modello a partire dal 1° gennaio 1978, mentre un modello analogo era stato omologato anteriormente al 1° gennaio 1978;

— le autovetture private le cui caratteristiche (numero di posti, tipi di motore e di trasmissione) non rientrano nell'ambito d'applicazione della circolare del 1977[6]. Questa categoria comprende le autovetture munite di un cambio manuale con più di cinque marce in avanti nonché le autovetture munite di un cambio automatico con più di 4 marce in avanti. Così, ad esempio, le autovetture di recente concezione, il cui cambio comporta sei marce in avanti, rientrano nell'ambito della circolare del 1956; la Commissione ha osservato all'udienza che la maggior parte di detti veicoli è importata e che prevede di proporre un ricorso contro la Repub-

5 — «Autovetture private con meno di nove posti, equipaggiate da motori termici a combustione interna che funzionano con un ciclo a quattro tempi e con una trasmissione compresa in uno dei tipi descritti in allegato».

6 — V. la nota 5.

blica francese in base all'art. 169, avente ad oggetto questo aspetto della tassazione degli autoveicoli.

10. Non sono noti i criteri adottati dalle autorità amministrative per stabilire se i veicoli omologati singolarmente siano conformi o siano considerati equivalenti ad un tipo di vettura omologata in base ad un modello.

11. Secondo la Commissione, applicando la circolare del 1977 si determina una potenza fiscale inferiore di circa 2 CV a quella che si ottiene applicando la circolare del 1956. Tale differenza assume particolare rilievo per i veicoli la cui potenza fiscale oscillerebbe tra i 21 e i 22 CV in base alla circolare del 1977, ma supererebbe i 23 CV in forza della circolare del 1956. La potenza fiscale del veicolo del signor Tarantik, recante il marchio Jaguar, è di 24 CV in base alla circolare del 1956, ma sarebbe di 22 CV in base alla circolare del 1977. La tassa di circolazione dovuta dal signor Tarantik è superiore del 50% a quella di cui egli sarebbe debitore se il suo veicolo avesse una potenza fiscale di 22 CV. Inoltre, secondo la Commissione — che non è stata contraddetta su questo punto — i premi per l'assicurazione degli autoveicoli sono calcolati in base alla potenza fiscale del veicolo.

12. Va rilevato che la circolare 3 luglio 1998, n. 98-58, disciplina il calcolo della potenza fiscale dei veicoli nuovi venduti a partire dal 1° luglio 1998. Questo nuovo sistema di calcolo si basa su due variabili: i chilowatt e le emissioni di diossido di carbonio calcolate in grammi al chilometro. La formula non prende quindi affatto in considerazione la cilindrata, il tipo di trasmissione o il tipo di carburante.

I fatti e il procedimento principale

13. Il signor Tarantik è proprietario di un autoveicolo Jaguar, avente potenza fiscale di 24 CV, messo in circolazione per la prima volta l'11 aprile 1979. Nel febbraio 1996 il signor Tarantik riceveva una contravvenzione per difetto di bollo di circolazione relativo al periodo 1995-1996. Nel maggio 1996 l'esattore principale di Bussy Saint-Georges inviava al signor Tarantik un avviso di riscossione per un importo di 19 325 FF, vale a dire 6 569 FF a titolo di tassa e 12 756 FF come penale. Dopo aver infruttuosamente chiesto lo sgravio di tale tributo in quanto la tassa sarebbe stata in contrasto con l'art. 95 del Trattato, il signor Tarantik proponeva ricorso dinanzi al Tribunal de grande instance di Meaux contro il direttore dei servizi fiscali del dipartimento di Seine-et-Marne, per ottenere l'annullamento dell'avviso di riscossione, il pagamento di interessi di mora ed il versamento di 7 000 FF in base

all'art. 700 del codice di procedura civile francese [7].

14. Dinanzi al Tribunal de grande instance di Meaux, il signor Tarantik ha contestato la legittimità della tassa differenziale sulle autovetture in quanto la Corte l'aveva dichiarata più volte incompatibile con il diritto comunitario. Ha sostenuto che la normativa relativa a detta tassa conservava una natura discriminatoria, nonostante le modifiche di cui aveva costituito l'oggetto.

15. Di conseguenza, il Tribunal de grande instance di Meaux ha invitato la Corte a statuire sulle seguenti questioni pregiudiziali:

«Se, in considerazione della data di omologazione del veicolo JAGUAR del ricorrente, avente una potenza fiscale di 24 CV, immatricolato con la targa 197 AT 77 e messo in circolazione l'11 aprile 1979, tenuto conto, da un lato, dei grafici e dei cambiamenti della tassazione cui fa riferimento lo stesso ricorrente, e, dall'altro, delle osservazioni dell'amministrazione tributaria francese, il sistema di tassazione applicato corrisponda a criteri oggettivi privi di qualsiasi effetto discriminatorio vietato dall'art. 95 del Trattato CEE, e in particolare:

— se sia o meno discriminatorio l'aumento progressivo dei coefficienti fra lo scaglione cui appartiene un veicolo importato di oltre 18 CV e lo scaglione cui appartiene un veicolo similare di 15-16 CV;

— se le circolari 28 dicembre 1956, 23 dicembre 1977, 24 giugno 1987, 12 gennaio 1988, e 20 settembre 1991, come convalidate retroattivamente con l'art. 35 della legge finanziaria rettificativa 22 giugno 1993, producano l'effetto di rendere discriminatoria la tassa nei confronti dei proprietari di un autoveicolo non omologato in Francia, vale a dire autorizzato singolarmente a circolare;

— se, in caso affermativo, il proprietario di un autoveicolo tipo avente una potenza superiore a 100 kW possa avvalersene per sostenere, in base ai principi generali del diritto comunitario quali la parità dinanzi agli oneri tributari e le disposizioni della Convenzione europea dei diritti dell'uomo e dei suoi protocolli, che la tassa non è dovuta in quanto discriminatoria e differenziata».

16. L'ordinanza di rinvio espone i fatti in modo estremamente laconico; inoltre vi

7 — In base a detto articolo, il giudice può condannare una parte al pagamento di una determinata somma quando appare iniquo lasciare a carico dell'altra parte costi che non possono essere presi in considerazione nella decisione sulle spese.

sono incoerenze ed errori manifesti, alcuni dei quali sono stati ora eliminati o corretti con le osservazioni scritte e con le risposte del signor Tarantik ai quesiti scritti che gli sono stati posti. Le seguenti precisazioni, tratte da tali fonti, completano la presentazione dei fatti ricavabili dall'ordinanza di rinvio.

17. Dalla risposta del signor Tarantik ad un quesito scritto rivoltogli dalla Corte emerge che la potenza fiscale del suo veicolo è stata calcolata in base della circolare del 1956, e non, come invece affermato due volte nell'ordinanza di rinvio, in base alla circolare del 1977. Il governo francese conferma quanto sopra.

18. Secondo il governo francese, il veicolo Jaguar del signor Tarantik era un modello XJ6, tipo 4L2, fabbricato a partire dal 1968 e omologato in base ad un modello in Francia nel gennaio 1969. Omologazioni supplementari in base ad un modello, che tenevano conto delle modifiche successivamente apportate al modello stesso, si sono avute nell'aprile 1974, nel giugno 1975, nel novembre 1976, e, secondo il signor Tarantik, nell'ottobre 1978. Il veicolo del signor Tarantik era una serie 2, la cui produzione era iniziata nel 1973, e che ha costituito oggetto, nel novembre 1976, di un'omologazione supplementare in base ad un modello. In quel periodo la potenza fiscale di tutti gli autoveicoli era calcolata in base alla circolare del 1956.

19. Così risulta che il veicolo del signor Tarantik — e quest'ultimo lo ha confermato rispondendo ad un quesito scritto postogli dalla Corte — è stato omologato in base ad un modello, e non autorizzato a circolare singolarmente, come sembrerebbe potersi desumere dalla seconda sotto-questione del giudice a quo.

Sulla ricevibilità

20. Nelle sue osservazioni scritte il governo francese eccepisce l'irricevibilità del rinvio soprattutto perché l'ordinanza del giudice a quo non fornisce indicazioni sufficientemente precise. L'ordinanza non menziona il modello Jaguar di cui trattasi, né la data o il sistema dell'omologazione. Non enuncia i complessi metodi di calcolo della potenza fiscale previsti dalla circolare del 1957 o dalla circolare del 1977; non indica neanche in quali casi si dovesse applicare l'uno ovvero l'altro metodo; al massimo dichiara, erroneamente, che è stata applicata al veicolo del signor Tarantik la circolare del 1977. A parere del governo francese, la seconda sotto-questione del giudice a quo è quindi troppo generica e priva di pertinenza per la causa sottoposta al suo giudizio; inoltre, l'ordinanza di rinvio non consente agli altri Stati membri o alle parti interessate di presentare osservazioni in base all'art. 20 dello Statuto della Corte di giustizia.

21. Condivido il punto di vista del governo francese secondo cui l'ordinanza di rinvio

non fornisce indicazioni sufficientemente precise per consentire alla Corte di fornire, sulla sola base dell'ordinanza stessa, una risposta ai quesiti sottopostile.

22. È assodato che, al fine di giungere ad un'interpretazione del diritto comunitario che sia utile per il giudice nazionale, è necessario che quest'ultimo definisca l'ambito di fatto e di diritto in cui si inseriscono le questioni sollevate, o che esso spieghi almeno le circostanze di fatto su cui esse sono fondate [8]. La Corte ha osservato che la necessità di esporre informazioni pertinenti vale in modo particolare nel settore del diritto della concorrenza, caratterizzato da complesse situazioni di fatto e di diritto [9]. Secondo me, tale necessità è altrettanto avvertita nelle cause relative a questioni di carattere fiscale, in cui la normativa nazionale può essere molto complessa e in cui è verosimile che sia impossibile valutare tutte le implicazioni di un aspetto di un sistema tributario in mancanza di informazioni complete sul funzionamento di tutto il sistema.

23. Queste condizioni non risultano soddisfatte nel caso in esame, dal momento che, come si è già detto, mancano nell'ordinanza di rinvio parecchi elementi di informazione fondamentali. L'ordinanza non menziona il modello del veicolo del signor Tarantik, né il procedimento della sua omologazione in Francia, né il metodo di calcolo della sua potenza fiscale. Omette del tutto di esporre la normativa nazionale vigente: le due formule esistenti per calcolare la potenza fiscale non sono descritte, né viene spiegato in quali precise circostanze vada applicata la formula prevista dalla circolare del 1956. Inoltre, come ho già rilevato, l'ordinanza di rinvio contiene numerose imprecisioni di fatto in merito a punti indispensabili per comprendere il sistema di calcolo della controversa potenza fiscale. Essa non spiega gli effetti della normativa nazionale sulla tassazione degli autoveicoli importati da altri Stati membri. Ne consegue che il giudice di rinvio non ha spiegato i suoi dubbi sulla compatibilità delle norme francesi con l'art. 95 del Trattato. Infine, il giudice a quo non chiarisce in quale modo la sentenza della Corte potrebbe avere rilievo per il procedimento principale: se l'applicazione della circolare del 1956 fosse in contrasto con il diritto comunitario, ciò vorrebbe dire che si dovrebbe applicare la circolare del 1977 e che, in tal caso, ciò condurrebbe ad un diverso livello di tassazione? Secondo me, tutti questi elementi possono militare validamente contro la ricevibilità del rinvio in esame. Si deve sottolineare che così la Corte ha deciso, in circostanze analoghe, nella causa Bresle [10].

8 — V., in particolare, sentenza 26 gennaio 1993, cause riunite C-320/90, C-321/90 e C-322/90, Telemarsicabruzzo e a. (Racc. pag. I-393, punto 6); ordinanze 19 marzo 1993, causa C-157/92, Banchero (Racc. pag. I-1085, punto 4); 9 agosto 1994, causa C-378/93, La Pyramide (Racc. pag. I-3999, punto 14); 23 marzo 1995, causa C-458/93, Saddik (Racc. pag. I-511, punto 12), e 2 febbraio 1996, causa C-257/95, Bresle (Racc. pag. I-233, punto 16).

9 — V. sentenza Telemarsicabruzzo, punto 7, e ordinanza Banchero, punto 5.

10 — V. ordinanza 2 febbraio 1996, causa C-257/95, citata, alla nota 8.

24. La Corte ha tuttavia riconosciuto che l'obbligo incombente al giudice nazionale di definire l'ambito di fatto e di diritto è meno cogente nell'ipotesi in cui le questioni vertano su punti tecnici precisi e consentano alla Corte di fornire una soluzione utile anche se il giudice nazionale non ha fornito una descrizione esauriente della situazione di diritto e di fatto [11]. Nel caso in esame molte informazioni possono essere ricavate dalla precedente giurisprudenza della Corte, dalle osservazioni del signor Tarantik, del governo francese e della Commissione e dalle risposte del signor Tarantik ai quesiti scritti della Corte. Se le questioni del giudice a quo possono essere riformulate in modo da consentire risposte che pongano il giudice nazionale in grado di decidere la lite, può essere opportuno che la Corte le risolva, malgrado le manifeste carenze dell'ordinanza di rinvio.

25. Rimane il fatto che altri Stati membri o altre parti interessate non hanno potuto presentare osservazioni basate su un'ordinanza di rinvio recante informazioni esaurienti. Tuttavia, nel caso in esame, tale circostanza non è forse decisiva in quanto, come vedremo, le questioni del giudice nazionale, se rilevanti per la definizione della causa, possono essere risolte, secondo me, in base alla precedente giurisprudenza.

26. Vorrei fare un'osservazione valida anche per difficoltà analoghe riscontrate in numerose ordinanze di rinvio recentemente pervenute alla Corte con riferimento alla tassa di circolazione francese [12]: le carenze di questi provvedimenti potrebbero anche essere dovute al fatto che almeno in parte sono stati manifestamente redatti in modo molto astratto, senza richiami ai fatti ed ai problemi specifichi di ogni singolo caso. Per le ragioni già esposte, una prassi di questo tipo è chiaramente insoddisfacente. Inoltre, secondo il governo francese, parecchi dei ricorsi attualmente pendenti in Francia, alcuni dei quali hanno dato luogo a rinvio pregiudiziale, sono stati promossi da un'associazione che conduce una resistenza organizzata contro il sistema francese della tassa di circolazione. Ove l'attività di tale associazione spinga i giudici nazionali a sottoporre alla Corte ordinanze di rinvio stereotipate, che non spiegano le caratteristiche del singolo caso, e questo carattere astratto si manifesti anche nelle osservazioni presentate alla Corte, ci si può domandare se in tal modo si stia facendo un uso corretto del sistema del rinvio pregiudiziale stabilito dall'art. 177 del Trattato.

27. Il tenore delle osservazioni scritte e orali del signor Tarantik fa pensare che si voglia chiedere alla Corte di statuire in termini generali sulla compatibilità del sistema francese della tassazione sugli autoveicoli con il diritto comunitario. A mio avviso, tale valutazione dovrebbe piuttosto aver luogo in base al procedimento per inadempimento ex art. 169 del Trattato. [Secondo la Commissione, il procedimento precontenzioso in forza dell'art. 169 è stato avviato in relazione a due specifiche categorie di veicoli, ancora soggetti alla circolare del 1956 e, nella maggior parte dei casi, importati; si tratta dei veicoli che,

11 — V. sentenza 3 marzo 1994, causa C-316/93, Vaneetveld (Racc. pag. I-763, punto 13), e ordinanza Saddik, citata, alla nota 8, punto 14.

12 — Causa C-28/98, causa Cherreire; C-29/98, Hirtsmann; causa C-231/98, Lamboley; causa C-232/98, Bouctot, e causa C-352/98, Anssens.

poiché applicano tecnologie nuove, non rientrano nell'ambito d'applicazione della circolare del 1977 (ad esempio, le autovetture munite di cambi a sei marce), nonché dei veicoli la cui potenza effettiva superi i 100 kW e che sono stati autorizzati singolarmente a circolare.] Il calcolo della potenza fiscale di tali veicoli continua a prendere in considerazione il fattore K entro il limite di un massimale; in tale misura, non si è quindi tenuto conto della sentenza Feldain [13], di cui discuteremo in seguito. Pertanto, nelle presenti conclusioni concentrerò la mia attenzione su quelle che ho in precedenza designato come le sottoquestioni del giudice nazionale, vale a dire le questioni specifiche da esso sollevate.

La giurisprudenza della Corte

28. La Corte ha già avuto l'occasione di emettere varie sentenze sulla compatibilità del sistema francese di tassa di circolazione con l'art. 95 del Trattato. Nella prima causa, vale a dire la causa Humblot [14], veniva chiesto alla Corte se fosse compatibile con l'art. 95 del Trattato colpire con una tassa differenziale le auto fino a 16 CV e con una tassa speciale, di importo fisso e notevolmente maggiore, le auto oltre i 16 CV. La Corte fece innanzitutto la seguente osservazione generale sui sistemi progressivi di tassa di circolazione:

«(...) nello stato attuale del diritto comunitario, gli Stati membri rimangono liberi di sottoporre prodotti come le autovetture ad un sistema di tasse di circolazione il cui importo aumenta progressivamente in base ad un criterio oggettivo, quale la potenza fiscale che può essere determinata in vario modo» [15].

29. La Corte aggiunse tuttavia che un siffatto sistema di tributi interni è compatibile con l'art. 95 solo in quanto sia privo di qualsiasi effetto discriminatorio o protezionistico. La Corte ha ritenuto che tal requisito non fosse soddisfatto da un sistema quale quello francese, in cui la tassa speciale era parecchie volte superiore all'importo massimo della tassa progressiva dovuta per le auto fino a 16 CV e le uniche autovetture colpite dalla tassa speciale erano importate, in particolare da altri Stati membri.

30. Per conformarsi a detta sentenza, il legislatore francese ha abolito la tassa speciale fissa sulle auto con potenza superiore a 16 CV; e ha creato quattro nuovi scaglioni tributari, portando così il totale a nove scaglioni ossia: fino a 4 CV, da 5 a 7 CV, 8 e 9 CV, 10 e 11 CV, da 12 a 16 CV, 17 e 18 CV, 19 e 20 CV, 21 e 22 CV, e 23

13 — Sentenza 17 settembre 1987, causa 433/85, Feldain (Racc. pag. 3521).

14 — Sentenza 9 maggio 1985, causa 112/84 (Racc. pag. 1367).

15 — Ibidem, punto 12.

CV e oltre. Esso ha fissato anche un coefficiente per ogni scaglione (rispettivamente: 1; 1,9; 4,5; 5,3; 9,4; 14,1; 21,1; 31,7; 47,6).

31. Nella seconda causa, cioè la causa Feldain [16], veniva chiesto alla Corte se il sistema così come modificato fosse compatibile con l'art. 95 del Trattato. Una delle questioni era la compatibilità con l'art. 95 del Trattato di un sistema in cui la progressione dei coefficienti, che era lineare sino a 16 CV, diventava «esponenziale» oltre lo scaglione da 12 a 16 CV, che era l'ultimo in cui figuravano autoveicoli di fabbricazione francese. La Corte, pur ritenendo che nella progressione non esistesse nessuna differenza significativa che consentisse di ravvisare un eventuale effetto discriminatorio o protezionistico, considerò tuttavia il regime fiscale discriminatorio sotto due aspetti.

32. In primo luogo, la configurazione degli scaglioni fiscali era tale che le auto di categoria superiore prodotte in Francia ricadevano nello scaglione fiscale da 12 a 16 CV, mentre negli scaglioni fiscali oltre i 16 CV si trovavano solo autoveicoli provenienti da altri Stati membri. A causa dell'ampiezza dello scaglione da 12 a 16 CV (l'unico contenente cinque livelli di potenza fiscale mentre tutti gli altri ne comprendevano due o tre), le auto di categoria superiore prodotte in Francia erano sottratte alla progressione normale della tassa.

33. In secondo luogo, lo stesso metodo di calcolo della potenza fiscale stabilito dalla circolare amministrativa del 23 dicembre 1977 non era obiettivo e favoriva le auto prodotte in Francia. Questo metodo veniva espresso con la seguente formula: $P = m (0{,}0458 \times C/K)^{1{,}48}$. In tale formula, come ho già rilevato, P sta ad indicare la potenza fiscale, m è pari ad 1 per la benzina e a 07 per il gasolio, e C rappresenta la cilindrata del motore espressa in centimetri cubici. La cilindrata veniva divisa per un fattore, chiamato fattore K, che corrispondeva alla media delle velocità teoricamente raggiunte dalla vettura considerata, a 1 000 giri al minuto su ciascuno dei rapporti del cambio. La Corte rilevò, tuttavia, che nella versione della circolare del 1977 sottoposta al suo esame il fattore K veniva contenuto nel limite massimo di 21 per gli autoveicoli di potenza reale superiore a 100 kW.

34. La Corte stabilì che, limitando in questo modo il fattore K, la normativa in questione attribuiva alle vetture munite di cambio manuale e di cilindrata superiore a 3 109,7 cm^3 potenze fiscali superiori a 16 CV, quali che fossero le loro possibili caratteristiche per quanto riguardava il consumo di carburante. Per di più, limitando il fattore K, si determinava la potenza fiscale, ai fini tributari, sulla base della sola cilindrata. Poiché quest'ultima era elevata all'esponente 1,48, ogni suo aumento aveva per effetto di far rientrare dette vetture negli scaglioni fiscali più elevati.

16 — Citata, alla nota 12.

35. La Corte accertò anche che nessuna autovettura di fabbricazione francese aveva una cilindrata superiore a 3 109,7 cm^3. Di conseguenza, la limitazione del fattore K a 21 faceva rientrare negli scaglioni fiscali superiori solo vetture importate, a cui altrimenti sarebbero state attribuite potenze fiscali inferiori. Essa non si giustificava con considerazioni riguardanti il consumo di benzina. Non esisteva infatti alcuna differenza degna di rilievo a questo proposito tra le autovetture colpite dalla limitazione del fattore K e altre vetture analoghe che non lo erano. La Corte pertanto dichiarò che tale modalità di determinazione della potenza fiscale a scopi tributari non aveva carattere obiettivo e favoriva le autovetture di fabbricazione francese.

36. Nella terza causa, cioè nella causa Seguela e a., la Corte pervenne alle stesse conclusioni cui era pervenuta nella sentenza Feldain [17].

37. Il legislatore francese emanò nuove norme per conformarsi alla sentenza Feldain, dividendo in due il vecchio scaglione di 12-16 CV e creando così in totale dieci scaglioni anziché nove. Conseguentemente, adesso esiste uno scaglione tra i 12 e i 14 CV e un altro tra i 15 e i 16 CV. Inoltre, la circolare del 12 gennaio 1988, n. 88-04, rimuovendo il limite del fattore K, ha modificato il metodo di calcolo della potenza fiscale previsto dalla circolare del 1977.

17 — Sentenza 28 aprile 1988, cause riunite 76/87, 86/87, 87/87, 88/87, 89/87 e 149/87 (Racc. pag. 2397).

38. Nella sentenza Deville [18], la Corte si è pronunciata sulla conformità con il diritto comunitario di termini previsti dalla normativa nazionale per le azioni volte a ripetere la parte della tassa di circolazione dichiarata incompatibile con il Trattato dalla Corte nelle sentenze Humblot e Feldain. La circolare 20 settembre 1991, n. 91-71, elenca i veicoli i cui proprietari possono ottenere la rettifica della potenza fiscale alla luce di dette sentenze. Essa autorizza i proprietari di veicoli la cui potenza fiscale è stata calcolata in base agli elementi della circolare del 1977 dichiarati dalla Corte incompatibili con il diritto comunitario ad ottenere la rettifica di detta potenza. La circolare del 1991 ha una portata limitata ai veicoli che rientrano nell'ambito d'applicazione della circolare del 1977 e che sono stati omologati in base ad un modello a partire dal 1° gennaio 1978 [19]. Si prevede espressamente che essa non si applica ad autovetture la cui potenza fiscale era stata calcolata in base alle disposizioni contenute nella circolare del 1956 [20].

39. La Corte ha poi di nuovo esaminato la tassa di circolazione differenziale francese nella causa Casarin [21]. Le si chiedeva in sostanza di accertare se il fatto che il coefficiente di progressione [22] dei tre scaglioni superiori a 18 CV, in cui rientravano esclusivamente i veicoli importati da altri Stati membri, fosse maggiore di quello dei tre scaglioni che andavano da 12-14 CV a

18 — Sentenza 29 giugno 1988, causa 240/87 (Racc. pag. 3513).
19 — V. l'elenco nell'allegato II.
20 — V. allegato I.
21 — Citata alla nota 1.
22 — V. sopra n. 2.

17-18 CV, nei quali rientravano tanto veicoli importati quanto automobili di fabbricazione nazionale, fosse incompatibile con l'art. 95 del Trattato.

40. La Corte ha rilevato che, per determinare se l'incremento del coefficiente di progressione della tassa differenziale al di sopra del limite di 18 CV producesse un effetto discriminatorio o protezionistico, occorreva verificare se esso fosse tale da distogliere il consumatore dall'acquisto di autovetture con una potenza fiscale superiore ai 18 CV, tutte di fabbricazione straniera, a beneficio delle autovetture di fabbricazione nazionale. Supponendo che l'incremento del coefficiente applicato agli autoveicoli di potenza fiscale superiore a 18 CV distogliesse effettivamente taluni consumatori dall'acquisto di questi veicoli, essi avrebbero scelto un modello nello scaglione fiscale immediatamente inferiore, di 17-18 CV, oppure nello scaglione di 15-16 CV. Tuttavia, gli scaglioni fiscali corrispondenti a 15-16 CV e 17-18 CV comprendevano sia veicoli importati sia veicoli di fabbricazione nazionale. Per quanto riguarda le autovetture che rientravano nello scaglione di 17-18 CV, esse erano in larghissima maggioranza di fabbricazione estera e i costruttori nazionali detenevano una quota di mercato pari soltanto al 5% circa del totale delle autovetture vendute in quello scaglione. Quanto allo scaglione di 15-16 CV, la maggioranza dei veicoli venduti era di fabbricazione nazionale, ma i consumatori disponevano, nell'ambito di tale scaglione, di un'ampia scelta di modelli importati ed il coefficiente di progressione relativo allo scaglione di 15-16 CV era identico, in cifre arrotondate, a quello per lo scaglione di 17-18 CV, di modo che i consumatori che si orientavano verso un'autovettura di livello elevato non venivano indotti, per questa ragione, ad acquistare un modello che rientrasse nello scaglione 15-16 CV. In questo modo, la Corte riconosceva che il coefficiente di progressione dallo scaglione fiscale di 12-14 CV a quello di 15-16 CV (1,22) era quasi identico al coefficiente di progressione dallo scaglione fiscale di 15-16 CV allo scaglione di 17-18 CV (1,23).

41. Di conseguenza la Corte ha dichiarato che l'art. 95 del Trattato non ostava all'applicazione di siffatto sistema in quanto l'aumento dei coefficienti non produceva l'effetto di favorire la vendita di veicoli di fabbricazione nazionale rispetto a quella dei veicoli importati da altri Stati membri.

42. In tale causa la Corte non prese in considerazione il metodo di calcolo della potenza fiscale delle autovetture.

Sulla prima questione: i coefficienti di progressione

43. Con la prima questione il giudice a quo intende far accertare se il coefficiente di progressione fra lo scaglione fiscale a cui

appartiene un veicolo importato di potenza superiore a 18 CV e lo scaglione comprendente un veicolo similare di 15-16 CV sia compatibile con l'art. 95 del Trattato. Tale questione riguarda quindi il rapporto tra i coefficienti, ossia il modo in cui avviene la progressione da un coefficiente al successivo. Tale rapporto viene espresso come un fattore che, moltiplicato per il coefficiente di un particolare scaglione fiscale, dà il coefficiente per lo scaglione successivo.

44. I coefficienti per gli scaglioni a partire da 12 CV sono i seguenti:

Scaglioni	Coefficiente
12-14 CV	9,4
15-16 CV	11,5
17-18 CV	14,1
19-20 CV	21,1
21-22 CV	31,7
23 CV e oltre	47,6

45. I fattori di progressione dei coefficienti per gli scaglioni a partire da 12 CV sono i seguenti:

Scaglioni	Fattore di progressione
da 12-14 CV a 15-16 CV	1,22
da 15-16 CV a 17-18 CV	1,23
da 17-18 CV a 19-20 CV	1,50
da 19-20 CV a 21-22 CV	1,50
da 21-22 CV a 23 CV e oltre	1,50

46. Il signor Tarantik osserva che, poiché la Corte nella sentenza Casarin ha in effetti giudicato che il livello della tassa che colpiva i veicoli con una potenza fiscale superiore o pari a 23 CV poteva indurre i consumatori ad acquistare veicoli di produzione nazionale appartenenti allo scaglione di 17-18 CV o allo scaglione di 15-16 CV, purché fossero soddisfatte le loro esigenze minime in materia di prestazioni, di dimensioni e di comodità [23], è necessario nella presente causa chiederle se il fattore di progressione tra lo scaglione cui appartengono i veicoli di 19 CV e oltre (che sono tutti veicoli importati) e lo scaglione comprendente le autovetture di 15-16 CV (per la maggior parte di fabbricazione nazionale) sia discriminatorio. Il signor Tarantik sostiene che taluni veicoli di oltre 23 CV possono in realtà presentare le stesse caratteristiche tecniche dei veicoli appartenenti allo scaglione di 15-16 CV, dal momento che in particolare la loro potenza effettiva, il loro prezzo e le loro prestazioni sono ampiamente analoghi. Il coefficiente applicabile ad un veicolo importato di 23 o 24 CV (quale il suo) è tuttavia di 47,6, mentre quello di un veicolo nazionale similare di 15-16 CV sarebbe di 11,5; la tassa da pagare per il primo veicolo sarebbe 4,13 volte maggiore di quella da versare per il secondo.

47. Il governo francese e la Commissione considerano entrambi che la prima que-

23 — V. punto 15 della sentenza.

stione del giudice nazionale dev'essere risolta facendo riferimento alla sentenza Casarin [24], in cui la Corte ha affermato quanto segue [25]:

«Un sistema impositivo non può essere considerato discriminatorio per il solo motivo che la categoria tassata in misura maggiore è esclusivamente composta da prodotti importati, in particolare da altri Stati membri (sentenze 14 gennaio 1981, causa 140/79, Chemial Farmaceutici, Racc. pag. 1, punto 18, e 5 aprile 1990, causa C-132/88, Commissione/Grecia, Racc. pag. I-1567, punto 18).

Al fine di determinare se l'incremento del coefficiente di progressione della tassa differenziale al disopra del limite dei 18 CV produca un effetto discriminatorio o protezionistico, occorre verificare se esso sia tale da distogliere il consumatore dall'acquisto di autovetture con una potenza fiscale superiore ai 18 CV, tutte di fabbricazione straniera, a beneficio delle autovetture di fabbricazione nazionale.

Supponendo che l'incremento del coefficiente applicato agli autoveicoli di potenza fiscale superiore a 18 CV distolga effettivamente taluni consumatori dall'acquisto di questi veicoli, essi sceglieranno un modello nello scaglione fiscale immediatamente inferiore, di 17-18 CV, oppure, come ha indicato l'avvocato generale al paragrafo 27 delle sue conclusioni, nello scaglione di 15-16 CV.

Orbene, si deve rilevare anzitutto che gli scaglioni fiscali corrispondenti a 15-16 CV e 17-18 CV comprendono sia autoveicoli importati sia autoveicoli di fabbricazione nazionale. Per quanto riguarda le autovetture che rientrano nello scaglione 17-18 CV, emerge dal fascicolo che esse sono in larghissima maggioranza di fabbricazione estera e che i costruttori nazionali detengono una quota di mercato pari soltanto al 5% circa del complesso delle autovetture vendute in quello scaglione. Quanto allo scaglione 15-16 CV, si deve sottolineare che, seppure la maggioranza degli autoveicoli venduti siano di fabbricazione nazionale, i consumatori dispongono, nondimeno, di un'ampia scelta di modelli importati nell'ambito di tale scaglione e, come emerge dal punto 6 della presente sentenza, il coefficiente di progressione relativo allo scaglione 15-16 CV è identico, in cifre arrotondate, a quello per lo scaglione 17-18 CV, di modo che i consumatori che si orientano verso un'autovettura di livello elevato non vengono indotti, per questa ragione, ad acquistare un modello che rientri nello scaglione 15-16 CV.

Stando così le cose, non si può ritenere che, nell'ambito di un sistema come quello in esame nel caso di specie, l'incremento del coefficiente di progressione possa aver

24 — Citata alla nota 1.

25 — Punti 21-25 della sentenza.

avuto l'effetto di favorire la vendita di autoveicoli di fabbricazione nazionale».

48. Condivido il punto di vista del governo francese e della Commissione secondo cui l'applicazione dei principi stabiliti dalla Corte nella sentenza Casarin[26] consente di risolvere la prima sotto-questione del giudice nazionale. Il giudice nazionale dovrà accertare quali veicoli si situano in un rapporto di concorrenza con autovetture quale l'automobile del signor Tarantik e dovrà esaminare come i veicoli importati ed i veicoli di fabbricazione nazionale che si trovino in un rapporto di concorrenza tra di loro si ripartiscano fra i diversi scaglioni fiscali. Tali considerazioni dovrebbero consentirgli di accertare se l'aumento del coefficiente di progressione favorisca la vendita di automobili di fabbricazione nazionale, nel qual caso dovrà concludere che l'elemento della tassa di cui trattasi è in contrasto con l'art. 95.

Sulla seconda questione: il metodo di calcolo della potenza fiscale

49. Con la seconda questione il giudice nazionale chiede se le circolari del 1956, 1977, 1987, 1988 e 1991 facciano sì che la tassa discrimini i proprietari di veicoli non omologati in base ad un modello in Francia. Come ho già osservato, la questione sembra basarsi sull'errata premessa che il veicolo del signor Tarantik non fosse stato omologato in base a un modello in Francia. Qualsiasi risposta ad una questione così formulata non può pertanto aiutare a risolvere la causa dinanzi al giudice nazionale. È tuttavia possibile riformulare la questione alla luce delle informazioni contenute nelle osservazioni presentate alla Corte e nelle risposte ai quesiti scritti posti dalla Corte al signor Tarantik. Sulla scorta di tali informazioni, suppongo che il giudice nazionale intendesse chiedere se le norme nazionali relative al calcolo della potenza fiscale avessero l'effetto di rendere la tassa discriminatoria i) in modo specifico, nei confronti dei proprietari di veicoli omologati in base ad un modello in Francia prima del 1° gennaio 1978, la cui potenza fiscale sia determinata in base alla circolare del 1956 o ii) più in generale, nei confronti dei proprietari di veicoli la cui potenza fiscale sia calcolata in base alla circolare del 1956. La soluzione di una di tali questioni consentirebbe al giudice nazionale di decidere se il sistema di calcolo della potenza fiscale applicato al veicolo del signor Tarantik sia discriminatorio.

50. Il signor Tarantik, dopo aver esaminato nei dettagli il sistema di calcolo della

26 — V. anche i paragrafi 23-27 (in particolare i paragrafi 26 e 27) delle mie conclusioni nella causa Casarin.

potenza fiscale, ne espone alcuni aspetti che a suo «avviso» sono discriminatori.

51. In primo luogo, egli prende in considerazione il mantenimento in vigore del massimale relativo al fattore K per taluni veicoli la cui potenza fiscale viene calcolata in base alla circolare del 1977. Tuttavia, non basta chiarire se la circolare del 1977, quale si applica a taluni veicoli nei cui confronti non è stato abolito il massimale relativo al fattore K, sia discriminatoria per risolvere la questione pendente dinanzi al giudice nazionale; questa riguarda il calcolo della potenza fiscale della Jaguar del signor Tarantik, che non è stata determinata (né alcuno ha sostenuto che debba esserlo) in base alla formula della circolare del 1977 che include un massimale relativo al fattore K. Di conseguenza, non si può considerare pertinente tale argomento del signor Tarantik. Come ho già menzionato, la Commissione intende promuovere un procedimento ex art. 169 del Trattato per censurare il mantenimento in vigore, in taluni casi, del massimale relativo al fattore K.

52. In secondo luogo, il signor Tarantik esamina il preteso effetto discriminatorio della coesistenza di più sistemi di calcolo della potenza fiscale, il meno favorevole dei quali si applica alle automobili importate. Egli ritiene che i criteri di distinzione fra i due principali metodi non siano obiettivi e portino ad un aumento della tassa dovuta solo per quanto riguarda gli autoveicoli importati.

53. Il signor Tarantik sostiene che la potenza fiscale degli autoveicoli fabbricati in Francia per la vendita nazionale è sempre stata determinata in base alla circolare più recente in vigore alla data dell'omologazione, mentre quella delle autovetture importate viene determinata in base a più circolari contenenti formule diverse: il risultato sarebbe che a talune autovetture importate viene attribuita una potenza fiscale diversa da quella attribuita ad un'automobile nazionale equivalente, senza che vi sia una ragione oggettiva per tale distinzione.

54. Inoltre, la potenza fiscale di numerose autovetture importate sarebbe determinata in base alla formula meno favorevole della circolare del 1956, senza che vi sia alcun criterio oggettivo che giustifichi tale distinzione. Quando un autoveicolo importato, analogo ad un veicolo di produzione nazionale in termini di potenza fiscale, di prezzo e di qualità intrinseche, è colpito da una tassa sensibilmente maggiore solo perché la formula scelta dallo Stato membro per essere applicata a tutti i veicoli similari risulta inadeguata e non raggiunge l'obiettivo ufficialmente assegnatole, la differenza d'imposta che grava sul proprietario di un autoveicolo importato di più di 16 CV

costituisce manifestamente un abuso e dovrebbe essere vietata.

55. Infine, il criterio per calcolare l'importo della tassa dovuta non sarebbe oggettivo in quanto la scelta da parte delle autorità pubbliche di formule diverse che si applicano soltanto a taluni veicoli importati può manifestamente disincentivare le importazioni e non è perfettamente neutra quanto ai suoi effetti. La Corte ha dichiarato che sussiste violazione dell'art. 95 del Trattato quando l'imposizione sul prodotto importato e quella sul prodotto nazionale similare sono calcolate in modo diverso e secondo diverse modalità che comportano, anche se soltanto in taluni casi, una tassazione maggiore gravante sul prodotto importato [27].

56. Il governo francese adduce che il sistema di calcolo della potenza fiscale del veicolo del ricorrente, vale a dire quello stabilito dalla circolare del 1956, è conforme all'art. 95. Ricorda che la Corte ha affermato che gli Stati membri hanno il diritto di applicare sistemi di tassazione progressivi basati su criteri oggettivi e che un sistema di tassazione non può essere considerato discriminatorio solo perché si applica soltanto a veicoli importati in mancanza di produzione nazionale [28], o solo perché soltanto prodotti importati, in particolare quelli provenienti da altri Stati membri, rientrano nella categoria maggiormente tassata [29]; e che gli Stati membri sono liberi di sottoporre prodotti quali le autovetture ad un sistema di tassa di circolazione il cui importo cresce progressivamente in funzione di un criterio oggettivo, *quale la cilindrata*, purché tale sistema di tassazione sia esente da qualsiasi effetto discriminatorio o protezionistico [30].

57. Il governo francese conclude che il sistema di calcolo della potenza fiscale quale definito dalla circolare del 1956, che è basato sul criterio oggettivo della cilindrata e che si applica indistintamente ai veicoli di produzione nazionale e straniera, è compatibile con l'art. 95; osserva che il ricorrente non ha provato l'effetto discriminatorio della circolare del 1956 nei confronti dei veicoli stranieri, né ha dimostrato che l'applicazione della circolare del 1956 induca i consumatori ad acquistare veicoli francesi aventi una cilindrata equivalente.

58. La Commissione si riferisce alle conclusioni che ho presentato nella causa

27 — Sentenza 17 febbraio 1976, causa 45/75, REWE (Racc. pag. 181, punto 15).

28 — Sentenza 5 aprile 1990, causa C-132/88, Commissione/Repubblica ellenica (Racc. pag. I-1567).

29 — Sentenza Casarin, citata nota 1, punto 21 della sentenza.

30 — Sentenza Casarin, punto 17; il corsivo è del governo francese.

Tabouillot [31], in cui rilevavo l'evidente mancanza di trasparenza nell'applicazione della tassa di circolazione e sottolineavo che un sistema impositivo così poco trasparente da impedire ai giudici nazionali di stabilire se sia discriminatorio o meno non consentirebbe al contribuente di far valere l'art. 95 e risulterebbe già per questa sola ragione incompatibile con l'art. 95 [32]. La Commissione ritiene che la soluzione della questione posta dal giudice nazionale possa essere trovata nelle suddette conclusioni, nel senso che la compatibilità del sistema francese con l'art. 95 non è garantita data la sua persistente e grave mancanza di trasparenza.

59. Più in particolare — osserva la Commissione — non si può essere sicuri che le condizioni nelle quali il calcolo svantaggioso cui dà luogo la circolare del 1956 si applica a veicoli autorizzati individualmente a circolare dopo il 1° gennaio 1978 siano neutre ed oggettive come previsto dall'art. 95. Per accertarlo, occorrerebbe sapere se le autorità considerino che i suddetti veicoli sono conformi o equivalenti ad un modello già omologato; il governo francese non ha fornito dettagli dei criteri applicati.

60. La Commissione rileva del pari che le autorità francesi si mostrano particolarmente esigenti quanto alla prova delle caratteristiche tecniche del veicolo presentato singolarmente all'omologazione, necessaria per applicare la formula di cui alla circolare del 1977; essa si domanda se tali esigenze in materia di prova siano veramente adeguate all'obiettivo perseguito e soprattutto proporzionate.

61. La Commissione ha addotto altri argomenti quanto alla legittimità della circolare del 1977, in particolare per quanto riguarda il massimale relativo al fattore K per talune categorie di veicoli. Tali osservazioni sembrano basarsi sull'errata premessa — del tutto comprensibile alla luce dell'ordinanza — che la potenza fiscale della Jaguar del signor Tarantik sia stata calcolata in base alla formula contenuta nella circolare del 1977, cioè assoggettando il fattore K ad un massimale. Esse non sono quindi pertinenti per il caso in esame. Come ho già osservato, questo particolare aspetto dell'attuale applicazione della circolare del 1977 ha indotto la Commissione ad avviare un'azione per inadempimento, che appare nettamente più adeguata per valutare la legittimità di tale aspetto dell'applicazione della circolare di quanto non lo sia il rinvio pregiudiziale effettuato da un

31 — Citata, alla nota 1.
32 — Punti 34 e 35.

organo giurisdizionale in una causa che non sollevi tale problema.

62. La circostanza che taluni argomenti della Commissione nascano da un'errata percezione dei fatti che hanno dato origine alla causa principale illustra perfettamente le difficoltà sollevate dall'ordinanza di rinvio in esame. In particolare, due fondamentali aspetti rimanevano ancora ambigui alla fine della fase scritta, vale a dire non era chiaro se la potenza fiscale dell'autovettura del signor Tarantik fosse stata calcolata conformemente alla circolare del 1956 o alla circolare del 1977, e non si sapeva con certezza se il suddetto autoveicolo fosse stato autorizzato a circolare singolarmente oppure omologato in base ad un modello. Su entrambi i punti risulta dall'ordinanza di rinvio che il giudice nazionale ha deferito le questioni partendo da premesse sbagliate. Di conseguenza, non vi è stato un esauriente scambio di argomenti tra le parti. Così stando le cose, non mi sembra opportuno esaminare nei dettagli l'interazione fra i due sistemi. Mi limiterò invece alle seguenti osservazioni sull'opacità della normativa nazionale, che in ampia misura riecheggiano quanto ho già detto nella causa Tabouillot.

63. Risulta chiaro dalla giurisprudenza della Corte che la tassazione progressiva è consentita, a condizione che abbia effetti neutri sulla produzione nazionale e sulle importazioni. Questo requisito della neutralità si applica, nel caso degli autoveicoli, anche alle modalità di determinazione della potenza fiscale. Laddove vengano utilizzati due metodi differenti che si traducono in differenti livelli di tassazione, come sembra che si verifichi nella specie, il sistema deve del pari essere neutro: le norme che determinano la scelta del metodo devono basarsi su criteri obiettivi che non siano discriminanti nei confronti di prodotti simili importati, né tali da proteggere la produzione nazionale.

64. Non è affatto chiaro se il sistema francese sia conforme a tali presupposti e sembra inoltre, che ci sia una grave mancanza di trasparenza nella sua effettiva applicazione. L'ambito d'applicazione delle due circolari è lungi dall'essere agevolmente comprensibile, il rapporto fra i due sistemi è complesso ed oscuro e sembra che non vi siano criteri oggettivi per l'esercizio della discrezionalità di cui apparentemente si può far uso al fine di stabilire se in taluni casi le autovetture rientrano nell'ambito d'applicazione dell'una o dell'altra circolare. La Corte ha dichiarato che, in caso di mancanza di trasparenza, tocca allo Stato membro interessato dimostrare che il sistema in questione non comporta, in nessun caso, effetti discriminatori. [33] Tale affermazione, benché effettuata a proposito di un ricorso per inadempimento, promosso in base all'art. 169 del Trattato, deve chiaramente avere una portata gene-

33 — Sentenze 26 giugno 1991, causa C-152/89, Commissione//Lussemburgo (Racc. pag. I-3141, punto 25) e causa C-153/89, Commissione/Belgio (Racc. pag. I-3171, punto 16).

rale. L'art. 95 del Trattato produce effetti diretti e deve poter essere invocato davanti ai giudici nazionali. Un sistema di tassazione così poco trasparente da non consentire ai giudici nazionali di decidere se esso abbia o meno carattere discriminatorio impedirebbe al contribuente di fare affidamento sull'art. 95. Già per questa sola ragione esso andrebbe ritenuto incompatibile con l'art. 95 del Trattato. Il divieto di discriminazione fiscale sarebbe largamente eluso se uno Stato membro potesse introdurre o mantenere in vigore un sistema fiscale non trasparente, in particolare qualora la tassa sia differenziale e progressiva e si applichi ad un prodotto fiscalmente molto sensibile e oggetto di scambi oltre frontiera in grandi quantità, come nel caso delle automobili.

Sulla terza questione: se la tassa debba essere versata

65. Con la terza questione il giudice nazionale chiede in sostanza se, nel caso in cui la tassa sia dichiarata incompatibile con l'art. 95, il proprietario di un veicolo con una potenza fiscale superiore a 100 kW possa astenersi dal pagarla.

66. Il riferimento ai veicoli di potenza fiscale superiore a 100 kW appare ancora una volta privo di pertinenza per la causa dinanzi al giudice nazionale: la soglia di 100 kW è significativa solo per taluni veicoli la cui potenza effettiva superi tale soglia, la cui potenza fiscale sia calcolata conformemente alla circolare del 1977 e che non rientrino nell'ambito d'applicazione della circolare del 1991. Poiché la potenza fiscale del veicolo del signor Tarantik non è stata calcolata in base alla circolare del 1977, la soluzione della questione così come è stata formulata non aiuterebbe il giudice nazionale a risolvere la causa pendente dinanzi a lui.

67. Vorrei tuttavia brevemente osservare come dalla giurisprudenza della Corte emerga chiaramente che i tributi dichiarati compatibili con l'art. 95 non possono essere legittimamente richiesti dalle autorità pubbliche e, una volta versati, possono essere recuperati. Le domande di rimborso sono disciplinate dalle norme nazionali vigenti, fermo restando che le modalità previste non possono essere né meno favorevoli di quelle relative alle analoghe azioni di natura nazionale, né tali da rendere impossibile o eccessivamente difficile in pratica l'esercizio dei diritti che i giudici nazionali devono tutelare [34].

34 — V., ad esempio, sentenza Deville citata alla nota 18, punto 12.

Conclusione

68. Per le suddette ragioni, non sono sicuro che tutte le questioni si pongano effettivamente nei termini in cui sono state formulate dal Tribunal de grande instance di Meaux. È tuttavia possibile risolverle, dopo averle, se del caso, adeguatamente riformulate, nel seguente modo.

1) Spetta al giudice nazionale determinare, alla luce della sentenza della Corte nella causa C-113/94, Casarin (Racc. 1995, pag. I-4203), se il coefficiente di progressione fra lo scaglione cui appartiene un veicolo importato di oltre 18 CV e lo scaglione cui appartiene un veicolo similare di 15-16 CV sia discriminatorio e violi quindi l'art. 95 del Trattato.

2) L'art. 95 del Trattato non osta all'applicazione, da parte di uno Stato membro, di due tipi di norme per calcolare la potenza fiscale degli autoveicoli, a condizione che la scelta fra i due tipi di regole si basi su criteri obiettivi che non siano discriminanti nei confronti di prodotti similari importati e non siano tali da proteggere la produzione nazionale. In caso di mancanza di trasparenza nel sistema usato da uno Stato membro per calcolare la potenza fiscale degli autoveicoli, tocca allo Stato membro provare dinanzi al giudice nazionale che il sistema non produce alcuna possibilità di effetti discriminatori.

3) I tributi dichiarati incompatibili con l'art. 95 del Trattato non possono essere legittimamente richiesti dalla pubblica autorità e, una volta versati, possono essere rimborsati. Le domande di rimborso sono disciplinate dalle norme nazionali vigenti, fermo restando che le modalità previste non possono essere né meno favorevoli di quelle relative alle analoghe azioni di natura nazionale, né tali da rendere impossibile o eccessivamente difficile in pratica l'esercizio dei diritti che i giudici nazionali devono tutelare.