CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE NIAL FENNELLY

presentate il 21 settembre 2000 [1]

1. La circostanza che la Commissione, dopo aver iniziato un procedimento per inadempimento vertente su una disposizione di legge nazionale, vi abbia poi rinunciato alla luce delle modifiche apportate a tale legislazione, influisce sull'obbligo per un giudice, le cui decisioni non siano soggette a un ricorso giurisdizionale nell'ambito del diritto nazionale, di sottoporre alla Corte una questione in via pregiudiziale relativa alla compatibilità con il Trattato di tali successive disposizioni; l'art. 95 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 90 CE; in prosieguo: l'«art. 95») impone ad uno Stato membro, nell'assoggettare ad un'imposta sull'immatricolazione le autovetture usate importate, di tener conto del reale deprezzamento del loro valore di mercato o tale Stato membro può tenere conto del deprezzamento conformemente ad una tabella basata esclusivamente sulla cilindrata e sull'età dell'autovettura? Questi sono i principali argomenti sollevati nella domanda di una pronuncia pregiudiziale presentata il 7 ottobre 1998 dal Supremo Tribunal Adminstrativo del Portogallo.

I — Fatti e contesto procedurale

2. Facendo seguito alla sentenza 11 dicembre 1990, Commissione/Danimarca [2], la Commissione ha avviato nei confronti del Portogallo un procedimento per inadempimento ai sensi dell'art. 169 del Trattato CE (divenuto art. 226 CE, in prosieguo: l'«art. 169») relativo alle disposizioni portoghesi in materia fiscale sulle autovetture usate importate. Tale normativa è stata modificata nel 1994 al fine di consentire una riduzione progressiva dell'ammontare dell'imposta dovuta al momento della prima immatricolazione delle autovetture usate importate, in conformità ad un regime simile a quello in vigore all'epoca dei fatti di cui trattasi (v. infra, paragrafo 6). Alla luce di questa modifica, la Commissione ha rinunciato a tale procedimento. Essa, tuttavia, a seguito di alcune denunce presentatele in quel periodo, ha avviato un nuovo procedimento per inadempimento con l'invio, in data 15 maggio 1998, di una lettera di messa in mora nei confronti delle autorità portoghesi.

3. Nel dispositivo della sentenza 9 marzo 1995, Nunes Tadeu [3], che si riferisce alla normativa in vigore prima delle modifiche del 1994, la Corte ha statuito che:

«La riscossione da parte di uno Stato membro di un'imposta che colpisce le autovetture usate provenienti da un altro Stato membro è incompatibile con l'art. 95

1 — Lingua originale: l'inglese.

2 — Sentenza 11 dicembre 1990, causa C-47/88 (Racc. pag. I-4509).

3 — Sentenza 9 marzo 1995, causa 345/93 (Racc. pag. I-479).

del Trattato CEE qualora l'ammontare dell'imposta, calcolato senza tener conto del deprezzamento reale dell'autovettura, superi il valore residuale dell'imposta incorporata nel valore delle autovetture usate, con caratteristiche analoghe, già immatricolate nel territorio nazionale».

4. All'atto dell'importazione in Portogallo di un'autovettura usata di marca BMW, modello 325 TD, di 2 497 cm di cilindrata, proveniente dalla Francia, il ricorrente della causa principale è stato obbligato a pagare un'imposta d'immatricolazione sulle autovetture, di un ammontare pari a PTE 1 856 994, in conformità ad un provvedimento di liquidazione emanato in data 16 settembre 1996. Secondo il Supremo Tribunal Administrativo, la data di prima immatricolazione dell'autovettura era il 2 febbraio 1991 e, pertanto, essa era stata valutata come autovettura in circolazione da cinque o sei anni. Dal fascicolo risulta che l'autovettura in oggetto è stata in effetti immatricolata per la prima volta il 2 dicembre 1991, e che dunque alla data dell'importazione non poteva essere stata utilizzata per più di cinque anni. Questa discordanza non influisce sulle questioni cui la Corte è chiamata a rispondere in riferimento alla questione pregiudiziale in oggetto.

5. Secondo l'art. 1, quarto comma, del decreto legge 18 febbraio 1993, n. 40/93, come modificato dalla legge 23 marzo 1996 n. 10-B/96, le autovetture leggere, nuove, destinate al trasporto passeggeri, importate in Portogallo da altri Stati membri della Comunità, erano assoggettate ad un'imposta di circolazione basata sulla cilindrata del motore. L'imposta era applicata anche alle autovetture usate importate, salvo una riduzione sull'importo dovuto concessa in conformità alla seguente tabella:

Anni di utilizzo	Riduzione dell'imposta
Da 1 a 2 anni	18%
Da 2 a 3 anni	24%
Da 3 a 4 anni	32%
Da 4 a 5 anni	41%
Da 5 a 6 anni	49%
Da 6 a 7 anni	55%
Da 7 a 8 anni	61%
Più di 8 anni	67%

6. Il ricorso proposto dal ricorrente contro il provvedimento di liquidazione, fondato sull'incompatibilità delle disposizioni nazionali con l'art. 95 del Trattato CE, è stato respinto in primo grado. In appello, il Supremo Tribunal Adminstrativo ha fatto proprie le seguenti questioni pregiudiziali, suggeritegli dal ricorrente:

«1) Se garantisca la perfetta neutralità delle imposizioni interne per quanto riguarda la concorrenza tra prodotti nazionali e prodotti importati (nella fattispecie, autovetture) e sia compatibile con l'art. 95, primo comma, del Trattato CEE una normativa, come quella portoghese, che assoggetta ad imposta ad aliquota fissa le autovetture leggere usate importate, destinate al trasporto passeggeri, prendendo in considerazione soltanto la cilindrata dell'autovettura, con una detrazione dall'imposta di una percentuale del 18%, del 24%, del 32%, del 41%, del 49%, del 55%, del 61% o del 67%

(a seconda che l'autoveicolo importato abbia da uno a due, da due a tre, da tre a quattro, da quattro a cinque, da cinque a sei, da sei a sette o da sette a otto anni di utilizzo) di quanto pagherebbe un autoveicolo nuovo (importato o acquistato sul mercato nazionale), come pure il fatto che un autoveicolo con più di otto anni di utilizzo debba pagare il 33% dell'imposta sulle autovetture che pagherebbe un autoveicolo nuovo (importato o acquistato sul mercato nazionale), senza che vengano presi in considerazione, in nessuno dei riferiti tipi di situazioni, tutti gli altri fattori che incidono sul valore di un'autovettura, quali, tra l'altro, il chilometraggio, lo stato di conservazione e il modello.

2) Se sia compatibile con l'art. 95, primo comma, del Trattato CEE una disposizione di legge nazionale ai sensi della quale l'imposta gravante sul prodotto importato e quella gravante sul prodotto nazionale similare sono calcolate in maniera diversa e secondo modalità diverse: l'imposta sulle autovetture applicata all'autoveicolo usato importato è calcolata sulla base della sua cilindrata, con una detrazione in relazione ai soli anni di utilizzo; mentre nelle transazioni aventi ad oggetto un autoveicolo usato analogo operate sul mercato nazionale non viene pagata l'imposta sulle autovetture (poiché, essendo l'imposta monofase, essa viene pagata una sola volta, all'immissione in circolazione dell'autoveicolo, allo stato di nuovo), fermo restando che il suo prezzo può incorporare ancora una quota residuale di tale imposta, se non abbia più di circa quattro-cinque anni di utilizzo, quota questa sempre di ammontare incerto, che non è scorporata — né scorporabile — dal prezzo di acquisto perché, tra gli altri motivi possibili, l'acquisto, nel territorio nazionale, di un autoveicolo usato non è gravato dall'imposta sulle autovetture.

3) Se, alla luce dell'art. 95, primo comma, del Trattato CEE, possa ritenersi che un siffatto sistema non possa portare, anche solo in alcuni casi, ad un'imposizione superiore del prodotto importato e che esso sia congegnato in maniera tale che resti sempre esclusa la possibilità che un'autovettura importata sia gravata da imposta in misura più elevata rispetto ad un'autovettura nazionale similare.

4) Se, alla luce del diritto comunitario, un sistema del genere possa considerarsi trasparente nei limiti del necessario, così da permettere di stabilire obiettivamente se un onere fiscale gravante su di un'autovettura importata sia superiore a quello gravante su un'autovettura nazionale similare.

5) Se, alla luce del diritto comunitario, un siffatto sistema possa essere applicato in maniera equa ai prodotti del mercato interno e ai prodotti importati».

7. Pertanto, con ordinanza 7 ottobre 1998, il Supremo Tribunal Adminstrativo ha

sottoposto alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se siano pertinenti le questioni poste dal ricorrente nel presente giudizio e in precedenza illustrate. Quale sia la soluzione di diritto comunitario per tali questioni.

2) Se la diminuzione del valore reale delle autovetture usate, a cui si riferisce la sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee pronunciata nella causa C-345/95 (Nunes Tadeu) comporti necessariamente che si debba operare una stima o perizia delle singole autovetture, o se essa possa essere calcolata in termini generali ed astratti attraverso un criterio legale.

3) Ove la Commissione europea rinunci ad un determinato ricorso per inadempimento contro uno Stato membro avendo ritenuto che la nuova normativa nazionale fosse divenuta conforme al diritto comunitario, se un supremo organo giurisdizionale nazionale, basandosi sull'interpretazione del diritto comunitario e del diritto nazionale operata dalla Commissione, possa essere esonerato dall'obbligo, ad esso imposto dall'art. 177 del Trattato, di sottoporre una domanda di pronuncia pregiudiziale alla Corte di giustizia delle Comunità europee e decidere la controversia secondo l'interpretazione data dalla Commissione europea».

8. Oltre alle osservazioni presentate dal ricorrente nel procedimento principale, sono state presentate osservazioni scritte anche dalla Finlandia, dai Paesi Bassi, dal Portogallo e dalla Commissione. Soltanto queste ultime due parti erano presenti in udienza.

II — Analisi

a) *Gli obblighi del Supremo Tribunal Administrativo ai sensi dell'art. 177 del Trattato CE (divenuto art. 234 CE)*

9. La terza questione sollevata dal Supremo Tribunal Administrativo riguarda la portata dell'obbligo per un organo giurisdizionale nazionale, le cui decisioni non siano soggette a un ricorso giurisdizionale nell'ambito della legge nazionale, di sottoporre alla Corte una questione relativa alla compatibilità con il diritto comunitario di talune disposizioni del diritto nazionale, e chiede se tale obbligo sia influenzato dal fatto che la Commissione abbia rinunciato ad un procedimento per inadempimento da essa stessa avviato in precedenza, nei confronti delle stesse disposizioni. Il Supremo Tribunal Administrativo ha spiegato che, allorché nel corso di una causa precedente era sorta una questione in merito alla stessa normativa, esso non l'aveva sottoposta in via pregiudiziale alla Corte, ritenendo che le disposizioni portoghesi del 1994 fossero compatibili con l'art. 95. Esso ha ritenuto pertanto che «se una decisione della Commissione può esimere un organo giurisdizionale supremo dall'obbligo di rinvio pregiudiziale (...) questo Supremo Tribunal Administrativo

ha correttamente proceduto nella sentenza pronunciata nella causa n. 22 396. In caso contrario, sarà stato violato l'art. 177 del Trattato CE. In ogni modo, l'importante è che la questione sia chiarita perché in futuro questo Supremo Tribunal Administrativo adempia l'obbligo ad esso imposto dall'art. 177 del Trattato».

10. Con tale questione, il giudice di rinvio chiede chiarimenti in merito all'interpretazione dell'art. 177 del Trattato CE (divenuto art. 234 CE, in prosieguo: l'«art. 177») e sulla rilevanza di una decisione della Commissione di non proseguire un procedimento per inadempimento ai sensi dell'art. 169. Mi sembra opportuno trattare tale questione prima di analizzare le altre questioni di merito relative all'interpretazione dell'art. 95. Certamente le questioni pregiudiziali riguardanti il merito non sono state esplicitamente subordinate ad una risposta negativa alla terza questione, cosicché potrebbe sembrare non necessario rispondervi. Il giudice di rinvio ha affermato che la risposta alla terza questione permetterà alla Corte di valutare una sua sentenza resa in una precedente causa, e di applicare correttamente l'art. 177 in avvenire, cosa che mi sembra legittima. A tal proposito, si deve ricordare che, qualora una questione di diritto comunitario, ai sensi dell'art. 177, primo comma, sia stata sollevata dinanzi a una giurisdizione di ultimo grado, tale giurisdizione non gode di un potere discrezionale di astenersi dal sollevare una questione in via pregiudiziale, ma è «tenuta a rivolgersi alla Corte di giustizia».

11. Ai sensi della sentenza 22 giugno 2000, Fornasar e a., «secondo costante giurisprudenza, spetta unicamente ai giudici nazionali aditi, che debbono assumere la responsabilità della decisione giudiziaria, valutare, tenuto conto delle peculiarità di ogni causa, sia la necessità di una pronuncia in via pregiudiziale per essere posti in grado di statuire nel merito sia la pertinenza delle questioni sottoposte alla Corte. Il rigetto di una domanda presentata da un giudice nazionale è possibile laddove appaia in modo manifesto che l'interpretazione del diritto comunitario o l'esame della validità di una norma comunitaria, chiesti dal detto giudice, non abbiano alcuna relazione con l'effettività o l'oggetto della controversia della causa principale» [4].

12. Nel caso di specie, nessuna delle intervenienti ha ritenuto che la questione relativa all'art. 177 fosse irricevibile. Inoltre, a mio giudizio, non si può sostenere che l'interpretazione dell'art. 177 non ha manifestamente «alcuna relazione con l'effettività o l'oggetto della controversia nella causa principale». Nella fattispecie, il giudice di rinvio ha fondato la sua decisione di sottoporre alla Corte questioni di merito su un'interpretazione degli obblighi impostile da tale disposizione diversa da quella che aveva adottato in un caso precedente. Nel caso di specie, quando solleva la questione relativa all'art. 177 il giudice di rinvio intende sapere se la posizione adottata nella fattispecie sia corretta, e non è compito della Corte interrogarsi sulle ragioni a fondamento di tale richiesta di chiarimenti. La questione, inoltre, non può neanche considerarsi come ipotetica per il semplice fatto che sia stata presentata alla Corte nella stessa ordinanza di rinvio delle

4 — Sentenza 22 giugno 2000, causa C-318/98, Giancarlo Fornasar e a., punto 27 (Racc. pag. I-4785).

questioni di merito; la questione sulla portata dell'obbligo del Supremo Tribunal Administrativo di adire la Corte è stata sollevata in maniera regolare nel corso di un'effettiva controversia. La linea di condotta adottata dal giudice di rinvio poteva in ogni modo essere giustificata da ragioni di economia processuale. Una linea di condotta alternativa sarebbe stata, per il giudice nazionale, quella di sottoporre separatamente la questione relativa agli obblighi ad esso imposti dall'art. 177 e, soltanto in caso di risposta negativa, sottoporre successivamente le questioni di merito con tutti i ritardi che ciò inevitabilmente avrebbe comportato.

13. In tali circostanze, è pertanto preferibile che la Corte risolva alla terza questione. La risposta è comunque relativamente semplice. Una decisione della Commissione di non continuare un procedimento per inadempimento, anche se fondata sulla constatazione che un insieme di disposizioni legislative è ormai conforme al Trattato, non influsce in alcun modo sull'obbligo per il giudice nazionale di ultimo grado di sottoporre alla Corte una questione di diritto comunitario ai sensi dell'art. 177, terzo comma. Risulta chiaramente dall'art. 169 che «la Commissione non è tenuta ad instaurare un procedimento ai sensi di questa norma, ma che in proposito essa dispone invece di un potere discrezionale» [5]. Infatti, mentre la circostanza che uno Stato membro abbia violato i suoi obblighi costituisce un presupposto necessario per l'apertura di un simile procedimento, una rinuncia a tale procedimento non è invece subordinata alla constatazione che gli obblighi siano stati adempiuti; una simile decisione può essere influenzata da considerazioni di natura politica o di natura pratica che restano al di fuori del sindacato della Corte. Il punto fondamentale è, in ogni caso, che il parere della Commissione secondo cui la situazione legislativa di uno Stato membro è in conformità con il Trattato non influisce in alcun modo sulla questione, che può essere definitivamente risolta soltanto dalla Corte, direttamente attraverso un ulteriore ricorso per inadempimento o indirettamente in risposta ad una questione pregiudiziale.

14. Un'esauriente risposta alla questione in oggetto si può trovare nella sentenza della Corte Essevi e Salengo [6], citata dalla Finlandia. In tale causa la Commissione, nell'ambito di procedimento per inadempimento in corso, aveva consentito all'Italia di mantenere provvisoriamente in vigore il suo regime fiscale sulla produzione di alcool. La Corte ha statuito che «la Commissione non ha il potere di stabilire in modo definitivo, con i pareri formulati ai sensi dell'art. 169 o mediante altre prese di posizione nell'ambito del relativo procedimento, i diritti e gli obblighi dello Stato membro interessato, o di dare a questo garanzie relative alla compatibilità col Trattato di un determinato comportamento, (...) la determinazione dei diritti e degli obblighi degli Stati membri e il giudizio sul loro comportamento possono risultare unicamente da una sentenza della Corte» [7]. Nel caso di specie, la «presa di posizione» adottata della Commissione in

5 — Sentenza 14 febbraio 1989, causa C-247/87, Star Fruit/Commissione (Racc. pag. 291, punto 11).

6 — Sentenza 27 maggio 1981, cause riunite 142/80 e 143/80, Essevi e Salengo (Racc. pag. 1413). V. altresì sentenza 7 febbraio 1979, cause riunite 15/76 e 16/76, Francia/Commissione (Racc. pag. 321, punto 27), in cui la Corte ha escluso che «la rinuncia [ad un procedimento per inadempimento] implichi il riconoscimento della liceità del comportamento criticato».

7 — Ibidem, punto 16.

merito alla compatibilità del regime fiscale portoghese con l'art. 95 non può pertanto influire sugli obblighi del giudice di rinvio in forza dell'art. 177.

15. Al fine di escludere ogni minimo dubbio a riguardo, aggiungerei che non trovo alcun elemento nel Trattato o nella giurisprudenza a sostegno del punto di vista espresso dai Paesi Bassi, secondo cui la rinuncia ad un procedimento per inadempimento da parte della Commissione costituisce un elemento che una giurisdizione inferiore può prendere in considerazione per una valutazione della «necessità» di sollevare una questione pregiudiziale su un punto di diritto comunitario. Ai sensi dell'art. 177, secondo comma, l'opportunità o meno di un rinvio pregiudiziale dipende dal fatto che la questione di diritto comunitario sia o meno pertinente alla soluzione della controversia, e la rinuncia della Commissione ad un procedimento per inadempimento non può avere alcuna rilevanza in merito.

b) *La compatibilità della legislazione portoghese applicabile con l'art. 95*

16. Le cinque questioni sollevate dal ricorrente nella causa principale, che il giudice di rinvio ha ripreso nella sua prima questione, nonchè la seconda questione formulata dallo stesso giudice, mirano ad ottenere chiarimenti su quale sia la corretta applicazione dell'art. 95 in circostanze quali quelle delineate nella causa principale. Mi sembra che per questo motivo il Supremo Tribunal Administrativo abbia chiesto se fossero pertinenti le questioni sollevate dal ricorrente, alcune delle quali vanno al di là delle circostanze di cui trattasi, dato che la pertinenza delle questioni è di competenza esclusiva del giudice di rinvio. Raccomanderei pertanto alla Corte di rispondere a tali questioni soltanto nei limiti in cui una risposta sia di utilità ai fini della risoluzione della controversia pendente dinanzi al giudice nazionale.

17. Le questioni del Supremo Tribunal Administrativo sollevano due problemi distinti ma connessi. Il primo problema, che corrisponde alla seconda questione sollevata dalla giurisdizione di rinvio, è se uno Stato membro possa adottare criteri generali per l'imposizione di un'imposta d'immatricolazione sulle autovetture usate importate, come fatto dal Portogallo, o se tale Stato membro sia tenuto ad operare sulla base di una valutazione individuale di ogni autovettura. Se la prima soluzione venisse accolta, il secondo punto da risolvere sarà quello di accertare se la tabella applicata nel caso di specie sia in conformità con le condizioni previste dall'art. 95.

18. L'art. 95, primo comma, vieta «ai prodotti di altri Stati membri imposizioni interne, di qualsivoglia natura, superiori a quelle applicate (...) ai prodotti nazionali similari». Nella sentenza Commissione/Danimarca [8] è stato stabilito in maniera chiara che «le automobili usate importate e quelle acquistate in loco costituiscono prodotti similari o concorrenti» ai quali si applica l'art. 95. La Corte ha statuito in una giurisprudenza costante che questo articolo è violato «quando il tributo gra-

8 — Citata sopra alla nota 2, punto 17.

vante sul prodotto importato e quello gravante sul prodotto nazionale analogo sono calcolati secondo criteri e modalità differenti, con la conseguenza che il prodotto importato viene assoggettato, almeno in determinati casi, ad un onere più gravoso» [9]. Ne consegue che «un sistema di imposizione può essere considerato compatibile con detto articolo solo qualora venga provato che esso è congegnato in modo da escludere in ogni caso che i prodotti importati siano tassati maggiormente dei prodotti nazionali e, pertanto, che esso non comporta, in nessun caso, effetti discriminatori» [10].

19. Il criterio corretto per verificare la conformità con l'art. 95 in circostanze analoghe a quelle della causa principale emerge nella sentenza Commissione/Grecia, in cui la Corte ha accolto espressamente il confronto effettuato dalla Commissione tra «l'importo dell'imposta (...) cui sono state assoggettate le autovetture usate d'importazione e la parte residua dell'imposta che rimane incorporata nelle autovetture messe in circolazione [nello Stato membro d'importazione] allo stato nuovo prima di esservi rivendute» [11].

20. Fino ad ora, la Corte non ha dovuto esaminare il metodo di calcolo dell'imposta residuale incorporata nel valore dell'autovettura usata. Tuttavia, nelle sue conclusioni relative alla causa Nunes Tadeu, l'Avvocato generale Jacobs ha suggerito che «per calcolare il valore residuo dell'imposta incorporata nel valore di una vettura nazionale usata, occorre far riferimento al valore di mercato della stessa, in base al presupposto che l'ammontare dell'imposta residua diminuisca in misura direttamente proporzionale al valore dell'autovettura» [12]. Inoltre, lo stesso ha proseguito nel senso che «che lo Stato importatore non deve necessariamente fissare l'ammontare dell'imposta in base al prezzo pagato dall'importatore per acquistare l'autovettura, o in base al valore della vettura nello Stato di provenienza; esso può legittimamente prendere in considerazione il valore nello Stato d'importazione. E ciò per effetto del requisito secondo il quale l'imposta applicata nello Stato d'importazione non deve superare l'ammontare residuo dell'imposta incorporata nel valore di una vettura usata nazionale che abbia le medesime caratteristiche. Qualora lo Stato d'importazione fosse tenuto a fissare l'imposta in base al valore inferiore rilevato nello Stato esportatore, non si limiterebbe a mantenere inalterato il vantaggio in termini di concorrenza derivante dal quel valore più basso, ma attribuirebbe altresì all'importatore un beneficio fiscale del tutto incompatibile con la neutralità fiscale» [13].

21. Concordo con quest'analisi. L'imposta residuale incorporata in un'autovettura nazionale usata può essere considerata come il prodotto di due fattori: la percentuale del suo prezzo di rivendita allo stato nuovo che rappresenta l'imposta sulle autovetture, ed il suo valore sul mercato nazionale al momento dell'importazione di un'autovettura similare d'importazione. Il ricorrente ed il Portogallo sono in disaccordo sul valore dell'autovettura in oggetto

9 — Sentenza 2 aprile 1998, causa C-213/96, Outokumpu Oy (Racc. pag. I-1777, punto 34).

10 — Sentenza 23 ottobre 1997, causa C-375/95, Commissione/Grecia (Racc. pag. I-5981, punto 29).

11 — Ibidem, punto 18.

12 — Conclusioni relative alla sentenza 9 marzo 1995, citata alla nota 3, paragrafo 14.

13 — Ibidem, paragrafo 18.

allo stato nuovo; secondo il ricorrente il valore ammontava a PTE 8 450 000 mentre il Portogallo sostiene che il valore corretto era di PTE 10 478 000. Essi sono in disaccordo anche sul valore dell'autovettura nel 1996: secondo il Portogallo l'autovettura aveva un valore di PTE 4 600 000 mentre il ricorrente riteneva che il suo valore fosse di PTE 3 330 000.

22. Ai sensi della giurisprudenza della Corte, inoltre, uno Stato membro d'importazione deve tener conto del deprezzamento del valore delle autovetture usate allorché determina l'imposta sulle autovetture. Nella sentenza Commissione/Danimarca, lo Stato membro convenuto è stato condannato per aver applicato nei confronti di autovetture usate importate un'aliquota del 90%, limitando pertanto il deprezzamento al 10% «indipendentemente dalla loro età o condizione» [14]. Analogamente, nella sentenza Nunes Tadeu, la Corte ha affermato che l'imposta prevista dalla legislazione portoghese in vigore all'epoca dei fatti, «è stata calcolata senza tenere conto del deprezzamento reale del veicolo» [15]. Tuttavia, in nessuna di queste sentenze, nè nella sentenza Commissione/Grecia [16], la Corte ha statuito nel senso che le autorità nazionali, piuttosto che in conformità a criteri generali, avrebbero dovuto valutare il valore delle autovetture usate importate individualmente, né peraltro, in nessuno di questi casi, la legislazione nazionale contestata cercava di prendere in considerazione il deprezzamento in un modo che non fosse forfettario. Al contrario, la Corte ha paragonato le autovetture usate importate, come categoria di prodotti, alle autovetture usate vendute nell'ambito del territorio nazionale, come categoria, senza incontrare, in ogni fattispecie, alcuna difficoltà nel concludere che la discriminazione subìta dalla prima categoria era «manifesta».

23. A mio parere, non si desume da queste sentenze che, ai sensi dell'art. 95, gli Stati membri debbano operare sulla base di una valutazione individuale del valore delle autovetture usate importate e conseguentemente di quella parte dell'imposta residua che determina l'importo massimo dell'imposta a cui un'autovettura importata può essere assoggettata. Occorre tener conto del fatto che l'imposta sulle autovetture nuove, sia che venga riscossa al momento dell'importazione oppure al momento della prima immatricolazione, viene calcolata nel caso di specie sulla base di un unico elemento, ossia la cilindrata, indipendentemente da ogni altra caratteristica, quale il livello dell'equipaggiamento o la reputazione delle diverse marche. Inoltre, è risaputo che alcune marche si deprezzano più rapidamente di altre. É probabile che nella pratica non esistano criteri di confronto certi e riconoscibili per una singola autovettura usata importata; come affermato dal ricorrente, la fabbricazione ed il modello dell'autovettura, il suo stato di manutenzione, la meccanica ed il suo chilometraggio sono tutti fattori che influiscono sul valore di mercato di un'autovettura usata allo stesso modo della sua età. A causa di queste differenze, il valore di mercato delle autovetture usate vendute nell'ambito del mercato nazionale, e conseguentemente la parte residuale dell'imposta in questo valore, sono, a rigore, infinitamente variabili. Anche se l'importatore potesse trovare un'autovettura identica sul mercato nazionale, non vi è alcun mezzo sicuro di stabilire precisamente il suo valore esatto che è, in pratica, uguale all'importo che

14 — Citata alla nota 2, punto 20.
15 — Citata alla nota 3, punto 20.
16 — Citata alla nota 10.

l'acquirente è disposto a pagare ed il venditore ad accettare come pagamento. Nonostante questo punto non sia stato pienamente sviluppato in corso di causa, la posizione sostenuta dai Paesi Bassi secondo la quale anche valutazioni individuali saranno, in pratica, effettuate attraverso l'utilizzo un certo tipo di tabella, mi sembra perfettamente plausibile.

24. Sono, pertanto, dell'avviso che, in linea di principio, gli Stati membri possano adottare criteri generali al fine di determinare l'ammontare dell'imposta dovuta sull'importazione di autovetture usate, a condizione che tali criteri siano tali da garantire che quest'ammontare non superi, anche se soltanto in alcuni casi, l'imposta residuale relativa ad autovetture similari nel mercato nazionale. Il riconoscimento da parte della Corte dell'effetto diretto dell'art. 95 [17], primo comma, comporta che un individuo può contestare la tabella utilizzata per l'applicazione dell'imposta sulla sua autovettura usata importata. Aggiungo che le difficoltà pratiche incontrate dalle autorità di uno Stato membro nel determinare precisamente il valore di una singola autovettura usata non impediscono alle stesse di riferirsi ad una tabella che si basi sul valore medio relativo ad autovetture usate riconosciuto come tale sul mercato nazionale, nel rispetto delle citate condizioni di cui all'art. 95. Del resto, come già notato, sia il ricorrente che il Portogallo sono stati in grado nel caso di specie di fornire cifre, pur se contrastanti, relative al valore medio nel 1996 sul mercato portoghese di un'autovettura usata simile a quella del ricorrente.

25. Le cinque questioni formulate dal ricorrente nel procedimento in questione, per quanto la Corte sia tenuta a rispondervi e quindi la prima questione sollevata dal giudice nazionale, hanno per oggetto essenzialmente di stabilire se, nel caso di specie, il regime applicato dalle autorità portoghesi sia compatibile con l'art. 95 del Trattato. Il Portogallo ha sostenuto che la riduzione dell'imposta concessa alle autovetture usate importate non è direttamente correlata al deprezzamento reale; tale riduzione viene determinata piuttosto da una formula che tiene conto di una varietà di fattori, fra cui l'inflazione ed un coefficiente di deprezzamento. Il coefficiente di deprezzamento è a sua volta il risultato di una media ponderata di fattori che influiscono sul valore di mercato di un'autovettura usata tipo, presumibilmente in buono stato di meccanica e con un chilometraggio non superiore ai 15 000 km l'anno. Nonostante nell'applicazione della tabella si tenga conto soltanto dell'età dell'autovettura e della sua cilindrata, nella sua realizzazione è stato comunque preso in considerazione un certo livello di deprezzamento.

26. Il Portogallo ha sostenuto che con l'applicazione delle tabelle in vigore all'epoca dei fatti si è giunti ad un valore di deprezzamento vicino al deprezzamento reale. Inoltre, la Commissione, almeno nelle sue osservazioni scritte, ha sostenuto che le percentuali della riduzione dell'imposta sembravano corrispondere al deprezzamento del valore reale delle autovetture usate. La Finlandia ed i Paesi Bassi hanno riconosciuto che uno Stato membro possa applicare una tabella che preveda un deprezzamento annuo tale da fare in modo che il valore applicato ad un'autovettura usata si riduca in relazione all'età sulla base di dati affidabili relativi ai prezzi medi di mercato.

17 — Sentenza 16 giugno 1966, causa 57/65, Lütticke (Racc. pag. 205).

27. Il ricorrente nel procedimento principale, ha sostenuto che «l'esperienza dimostra» che le norme portoghesi sul deprezzamento erano «manifestamente insufficienti».

28. L'art. 95, secondo l'interpretazione fornita dalla giurisprudenza citata, impone chiaramente che l'ammontare dell'imposta dovuta all'importazione, in qualsivoglia maniera, non debba superare l'imposta residuale incorporata nel valore di un'autovettura similare sul mercato nazionale. É pacifico che l'imposta residuale incorporata in un'autovettura usata nazionale dipende, in un dato momento, dal suo valore, che a sua volta dipende in gran parte dal suo deprezzamento. Tuttavia, a norma della legislazione portoghese oggetto del procedimento principale, l'imposta dovuta dipende dal valore dell'autovettura allo stato nuovo, ridotta secondo una scala decrescente che, come ammesso dal Portogallo, non rispecchia appieno il deprezzamento reale. In tali circostanze, il regime portoghese non garantisce che l'ammontare dell'imposta dovuta sulle autovetture importate non superi l'imposta residuale su un'autovettura nazionale equivalente, per cui il regime non è tale da «da escludere in ogni caso che i prodotti importati siano tassati maggiormente dei prodotti nazionali» come previsto dall'art. 95 [18].

29. Al contrario, i dati forniti dal Portogallo in risposta ai quesiti posti dalla Corte sembrano dimostrare che l'applicazione della tabella non ha escluso una discriminazione nella fattispecie che ha dato luogo alla causa principale. Nel 1996, anno in cui è stata importata l'autovettura del ricorrente, il valore medio di una vettura similare del 1991 sul mercato portoghese era, secondo questi dati, di PTE 4 600 000. Come rilevato in udienza, ciò comporta un deprezzamento del 56% del valore dell'autovettura, mentre la riduzione dell'imposta sulle autovetture era soltanto del 41%. Nonostante non sia di per sé determinante, l'agente per il Portogallo ha affermato in maniera inequivocabile, in corso di udienza, che l'imposta sulle autovetture era diretta a garantire che il valore dell'autovettura importata fosse simile a quello di un'autovettura che sul mercato nazionale era stata già assoggettata al pagamento dell'imposta. Tuttavia, come affermato dalla Corte nella sentenza Nunes Tadeu, «un regime fiscale nazionale che tende ad eliminare un vantaggio concorrenziale dei prodotti importati rispetto ai prodotti nazionali è manifestamente in contrasto con l' art. 95, il cui obiettivo è di garantire l'assoluta neutralità dei tributi interni riguardo alla concorrenza fra merci nazionali e merci importate» [19].

30. Alla luce di quanto precede, ritengo che, sebbene se uno Stato membro non sia tenuto a determinare individualmente il valore di autovetture usate importate, esso non possa applicare un regime che comporterebbe, anche se soltanto in determinati casi, l'applicazione di un'imposta all'importazione che superi l'imposta residuale incorporata nel valore di vetture similari usate sul mercato nazionale.

18 — Sentenza Commissione/Grecia, citata alla nota 10, punto 29.

19 — Sentenza citata alla nota 3, punto 18.

III — Conclusione

31. Alla luce delle considerazioni che precedono, raccomando alla Corte di risolvere alle questioni sollevate dal Supremo Tribunal Administrativo come segue:

«1) Una decisione della Commissione di rinunciare ad un procedimento per inadempimento non influisce sull'obbligo, che l'art. 177, terzo comma, del Trattato CE impone alle giurisdizioni nazionali avverso le cui decisioni non possa proporsi un ricorso giurisdizionale di diritto interno, di sottoporre alla Corte le questioni di diritto comunitario sollevate dinanzi ad esse;

2) Gli Stati membri hanno la facoltà di adottare criteri generali per la valutazione dell'ammontare dell'imposta dovuta all'importazione di autovetture usate, a condizione che tali criteri garantiscono che il detto ammontare non superi, anche se soltanto in alcuni casi, l'imposta residuale incorporata nelle autovetture similari sul mercato nazionale».