far valere in giudizio l'efficacia dell'atto, possa essere lo stesso nei due casi. È quindi opportuno esaminare, caso per caso, se la natura, lo spirito e la lettera della disposizione di cui trattasi consentano di riconoscerle efficacia diretta nei rapporti fra il destinatario dell'atto e i terzi.

2. L'articolo 4, 2° comma, della decisione del Consiglio 13 maggio 1965, che vieta agli Stati membri di cumulare il sistema comune d'imposta sulla cifra d'affari con regimi d'imposte specifiche equipollenti, in relazione alle disposizioni contenute nelle direttive del Consiglio in data 11 aprile 1967 e 9 dicembre 1969, ha efficacia diretta nei rapporti fra gli Stati membri destinatari della decisione ed i singoli, efficacia che questi ultimi possono far valere in giudizio.

3. Il divieto di cumulare il sistema comune d'imposta sulla cifra d'affari coi regimi d'imposte specifiche produce i suoi effetti dalla data fissata con la terza direttiva del Consiglio, del 9 dicembre 1969, e cioè a decorrere dal 1° gennaio 1972.

4. L'articolo 4, 2° comma, della decisione 13 maggio 1965 prevede l'abolizione delle imposte specifiche per garantire l'istituzione di un sistema comune e coerente d'imposta sulla cifra d'affari. Quest'obiettivo non preclude la possibilità di gravare i trasporti con altre imposte di diversa natura, che abbiano scopi diversi da quelli perseguiti mediante il sistema comune d'imposta sulla cifra d'affari. Un'imposta che colpisce non i rapporti commerciali, ma il solo fatto del trasporto su strada, e il cui imponibile è costituito non dalla controprestazione per l'adempimento di un contratto, ma dal carico fisico, espresso in tonnellate/chilometro, al quale l'attività colpita dall'imposta sottopone le strade, non corrisponde al normale tipo d'imposta sulla cifra d'affari contemplato dall'articolo 4, 2° comma, della decisione 13 maggio 1965.

5. La Corte, nell'ambito del procedimento previsto dall'articolo 177 del trattato CEE, non può valutare, in base al diritto comunitario, le caratteristiche di un'imposta istituita da uno Stato membro. Essa è tuttavia competente ad interpretare la norma comunitaria in questione, al fine di permettere al giudice nazionale di applicarla correttamente all'imposta litigiosa.

Nel procedimento 23-70

avente ad oggetto la domanda di pronunzia pregiudiziale proposta alla Corte, a norma dell'articolo 177 del trattato CEE, dal Finanzgericht di Düsseldorf, nella causa dinanzi ad esso pendente

fra

ERICH HASELHORST, Düsseldorf

e

FINANZAMT DÜSSELDORF - ALTSTADT,

domanda vertente sull'interpretazione dell'articolo 4 della decisione del Consiglio 13 maggio 1965, n. 65/271/CEE, e dell'articolo 1 della direttiva del Consiglio 11 aprile 1967, n. 67/227/CEE,

LA CORTE,

composta dai signori : R. Lecourt, presidente; A. M. Donner (relatore) e A. Trabucchi, presidenti di Sezione; W. Strauß, R. Monaco, J. Mertens de Wilmars e P. Pescatore, giudici;

avvocato generale : K. Roemer,
cancelliere : A. Van Houtte,

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

In fatto

I — Gli antefatti e il procedimento

I fatti che sono all'origine della controversia e le varie fasi del procedimento si possono riassumere come segue :

L'articolo 4 della decisione del Consiglio 13 maggio 1965 n. 271/CEE, relativa all'armonizzazione di alcune disposizioni che incidono sulla concorrenza nel settore dei trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili (GU 1965, pag. 1500 e segg.) ha il seguente tenore :

« Quando un sistema comune d'imposta sulla cifra d'affari sarà stato adottato dal Consiglio e posto in vigore negli Stati membri, questi ultimi lo applicheranno, secondo le modalità da fissare, ai trasporti di merci per ferrovia, su strada e per vie navigabili.

Al più tardi quando il sistema comune d'imposta sulla cifra d'affari di cui al comma precedente sarà posto in vigore, esso sostituirà i regimi d'imposte specifiche che hanno valore d'imposta sulla cifra d'affari, qualora i trasporti di merci per ferrovia, su strada e per vie navigabili siano soggetti a tali regimi ».

L'11 aprile 1967 veniva adottata la prima direttiva del Consiglio (67/227/CEE), in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alle imposte sulla cifra d'affari (GU 1967, pag. 1301 e segg.), il cui articolo 1 recita :

« Gli Stati membri sostituiscono il loro sistema attuale d'imposte sulla cifra d'affari col sistema comune d'imposta sul valore aggiunto definito dall'articolo 2.

In ciascuno Stato membro la legge che effettua tale sostituzione sarà promulgata nei più brevi termini, per poter entrare in vigore ad una data

che sarà stabilita da ciascuno Stato membro tenendo conto della situazione congiunturale, ma che non sarà posteriore al 1° gennaio 1970.

A decorrere dall'entrata in vigore di detta legge, lo Stato membro non può mantenere, né istituire alcuna misura forfettaria di compensazione all'importazione ed all'esportazione a titolo d'imposte sulla cifra d'affari per gli scambi tra gli Stati membri ».

La terza direttiva del Consiglio (69/463/CEE), del 9 dicembre 1969, in materia d'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alle imposte sulla cifra d'affari — Introduzione dell'imposta sul valore aggiunto negli Stati membri (GU L 320 del 20 dicembre 1969, pag. 34 e segg.), sostituiva alla data del 1° gennaio 1970, indicata all'articolo 1 della direttiva 11 aprile 1967, quella del 1° gennaio 1972.

La Repubblica federale di Germania adempiva gli obblighi derivantile dall'articolo 1 della prima direttiva in data 11 aprile 1967, istituendo l'imposta sul valore aggiunto con legge 29 maggio 1967, relativa all'imposta sulla cifra d'affari (Umsatzsteuergesetz, BGBl. I, pag. 545). Questa legge, entrata in vigore il 1° gennaio 1968, si applica anche ai servizi di trasporto. La legge relativa alla tassazione dei trasporti (Beförderungssteuergesetz), in vigore fino a quel momento secondo il testo del 13 giugno 1955 (BGBl. I, pag. 366) veniva abrogata (art. 31 della legge 29 maggio 1967 relativa all'imposta sulla cifra d'affari — Umsatzsteuergesetz).

Dal 1° gennaio 1969, i trasporti di merci su strada sono inoltre soggetti, nella Repubblica federale di Germania, all'imposta sul trasporto di merci su strada ai sensi della relativa legge del 28 dicembre 1968 (Gesetz über die Besteuerung des Strassengüterverkehrs, BGBl. I, pag. 1461). Detta imposta ammonta ad 1 pfennig la tonnellata/chilometro, per il trasporto di merci a grande distanza (§ 4). Qualora si tratti del trasporto di merci importate via mare ed il viaggio abbia inizio in un porto marittimo, l'imposta viene calcolata senza tener conto dei primi 170 km (§ 3). La legge cesserà di aver effetto il 31 dicembre 1970 (§ 14).

Nel novembre 1967, in conformità all'articolo 1 della decisione del Consiglio 21 marzo 1962, relativa all'istituzione di una procedura di esame e di consultazione preventivi per alcune disposizioni legislative, regolamentari o amministrative previste dagli Stati membri nel settore dei trasporti (GU n. 23 del 3 aprile 1962, pag. 720), il governo tedesco aveva comunicato alla Commissione un disegno di legge relativo alla tassazione dei trasporti di merci su strada, disegno che faceva parte integrante del « programma di politica dei trasporti per gli anni 1968-1972 » approvato dal governo federale l'8 novembre 1967.

Il 31 gennaio 1968, la Commissione rivolgeva alla Repubblica federale una raccomandazione riguardante, fra l'altro, detto disegno di legge e le chiedeva di rinunciare all'imposta specifica (GU n. L 35 dell'8.2.1968, pag. 14 e segg.).

In forza della legge 28 dicembre 1968, il Finanzamt Düsseldorf-Altstadt ingiungeva al sig. Erich Haselhorst (in prosieguo, l' « attore »), titolare di un'impresa di trasporti su strada a grande distanza, il pagamento della somma di 1285,10 DM per trasporti effettuati nel febbraio 1969. Il provvedimento veniva impugnato *per saltum* dinanzi al Finanzgericht di Düsseldorf.

L'attore assume che la legge summenzionata, in base alla quale sono stati emessi gli avvisi d'accertamento, è illegittima in quanto viola l'articolo 4 della decisione del Consiglio CEE 13 maggio 1965. Detto articolo ha effetto dal 1° gennaio 1968, data di entrata in vigore, nella Repubblica federale, del sistema dell'imposta sul valore aggiunto, a decorrere dalla quale è di conseguenza vietato reintrodurre i sistemi d'imposte specifiche. La decisione del Consiglio contiene norme giuridiche direttamente efficaci, che attribuiscono diritti soggettivi ai terzi e prevalgono sulle norme di diritto interno. La legge

28 dicembre 1968 viola inoltre gli articoli 5, 2° comma, 74, 86 e 37 del trattato CEE.

Con ordinanza 20 maggio 1970, il Finanzgericht di Düsseldorf ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte di giustizia delle Comunità europee, a norma dell'articolo 177 del trattato CEE, le seguenti questioni pregiudiziali :

« 1) Se il combinato disposto degli articoli 4 della decisione del Consiglio dei ministri CEE 13 maggio 1965 (relativa all'armonizzazione di alcune disposizioni che incidono sulla concorrenza nel settore dei trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili; 65/271/CEE, GU n. 88 del 24 maggio 1965) e 1 della prima direttiva del Consiglio 11 aprile 1967 (in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alle imposte sulla cifra d'affari; 67/227/CEE, GU n. 71 del 14 aprile 1967), eventualmente in relazione anche alle disposizioni del trattato (articoli 5, 2° comma, 74 e 80), abbia effetti immediati nei rapporti giuridici tra Stati membri e singoli, e attribuisca a questi dei diritti soggettivi che i giudici nazionali devono tutelare.

2) Se il combinato disposto di cui sopra, eventualmente in relazione alle norme del trattato CEE (artt. 5, 2° comma, 74 e 80), vietasse ad uno Stato membro che aveva già adottato il sistema comunitario d'imposta sul valore aggiunto, sopprimendo le imposte specifiche sul trasporto delle merci, d'istituire, anteriormente al 1° gennaio 1970, cioé quando non tutti gli Stati membri avevano ancora adottato detto sistema, nuove imposte specifiche sul trasporto di merci, equipollenti all'imposta sulla cifra d'affari.

3) Se l'imposta tedesca sul trasporto di merci su strada (BGBl., 1968, I, pag. 1461), che grava su un'attività e non su uno scambio di servizi, e il cui imponibile è costituito non già dalla controprestazione per l'adempimento di un contratto, bensì dal prodotto della prestazione, vada considerata come un'imposta specifica, ai sensi dell'articolo 4 della decisione del Consiglio 13 maggio 1965 ».

Il Finanzgericht ritiene necessario, ai fini dell'emananda sentenza, che la Corte risolva le dette questioni. Esso è convinto che il diritto comunitario prevale, di regola, su quello della Repubblica federale, ma nutre dubbi, nella fattispecie, relativamente al se le summenzionate disposizioni delle decisioni del Consiglio CEE (eventualmente in relazione alle norme del trattato) abbiano efficacia immediata nei confronti dei singoli. Inoltre, ritiene ambiguo il testo delle disposizioni stesse, dal quale non risulta chiaramente se il divieto di reintrodurre imposte specifiche sul trasporto di merci in sostituzione dell'imposta sulla cifra d'affari si applichi a decorrere dalla data in cui lo Stato considerato ha adottato il sistema comune d'imposta sul valore aggiunto, sopprimendo le imposte specifiche che gravano sul trasporto di merci, ovvero a decorrere dalla data in cui tutti gli Stati membri abbiano istituito tale sistema.

L'ordinanza di rinvio è stata registrata nella cancelleria della Corte il 25 maggio 1970.

L'attore nel giudizio di merito e la Commissione delle Comunità europee hanno presentato osservazioni scritte, a norma dell'articolo 20 dello statuto della Corte di giustizia della CEE.

Su relazione del giudice relatore e sentito l'avvocato generale, la Corte ha deciso di non procedere ad istruttoria.

L'attore, il governo tedesco e la Commissione delle Comunità europee hanno svolto le loro osservazioni orali all'udienza del 15 settembre 1970.

L'avvocato generale ha presentato le sue conclusioni all'udienza del 17 settembre 1970.

L'attore era rappresentato dagli avvocati Deringer, Tessin, Herrmann e Sedemund, del Foro di Colonia.

Il governo tedesco era rappresentato dal sig. Morawitz.
La Commissione delle Comunità europee era rappresentata dal suo consigliere giuridico, sig. Wägenbaur.

II — Le osservazioni delle parti

Le osservazioni delle parti si possono riassumere come segue :

1 — *Sulla prima questione*

a) Osservazioni della Commissione

La *Commissione* si chiede in primo luogo se sia esatto qualificare l'atto del Consiglio in data 13 maggio 1965 come una « decisione » ai sensi dell'articolo 189 del trattato. In proposito essa rileva che numerose disposizioni di tale atto hanno piuttosto un carattere programmatico, ma ve ne sono altre, fra le quali in particolare l'articolo 4, 2° comma, che non richiedono ulteriori provvedimenti comuni per la loro attuazione. La Commissione ne desume che si tratta di una vera e propria decisione.
Essa si chiede, poi, se non vi siano obiezioni di principio al fatto che disposizioni contenute in una decisione (ed eventualmente in una direttiva) destinata ad uno Stato membro siano riconosciute « direttamente efficaci », supposto che tali disposizioni siano chiare e incondizionate e non lascino agli Stati membri alcun effettivo potere discrezionale nella loro attuazione. Al riguardo, essa fa un inventario degli argomenti che possono essere dedotti a favore o contro questa « efficacia diretta », sviluppando dapprima una serie di argomenti contrari :

1) A norma dell'articolo 189 del trattato, le decisioni destinate agli Stati membri sono obbligatorie per i soli Stati in esse designati. Perciò, nei confronti del singolo, esse avranno unicamente effetti indiretti, in quanto solo in seguito ad un provvedimento d'attuazione di diritto interno possono derivarne diritti e doveri per i singoli. A favore di questa tesi ci si può inoltre richiamare al fatto che l'articolo 189 del trattato riconosce efficacia diretta soltanto ai regolamenti.
2) Per quanto riguarda il diritto comunitario secondario, il trattato distingue espressamente gli atti giuridici immediatamente efficaci — i regolamenti — dagli atti giuridici che non possiedono questo carattere (direttive e decisioni destinate agli Stati). Questa rigida distinzione sarebbe posta nel nulla, qualora si riconoscesse l'efficacia diretta di particolari disposizioni contenute in una decisione il cui destinatario sia uno Stato membro. In tal modo sarebbe compromessa la certezza del diritto.
3) Per taluni settori (ad esempio, l'agricoltura, i trasporti, la politica commerciale), il trattato lascia libera scelta dell'atto giuridico. Per altri settori, l'unico strumento ammesso è la direttiva (ad esempio, in materia di diritto di stabilimento e di servizi, di armonizzazione delle legislazioni). Da ciò si può desumere che gli Stati membri non intendevano attribuire alla Comunità, in questi settori, alcun potere normativo diretto.
4) Infine, ai sensi del trattato, non è necessario che le decisioni vengano pubblicate. Dipende quindi, più o meno, dal caso o dall'abilità del singolo il fatto ch'egli possa eventualmente far valere dinanzi ai giudici del suo paese disposizioni di diritto comunitario a lui favorevoli. Ne deriva una certa disuguaglianza di fronte alla legge, in quanto non si può ritenere a priori che il giudice sia informato di atti giuridici non pubblicati.

La Commissione svolge poi una serie di argomenti a favore dell' « efficacia diretta » :

1) Secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia relativa alle norme del trattato aventi efficacia diretta, non è

decisivo il fatto che gli Stati membri siano indicati come loro destinatari. Il problema è invece quello di stabilire se, per la sua stessa natura, una determinata norma sia direttamente efficace. Le considerazioni svolte in proposito dalla Corte riguardo alle norme del trattato si possono applicare alle disposizioni contenute in una decisione destinata ad uno Stato membro.

2) È certamente esatto che l'articolo 189 del trattato riconosce espressamente solo al regolamento efficacia diretta in qualsiasi Stato membro. Tuttavia, la definizione di decisione di cui all'articolo 189 non esclude affatto la possibilità di riconoscere, a determinate condizioni, la stessa efficacia ad una decisione indirizzata ad uno Stato membro. È necessario distinguere tra « efficacia diretta » ai sensi dell'articolo 189 del trattato, e disposizioni atte a « produrre direttamente effetti nei rapporti giuridici fra gli Stati membri e i singoli ». Ai sensi dell'articolo 189, « efficacia diretta » significa in sostanza che non è necessario un atto positivo di diritto interno perché un determinato atto di diritto comunitario possa produrre i suoi effetti. Quanto al problema del se determinate disposizioni siano atte, secondo la giurisprudenza della Corte, a produrre « effetti diretti » nei confronti dei singoli, è necessario invece — trattandosi di obblighi di fare — stabilire se, nonostante la mancanza di una legge interna di attuazione, spettino direttamente al singolo determinati diritti.

3) Il pericolo d'incertezza giuridica non dev'essere esagerato. In sostanza, non possono sorgere problemi se non quando una decisione imponga agli Stati membri di agire in un certo modo e il termine impartito a tal fine sia trascorso inutilmente. Per precauzione si protrebbero prevedere termini sufficientemente lunghi, mentre gli Stati membri dovrebbero fare il possibile, da parte loro, per emanare tempestivamente le necessarie norme d'attuazione. Se si aggiunge che, secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia, deve trattarsi di disposizioni inequivocabili e incondizionate, ne consegue che il problema dell'efficacia diretta non dovrebbe presentarsi che per un numero ristretto di decisioni.

4) Il riconoscere efficacia diretta a talune disposizioni contenute in decisioni destinate agli Stati non significa che il sistema degli atti di diritto comunitario secondario, contemplato dall'articolo 189 del trattato, venga abbandonato. L'efficacia diretta di talune disposizioni — fermo restando il sistema di cui all'articolo 189 del trattato — implica invece un rafforzamento della tutela giurisdizionale dei diritti soggettivi dei singoli.

5) Di solito, le istituzioni comunitarie pubblicano per informazione nella Gazzetta ufficiale, salvo rare eccezioni, le decisioni destinate agli Stati membri. L'argomento tratto dalla non obbligatorietà della pubblicazione delle decisioni destinate agli Stati si rivela perciò inconsistente, in quanto gli organi comunitari vanno oltre l'obbligo sancito dall'articolo 191 del trattato, pubblicando anche le decisioni destinate agli Stati.

6) La giurisprudenza della Corte sembra fornire non già motivi contrari, bensì argomenti a favore dell'efficacia diretta delle decisioni. Ad esempio, nella sentenza 18 febbraio 1970, pronunziata nella causa 38-69, la Corte di giustizia si esprime nei seguenti termini, riguardo alla cosiddetta decisione di acceleramento del 26 luglio 1966 (GU delle CC.EE. 1966, pag. 2971) :

« Questa decisione, pur se formalmente era indirizzata solo agli Stati membri, è destinata a ripercuotersi su tutto il Mercato comune e subordina o prepara l'entrata in vigore di disposizioni immediatamente applicabili negli Stati membri, fondate

sull'articolo 9, 1° comma, del trattato e, per quanto riguarda in ispecie le relazioni coi paesi terzi, fondate sul regolamento del Consiglio n. 950/68/CEE del 28 giugno 1968, relativo alla tariffa doganale comune (GU 1968, L, pag. 172)... ». (Raccolta XVI-1970, pag. 57.)

Tale motivazione potrebbe far pensare che la Corte di giustizia non è aliena dal riconoscere efficacia diretta alla decisione di acceleramento, alla stessa stregua delle norme che riguardano il regime doganale, « pur se formalmente era indirizzata solo agli Stati membri ».

Alla luce di tutte queste considerazioni e insistendo in particolare sull'aspetto relativo alla tutela giurisdizionale dei singoli, la Commissione sostiene che non esistono argomenti decisivi che consentano di negare l'efficacia diretta di talune norme di diritto comunitario per l'unica ragione ch'esse fanno parte di una decisione destinata ad uno Stato membro.

Applicando poi all'articolo 4, 2° comma, della decisione del Consiglio 13 maggio 1965 i criteri elaborati dalla Corte a proposito delle disposizioni del trattato, la Commissione giunge alla conclusione che si tratti in realtà di un obbligo ben preciso, che implica sia l'ingiunzione di abolire le « imposte specifiche », sia il divieto di istituire nuove imposte dello stesso tipo. Quest'obbligo, tuttavia, diventa pienamente effettivo soltanto dal 1° gennaio 1972, con la conseguenza che prima di tale data la norma di cui trattasi non attribuisce diritti soggettivi ai singoli.

Per quanto riguarda, poi, gli articoli 5, 2° comma, 74 e 80 del trattato CEE, la Commissione sostiene che l'obbligo di cui all'articolo 5, 2° comma, è formulato in modo troppo generico ed impreciso per avere, come tale, efficacia diretta. Al massimo, esso potrebbe acquistare tale efficacia in relazione ad altre norme comunitarie, purché queste siano, a loro volta, precise e incondizionate. Ora, detti requisiti mancano, per l'appunto, all'articolo 74 del trattato, che si limita ad enunciare il principio della politica comune dei trasporti. Quanto all'articolo 80, la Commissione assume che l'espressione « condizioni di trasporto » va intesa in modo da comprendere, a parte i prezzi di trasporto, tutte le altre condizioni relative ad un determinato tipo di trasporto. Il termine non comprende quindi le disposizioni fiscali come quelle relative all'imposta litigiosa. Con questa riserva la Commissione si pronuncia sulla questione deferita, alla quale in definitiva essa « è propensa a dare soluzione affermativa », facendo valere, fra l'altro, che il potere discrezionale attribuitole dell'articolo 80 lascia intatto il divieto di principio contenuto in questa norma.

b) Osservazioni dell'attore

Anche l'*attore* sostiene che non si può negare l'efficacia immediata di determinate norme di diritto comunitario per la semplice ragione ch'esse fanno parte di una decisione diretta ad uno Stato membro. A tal fine, egli si basa essenzialmente su argomenti identici a quelli avanzati dalla Commissione a sostegno di questa tesi.

Inoltre, egli insiste sul fatto che l'elemento decisivo per stabilire se un atto comunitario abbia efficacia immediata è il contenuto dell'atto stesso, più che la forma. Egli osserva, del resto, che la decisione del Consiglio 13 maggio 1965 è stata pubblicata. Se ne può dedurre — dato che l'articolo 191 del trattato CEE prevede la notifica delle decisioni ai loro destinatari — che il provvedimento in parola è stato concepito come atto a produrre effetti direttamente nei confronti dei singoli, « destinatari » della pubblicazione nella Gazzetta ufficiale.

Quanto all'articolo 4 della decisione del Consiglio 13 maggio 1965, l'attore sostiene ch'esso impone un obbligo chiaro e preciso. Egli richiama poi la giurisprudenza della Corte nelle cause 57-65 (Raccolta XII-1966, pag. 220 e segg.) e 13-68 (Raccolta XIV-1968, pag. 602 e segg.), per sostenere che la circostanza che quest'obbligo sia sotto-

posto ad un termine non influisce sulla sua capacità di produrre effetti direttamente nei confronti dei singoli. Egli propone quindi di risolvere la questione in senso affermativo.

2 — *Sulla seconda questione*

a) Osservazioni della Commissione

La *Commissione* osserva che l'articolo 4, 2° comma, non stabilisce alcun termine, ma con l'espressione « al più tardi » fa riferimento, per quanto riguarda la data, al comma precedente. Questa disposizione può essere intesa in vari modi, in quanto l'espressione « sarà stato ... posto in vigore negli Stati membri » ammette almeno due interpretazioni. La data da prendere in considerazione dovrebbe essere o quella in cui ciascuno degli Stati membri ha istituito (o istituirà) l'imposta sul valore aggiunto, oppure la data ultima in cui tutti gli Stati membri dovranno aver istituito tale imposta. Secondo la Commissione, tuttavia, la prima interpretazione va respinta. Accogliendola, infatti, si « penalizzerebbe » lo Stato membro diligente, che avesse introdotto l'IVA prima dégli altri, in quanto esso si troverebbe, da quel momento, vincolato e senza difesa nei confronti degli altri Stati membri, i quali godrebbero ancora della loro libertà d'azione in questo campo. Inoltre, l'azione di armonizzazione che costituisce oggetto della decisione 13 maggio 1965 può essere realizzata soltanto su scala comunitaria, non già attraverso provvedimenti adottati, in date differenti, nei vari Stati membri. Perciò, tenendo anche conto della « terza direttiva », la Commissione sostiene che l'articolo 4, 2° comma, della decisione 13 maggio 1965 ha forza obbligatoria per ciascuno degli Stati membri soltanto a decorrere dal 1° gennaio 1972.

D'altra parte, gli articoli 5, 2° comma, 74 e 80 del trattato CEE, anch'essi richiamati dal Finanzgericht, sono, a suo avviso, irrilevanti nella fattispecie.

Di conseguenza, alla seconda questione va data soluzione negativa.

b) Osservazioni dell'attore

L'*attore* chiede alla Corte di risolvere la seconda questione in senso affermativo.

A tale scopo, egli contesta in primo luogo la fondatezza dell'argomentazione svolta dal governo tedesco nella sua risposta al parere espresso dalla Commissione, in data 23 maggio 1969, relativamente all'imposta litigiosa, argomentazione basata sul fatto che non era intervenuta la determinazione delle « modalità », prevista dall'articolo 4, 1° comma, della decisione 13 maggio 1965. Al riguardo, l'attore assume fra l'altro che :

— l'argomentazione in parola porta alla conclusione — inammissibile — che, anche qualora tutti gli Stati membri avessero introdotto il sistema comune dell'IVA, la mancata determinazione delle modalità costituirebbe un ostacolo all'entrata in vigore del divieto d'istituire imposte specifiche, divieto contenuto nell'articolo 4, 2° comma;

— la seconda direttiva in materia d'imposta sul valore aggiunto è espressamente intesa a disciplinare la struttura e le modalità d'attuazione del sistema comune dell'IVA e, benché contenga una riserva circa la propria applicazione ai prodotti agricoli, si applica certamente ai trasporti (cfr. art. 6, n. 2, in relazione all'allegato B);

— il governo tedesco sembra aver anch'esso considerato sufficienti le modalità così stabilite, poiché ha espressamente incluso i trasporti nel campo d'applicazione del nuovo sistema dell'IVA;

— dopo essersi in tal modo attenuto all'articolo 4 della decisione 13 maggio 1965, il governo tedesco non può legittimamente sottrarsi al divieto imposto dallo stesso articolo.

L'attore sostiene, d'altra parte, che la data fissata come scadenza del termine di cui dispongono gli Stati membri per adottare il sistema comune dell'IVA

(1° gennaio 1970, data sostituita poi con quella del 1° gennaio 1972) non può essere considerata come quella in cui diventa effettivo il divieto di cui all'articolo 4 della decisione 13 maggio 1965, e ciò per le seguenti ragioni;

— l'articolo 4, 1° comma, fa menzione dell'eventualità che il nuovo sistema d'imposta sul valore aggiunto sia posto in vigore negli Stati membri, non già del termine ultimo a questi impartito per provvedere in tal senso;

— inoltre, e soprattutto, non si può ignorare che il detto articolo 4 prevede quattro « fasi » che, mentre devono tenersi nettamente distinte l'una dall'altra, si succedono tuttavia logicamente, e quasi sempre coincideranno nel tempo. Perciò, dal momento in cui ha adottato il nuovo sistema comune dell'IVA (a), lo Stato membro interessato è tenuto ad applicarlo anche ai trasporti (b) e, di conseguenza, a sopprimere le imposte specifiche sui trasporti precedentemente in vigore (c), il che implica il divieto di reintrodurre imposte dello stesso tipo (d). Queste quattro fasi si integrano, così, in un sistema autonomo e completo, dal quale non possono essere arbitrariamente isolate. Questa concezione si concreta, del resto, anche nel divieto sancito dall'articolo 1, 3° comma, della « prima direttiva » in materia d'imposte sulla cifra d'affari, il quale dispone che ciascuno Stato membro, dal momento che abbia posto in vigore il sistema comune dell'IVA e indipendentemente dal comportamento degli altri Stati membri, non può mantenere, né istituire alcuna misura fortettaria di compensazione all'importazione o all'esportazione a titolo d'imposte sulla cifra d'affari.

Ne consegue che l'introduzione del sistema dell'IVA da parte della Repubblica federale di Germania implicava necessariamente, dal momento dell'entrata in vigore di questo sistema, il divieto assoluto di reintrodurre imposte specifiche sui trasporti. D'altra parte, la tesi secondo la quale detto divieto non diventa effettivo che dal momento in cui tutti gli Stati membri abbiano adottato il nuovo sistema non può essere accettata, in quanto consentirebbe a ciascuno Stato membro di far dipendere l'osservanza dei propri obblighi dalla diligenza degli altri Stati membri. Una tesi del genere sarebbe contraria al sistema e allo spirito del trattato, e alla giurisprudenza della Corte. L'attore osserva inoltre che l'ipotesi per cui uno Stato membro sarebbe libero di reintrodurre imposte specifiche, o addirittura — al limite — di abolire il nuovo sistema, fino a quando tutti gli Stati membri non abbiano istituito l'IVA, compromette gravemente la certezza del diritto nei confronti dei privati.

c) Osservazioni del governo tedesco

Il *governo tedesco* sostiene che in realtà il « sistema comune » dell'IVA costituisce semplicemente un modello teorico, che diventerà concreto solo quando sarà recepito in tutti gli ordinamenti giuridici nazionali. Ora, la sua efficacia necessariamente varia nel tempo e nello spazio (in quanto il sistema viene adottato in momenti diversi nei vari Stati membri) è inconciliabile con la pretesa « efficacia immediata ».

D'altra parte, il governo federale ricorda che la seconda direttiva in materia d'imposte sulla cifra d'affari non ha certamente fissato tutte le « modalità » necessarie.

Infine, esso assume che, se gli Stati membri hanno evidentemente l'obbligo morale di dare esecuzione il più presto possibile agl'impegni assunti, ciò non implica affatto — prima della scadenza del termine — un divieto assoluto, in senso giuridico, di ritornare su quanto è stato realizzato nella fattispecie.

3 — Sulla terza questione

a) Osservazioni della Commissione

La *Commissione* osserva che l'obbligo imposto dall'articolo 4, 2° comma, della

decisione 13 maggio 1965, relativo all'abolizione delle « imposte specifiche » — e, di conseguenza, il divieto di istituirne di nuove — mirano ad evitare la doppia imposizione dei trasporti dopo l'introduzione dell'IVA. Ne consegue che la disposizione summenzionata non vieta l'istituzione di imposte che si aggiungano all'IVA, senza sostituirsi ad essa, a condizione che le nuove imposte non abbiano natura d'imposta sulla cifra d'affari. La Commissione ritiene che l'imposta litigiosa soddisfi questa condizione. Infatti, sia la finalità di quest'imposta (nuovo orientamento nel settore dei trasporti), sia le sue modalità (l'imponibile è costituito dalla somma delle « tonnellate/chilometro » e non dalla controprestazione per l'adempimento di un contratto), sia infine il gran numero di eccezioni nella sua applicazione impediscono di qualificarla come una « imposta specifica ».

b) Osservazioni dell'attore

Per definire la nozione di « imposte specifiche » ai sensi dell'articolo 4, 2° comma, della decisione del Consiglio 13 maggio 1965, vanno esclusi, secondo l'*attore*, i seguenti criteri :

— la possibilità di paragonare, nella struttura e nelle modalità, l'imposta considerata con il nuovo sistema dell'IVA, in quanto le vecchie imposte specifiche sui trasporti, cui si riferisce evidentemente l'articolo 4, si differenziano nettamente — almeno nella Repubblica federale di Germania — dal nuovo sistema comune;

— il considerare come « imposte specifiche » le sole imposte precedentemente vigenti, e soppresse al momento dell'introduzione dell'IVA, in quanto il divieto di cui all'articolo 4 potrebbe così essere troppo facilmente eluso;

— il considerare come « imposte specifiche » le sole imposte che sostituiscano la vecchia imposta sulla cifra d'affari, perché in tal caso nulla si opporrebbe a che gli Stati membri reintroducano le vecchie imposte, in aggiunta al nuovo sistema. Nel parere 23 maggio 1969, destinato alla Repubblica federale di Germania, la Commissione ha affermato, del resto, che il sistema comune dell'IVA non ammette imposte supplementari gravanti direttamente o indirettamente sul fatturato.

Per contro, sempre secondo l'attore, il criterio decisivo in materia è il fatto che l'imposta considerata abbia effetti equivalenti a quelli delle vecchie imposte specifiche soppresse al momento dell'introduzione dell'IVA. Questo criterio è suggerito, in particolare, dal significato e dalla finalità dell'articolo 4, 2° comma, della decisione del Consiglio 13 maggio 1965. Infatti, uno dei principali ostacoli alla realizzazione del mercato comune in materia di trasporti sarebbero state le distorsioni della concorrenza derivanti dalla disparità dei sistemi di tassazione dei trasporti nei vari paesi, visto che in quasi tutti gli Stati membri i trasporti sono soggetti ad imposte specifiche equipollenti all'imposta sulla cifra d'affari. In base ai lavori preparatori, l'attore afferma che la decisione del Consiglio 13 maggio 1965 ha inteso, all'articolo 4, ottenere la soppressione di tutte queste imposte specifiche e la loro sostituzione col sistema comune dell'IVA. È quindi evidente che il divieto di cui all'articolo 4 mira, in particolare, ad evitare un ritorno alla precedente situazione e colpisce perciò, indipendentemente dalle modalità e dalla struttura, qualsiasi imposta avente nei confronti delle imprese di trasporto effetto equivalente alle vecchie imposte.

Assumendo che l'obiettivo della norma è quello di fare applicare il sistema comune dell'IVA a qualsiasi prestazione di servizi che possa influire sul prezzo dei beni oggetto di scambi intracomunitari, l'attore sostiene che va considerata « imposta specifica » qualsiasi imposta da cui deriva un aumento del prezzo dei trasporti. Egli osserva, al riguardo, che l'incidenza dell'imposta istituita con la legge tedesca 28 dicembre 1968 sul prezzo del trasporto è pressoché identica a quella della vecchia imposta sui trasporti, abolita in

quanto « imposta specifica » al momento dell'introduzione dell'IVA nella Repubblica federale di Germania.
Il criterio proposto sarebbe d'altra parte conforme ad un principio generale del trattato CEE, il quale, ai fini dell'effettivo raggiungimento dei suoi obiettivi, non si limita a considerare unicamente la nozione principale (dazi doganali, imposte, ecc.), ma riguarda anche misure di effetto equivalente o aventi un'incidenza soltanto indiretta.
L'attore ricorda ancora, del resto, che in una lettera del 23 maggio 1969 al governo tedesco, la Commissione dichiarava che l'imposta litigiosa era incompatibile col sistema comune dell'IVA, in quanto « questo sistema non ammette imposte supplementari basate direttamente o indirettamente sulla cifra d'affari ».
Concludendo, l'attore propone che alla terza questione venga data la seguente soluzione :

Va considerata « imposta specifica » qualsiasi imposta sui trasporti avente effettoe quivalente a quello di un'imposta sulla cifra d'affari o a quello delle imposte che sono state sostituite dal sistema comune dell'IVA e che gravano direttamente o indirettamente sulla cifra d'affari. È irrilevante perciò sapere se la base dell'imposta è costituita da un'attività ovvero da uno scambiodi servizi, e se l'imponibile è rappresentato dal prodotto della prestazione o dalla controprestazione per l'adempimento di un contratto.

c) Osservazioni del governo tedesco

Il *governo tedesco* assume — d'accordo, al riguardo, con la Commissione — che le obiezioni sollevate da quest'ultima nei confronti del disegno di legge relativo all'imposta litigiosa riguardavano l'opportunità, dal punto di vista della politica dei trasporti, del provvedimento stesso, non già la sua legittimità.

In diritto

1 Con ordinanza 20 maggio 1970, pervenuta in cancelleria il 25 maggio 1970, il Finanzgericht di Düsseldorf ha deferito alla Corte, a norma dell'articolo 177 del trattato CEE, varie questioni pregiudiziali vertenti sull'interpretazione dell'articolo 4 della decisione del Consiglio 13 maggio 1965, relativa all'armonizzazione di alcune disposizioni che incidono sulla concorrenza nel settore dei trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili (GU 1965, pag. 1500), in relazione all'articolo 1 della prima direttiva del Consiglio, in data 11 aprile 1967, in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alle imposte sulla cifra d'affari (GU 1967, pag. 1301), ed eventualmente agli articoli 5, 2° comma, 74 e 80 del trattato CEE.

Sulla prima questione

2 Il giudice chiede alla Corte di pronunziarsi sul se il combinato disposto degli articoli 4 della decisione e 1 della direttiva, eventualmente in relazione

anche agli articoli 5, 2° comma, 74 e 80 del trattato CEE, produca effetti immediati nei rapporti giuridici tra Stati membri e singoli, e attribuisca a questi dei diritti soggettivi che i giudici nazionali devono tutelare.

3 La questione riguarda innanzitutto gli effetti congiunti di talune disposizioni contenute, rispettivamente, in una decisione e in una direttiva. A norma dell'articolo 189 del trattato CEE, la decisione è obbligatoria in tutti i suoi elementi per i destinatari da essa designati. A norma dello stesso articolo, la direttiva vincola lo Stato membro cui è rivolta per quanto riguarda il risultato da raggiungere, salva restando la competenza degli organi nazionali in merito alla forma e ai mezzi.

4 Nelle loro osservazioni, le parti hanno ricordato la tesi secondo cui l'articolo 189, facendo una distinzione tra gli effetti dei regolamenti e quelli delle decisioni e direttive, ha escluso che queste ultime possano avere efficacia diretta, essendo questa riservata ai regolamenti.

5 Tuttavia, se è vero che i regolamenti, in forza dell'articolo 189, sono direttamente applicabili e quindi atti, per natura, a produrre effetti diretti, da ciò non si può inferire che le altre categorie di atti contemplate dal suddetto articolo non possano mai produrre effetti analoghi. In particolare, la norma secondo cui le decisioni sono obbligatorie in tutti i loro elementi per il destinatario fa sorgere il problema del se l'obbligo derivante da una decisione possa esser fatto valere soltanto dalle istituzioni comunitarie nei confronti del destinatario, oppure possa eventualmente esser fatto valere da qualsiasi soggetto interessato al suo adempimento.

Sarebbe in contrasto con la forza obbligatoria attribuita dall'articolo 189 alla decisione l'escludere, in generale, la possibilità che l'obbligo da essa imposto sia fatto valere dagli eventuali interessati. In particolare, nei casi in cui le autorità comunitarie abbiano, mediante decisione, obbligato uno Stato membro o tutti gli Stati membri ad adottare un determinato comportamento, la portata dell'atto sarebbe ristretta se i singoli non potessero far valere in giudizio la sua efficacia e se i giudici nazionali non potessero prenderlo in considerazione come norma di diritto comunitario. Gli effetti di una decisione possono non essere identici a quelli di una disposizione contenuta in un regolamento, ma tale differenza non esclude che il risultato finale, consistente nel diritto del singolo di far valere in giudizio l'efficacia dell'atto, sia lo stesso nei due casi.

6 D'altra parte l'articolo 177, che autorizza i giudici nazionali a domandare alla Corte di giustizia di pronunciarsi sulla validità e sull'interpretazione

di tutti gli atti compiuti dalle istituzioni, senza distinzione, implica il fatto che i singoli possano far valere tali atti dinanzi ai giudici nazionali. È quindi opportuno esaminare, caso per caso, se la natura, lo spirito e la lettera della disposizione di cui trattasi consentano di riconoscerle efficacia immediata nei rapporti fra il destinatario dell'atto e i terzi.

7 La decisione del Consiglio 13 maggio 1965, destinata a tutti gli Stati membri, e fondata in particolare sull'articolo 75 del trattato, che autorizza il Consiglio, ai fini dell'attuazione di una politica comune dei trasporti, a stabilire « norme comuni », « condizioni per l'ammissione » e « ogni altra utile disposizione ». Il Consiglio dispone quindi della più ampia libertà nella scelta dei provvedimenti che intende adottare.

In complesso, la decisione litigiosa fissa alcuni obiettivi da raggiungere nell'ambito di una politica di armonizzazione delle legislazioni nazionali, nonché il ritmo della loro realizzazione. In considerazione di tali obiettivi, l'articolo 4 della decisione stabilisce, al 1° comma, che quando un sistema comune d'imposta sulla cifra d'affari sarà stato adottato dal Consiglio e posto in vigore negli Stati membri, questi ultimi lo applicheranno, secondo le modalità da fissare, ai trasporti di merci per ferrovia, su strada e per vie navigabili. Il 2° comma dello stesso articolo dispone che, al più tardi quando sarà posto in vigore, il sistema comune d'imposta sulla cifra d'affari sostituirà i regimi d'imposte specifiche equipollenti, qualora i trasporti indicati siano soggetti a tali regimi.

8 Questa norma impone quindi agli Stati membri due obblighi : in primo luogo, quello di applicare, al più tardi ad una data determinata, il sistema comune d'imposta sulla cifra d'affari ai trasporti di merce per ferrovia, su strada e per vie navigabili; in secondo luogo, quello di sostituire tale sistema, al più tardi a decorrere dalla sua entrata in vigore, ai regimi d'imposte specifiche contemplati nel secondo comma. Quest'ultimo obbligo implica ovviamente il divieto d'istituire o di reintrodurre regimi del tipo indicato, al fine di evitare, per i trasporti, il cumulo del sistema comune d'imposta sulla cifra d'affari con regimi fiscali analoghi e supplementari.

9 Dal fascicolo trasmesso dal Finanzgericht risulta che la sua domanda si riferisce in particolare al secondo obbligo. Questo è, in sostanza, assoluto e generale, anche se la norma non precisa il momento a partire dal quale esso diventerà effettivo. Esso consiste nel formale divieto per gli Stati membri di cumulare il sistema comune d'imposta sulla cifra d'affari con regimi d'imposte specifiche equipollenti. Tale obbligo è incondizionato e

sufficientemente chiaro e preciso per poter avere efficacia immediata nei rapporti fra gli Stati membri e i singoli.

10 Il termine a partire dal quale esso diventa effettivo è stato fissato con le direttive del Consiglio in materia di armonizzazione delle legislazioni relative all'imposta sulla cifra d'affari, le quali hanno stabilito la data ultima entro la quale gli Stati membri devono introdurre nella loro legislazione il sistema comune d'imposta sul valore aggiunto. La circostanza che questa data sia stata fissata con una direttiva non osta affatto alla piena efficacia di tale disposizione.

Con la prima direttiva è stato così completato l'obbligo enunciato all'articolo 4, 2° comma, della decisione 13 maggio 1965. Questo articolo impone agli Stati membri determinati obblighi — in particolare quello di non cumulare, a decorrere da una data determinata, il sistema comune d'imposta coi regimi d'imposte specifiche ch'esso contempla — obblighi che hanno efficacia immediata nei rapporti fra gli Stati membri e i singoli, e che questi ultimi possono far valere in giudizio.

11 Di conseguenza, non è indispensabile prendere in considerazione gli articoli del trattato richiamati nella prima questione, in quanto l'articolo 4, 2° comma della decisione non deve necessariamente trovarsi in relazione con essi per produrre gli effetti di cui trattasi.

Sulla seconda questione

12 Il Finanzgericht chiede alla Corte di pronunciarsi sul se il combinato disposto degli articoli 4 della decisione ed 1 della direttiva, eventualmente in relazione anche agli articoli 5, 2° comma, 74 e 80 del trattato CEE, vietasse ad uno Stato membro che aveva già adottato il sistema comunitario d'imposta sul valore aggiunto, sopprimendo le imposte specifiche sul trasporto delle merci, d'istituire, anteriormente al 1° gennaio 1970, cioé quando non tutti gli Stati membri avevano ancora adottato detto sistema, nuove imposte specifiche sul trasporto di merci, equipollenti all'imposta sulla cifra d'affari.

Riferendosi all'articolo 1 della prima direttiva, la presente questione riguarda manifestamente le disposizioni del suddetto articolo, modificate dalla terza direttiva del Consiglio sulla stessa materia, in data 9 dicembre 1969

(GU n. 320, pag. 34), che ha sostituito la data del 1° gennaio 1970 con quella del 1° gennaio 1972.

13 È vero che un'interpretazione letterale dell'articolo 4, 2° comma, della decisione potrebbe indurre a ritenere che questa disposizione riguardi il momento in cui lo Stato membro interessato avrà posto in vigore nel proprio territorio il sistema comune d'imposta.

14 Un'interpretazione simile non sarebbe, tuttavia, conforme allo scopo delle direttive di cui trattasi. Lo scopo perseguito da queste direttive è infatti quello di garantire che, a decorrere da una data determinata, il sistema dell'imposta sul valore aggiunto venga applicato nell'intero mercato comune. Fino a che non sia giunta questa scadenza, gli Stati membri conservano la loro libertà d'azione.

15 D'altra parte, il fine della decisione 13 maggio 1965 può essere realizzato soltanto su scala comunitaria, non già unicamente attraverso provvedimenti di armonizzazione adottati, in date diverse e con diverso ritmo, dai singoli Stati membri.

Dall'interpretazione del combinato disposto dell'articolo 4 della decisione e dell'articolo 1 della direttiva risulta quindi che il divieto sancito dall'articolo 4, 2° comma, della decisione non può avere effetto se non dal 1° gennaio 1972.

16 Questo risultato non può essere modificato dal fatto che vengono presi in considerazione gli articoli 5, 2° comma, 74 e 80 del trattato, richiamati nella seconda questione. Tali norme, infatti, non contengono alcun elemento tale da influire sull'entrata in vigore del divieto posto dall'articolo 4, 2° comma, della decisione.

Sulla terza questione

17 Il Finanzgericht chiede alla Corte di pronunciarsi sul se l'imposta tedesca sul trasporto di merci su strada (Strassengüterverkehrsteuer), che grava su un'attività e non su uno scambio di servizi, e il cui imponibile è costituito non già dalla controprestazione per l'adempimento di un contratto, bensì dal prodotto della prestazione, vada considerata come un'imposta specifica, ai sensi dell'articolo 4, 2° comma, della decisione 13 maggio 1965.

18 La Corte, nell'ambito del presente procedimento, non può valutare, in base al diritto comunitario, le caratteristiche di un'imposta istituita da uno Stato membro. Essa è tuttavia competente ad interpretare la norma comunitaria in questione, al fine di permettere al giudice nazionale di applicarla correttamente all'imposta litigiosa.

19 L'articolo 4 prevede l'abolizione delle « imposte specifiche » per garantire l'istituzione di un sistema comune e coerente d'imposta sulla cifra d'affari. Favorendo in tal modo la trasparenza del mercato dei trasporti, questa norma contribuisce al ravvicinamento delle condizioni di concorrenza e va considerata come un importante provvedimento di armonizzazione delle legislazioni fiscali degli Stati membri in materia di trasporti. Questo obiettivo non preclude la possibilità di gravare i trasporti con altre imposte di diversa natura, che abbiano scopi diversi da quelli perseguiti mediante il sistema comune d'imposta sulla cifra d'affari.

20 Un'imposta che, come quella di cui il Finanzgericht ha indicato le caratteristiche, colpisce non i rapporti commerciali, bensì un'attività di natura particolare (senza distinguere, del resto, tra attività svolta per conto proprio e attività per conto di terzi) e il cui imponibile è costituito non dalla controprestazione per l'adempimento di un contratto, ma dal carico fisico, espresso in tonnellate/chilometro, al quale l'attività colpita dall'imposta sottopone le strade, non corrisponde al normale tipo d'imposta sulla cifra d'affari.

D'altra parte, la circostanza che il suo obiettivo è quello di un nuovo orientamento delle attività nel settore dei trasporti contribuisce a distinguerla dalle imposte specifiche contemplate dall'articolo 4, 2° comma.

La questione va perciò risolta in questo senso.

Sulle spese

21 Le spese sostenute dal governo della Repubblica federale di Germania e dalla Commissione delle Comunità europee, che hanno presentato osservazioni alla Corte, non possono dar luogo a rifusione.

Nei confronti delle parti nel giudizio di merito, il presente procedimento ha il carattere di un incidente sollevato nel corso della causa pendente dinanzi al Finanzgericht di Düsseldorf, cui spetta quindi di pronunciarsi sulle spese.

Per questi motivi,

letti gli atti di causa,
sentita la relazione del giudice relatore,
sentite le osservazioni orali dell'attore nella causa di merito, del governo della Repubblica federale di Germania e della Commissione delle Comunità europee,
sentite le conclusioni dell'avvocato generale,
visto il trattato istitutivo della Comunità economica europea, in ispecie gli articoli 5, 74, 75, 80, 177 e 189,
vista la decisione del Consiglio 13 maggio 1965, in ispecie l'articolo 4,
viste le direttive del Consiglio 11 aprile 1967 e 9 dicembre 1969 in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alle imposte sulla cifra d'affari,
visto lo statuto della Corte di giustizia della Comunità economica europea, in ispecie l'articolo 20,
visto il regolamento di procedura della Corte di giustizia delle Comunità europee,

LA CORTE,

pronunciandosi sulle questioni deferitele in via pregiudiziale dal Finanzgericht di Düsseldorf con ordinanza 20 maggio 1970, afferma per diritto :

1° **L'articolo 4, 2° comma, della decisione del Consiglio 13 maggio 1965, che vieta agli Stati membri di cumulare il sistema comune d'imposta sulla cifra d'affari con regimi d'imposte specifiche equipollenti, in relazione alle disposizioni contenute nelle direttive del Consiglio in data 11 aprile 1967 e 9 dicembre 1969, ha efficacia immediata nei rapporti fra gli Stati membri destinatari della decisione ed i singoli, efficacia che questi ultimi possono far valere in giudizio.**

2° **Il divieto di cumulare il detto sistema comune coi regimi d'imposte specifiche produce i suoi effetti dalla data fissata con la terza direttiva del Consiglio, del 9 dicembre 1969, e cioè a decorrere dal 1° gennaio 1972.**

3° **Un'imposta che, come quella di cui il Finanzgericht ha indicato le caratteristiche, colpisce non i rapporti commerciali, ma il solo fatto del trasporto su strada, e il cui imponibile è costituito non dalla controprestazione per l'adempimento di un contratto, ma dal**

carico fisico, espresso in tonnellate/chilometro, al quale l'attività colpita dall'imposta sottopone le strade, non corrisponde al normale tipo d'imposta sulla cifra d'affari contemplato dall'articolo 4, 2° comma, della decisione del 13 maggio 1965.

Così deciso a Lussemburgo, il 21 ottobre 1970.

Lecourt Donner Trabucchi

Strauß Monaco Mertens de Wilmars Pescatore

Letto in pubblica udienza a Lussemburgo, il 21 ottobre 1970.

Il cancelliere
A. Van Houtte

Il presidente
R. Lecourt

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE KARL ROEMER

(vedasi causa 9-70, pag. 845)