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 9-70

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

tra

FRANZ GRAD, Linz-Urfahr (Austria)

e

FINANZAMT TRAUNSTEIN,

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, nonché, in subordine, degli articoli 5, 74, 80, 92 e 93 del trattato CEE,

LA CORTE,

composta dai signori : R. Lecourt, presidente; R. Monaco e P. Pescatore, presidenti di Sezione; A. M. Donner (relatore), A. Trabucchi, W. Strauß e J. Mertens de Wilmars, 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 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 20.12.1969, 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 derivatile 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 tedesca, 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 3.4.1962, 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.).

Il 1° marzo 1969, il sig. Franz Grad (in prosieguo, l' « attore ») esportava dalla Germania in Austria, attraverso il valico di Schwarzbach-Autostrada 25, 3 tonnellate di frutta in scatola provenienti da Amburgo. In forza della legge 28 dicembre 1968, la dogana tedesca applicava al trasporto un'imposta di ammontare pari a 179,35 DM. Il provvedimento veniva impugnato *per saltum* dinanzi al Finanzgericht di Monaco.

L'attore assume che la legge summenzionata stride, nel suo orientamento generale come in alcune disposizioni specifiche, col trattato CEE, nonché con alcune norme emanate per l'attuazione del trattato stesso, e precisamente con l'articolo 4 della decisione del Consiglio 13 maggio 1965 (65/271/CEE) in relazione all'articolo 1 della direttiva del Consiglio 11 aprile 1967 (67/227/CEE). A sostegno della sua tesi, egli deduce i seguenti argomenti.

L'articolo 4, 2° comma, della decisione 13 maggio 1965 obbliga gli Stati membri, quando sia stato posto in vigore il sistema dell'imposta sul valore aggiunto,

non solo ad abolire le imposte specifiche esistenti fino a quel momento, ma anche a non istituire nuove imposte dello stesso tipo. La Repubblica federale ha violato questa norma, in quanto l'imposta sul trasporto di merci su strada corrisponde, sostanzialmente nella sua struttura e perfettamente nei suoi effetti, alla precedente imposta sui trasporti. Non si possono trarre illazioni dal fatto che il sistema dell'imposta sul valore aggiunto non è stato ancora istituito in tutti gli Stati membri : per quelli che hanno già modificato il loro sistema d'imposte sulla cifra d'affari in conformità alle direttive del Consiglio, l'articolo 4 della decisione 13 maggio 1965 ha acquistato forza obbligatoria a decorrere dalla data d'entrata in vigore della nuova legislazione interna.

Secondo l'attore, la Commissione delle Comunità europee ha confermato da parte sua questo punto di vista, nella raccomandazione del 31 gennaio 1968 alla Repubblica federale di Germania, ed ha sottolineato che la legge relativa all'imposta sul trasporto di merci su strada era contraria al diritto comunitario.

Benché la decisione 13 maggio 1965 sia destinata agli Stati membri, i singoli sono legittimati a far valere dinanzi al giudice l'osservanza o l'inosservanza di tale provvedimento. Determinante in questo caso è se il diritto comunitario, primario o secondario, che prevale sul diritto nazionale, abbia imposto agli Stati membri un obbligo incondizionato. L'articolo 4, 2° comma, della decisione 13 maggio 1965 sancisce un obbligo del genere.

Sempre secondo l'attore, la legge viola poi l'articolo 5, 2° comma, del trattato CEE in relazione all'articolo 74 del trattato stesso, in quanto è inconciliabile con la politica comune dei trasporti, contemplata all'articolo 74 del trattato CEE e più particolarmente definita nella decisione del Consiglio 13 maggio 1965 e nella raccomandazione della Commissione 31 gennaio 1968. L'articolo 5, 2° comma, del trattato CEE impone un obbligo di astensione che l'attore ritiene spieghi effetti diretti anche nei confronti dei singoli.

La legge relativa all'imposta sul trasporto di merci su strada viola inoltre l'articolo 80 del trattato CEE, in quanto può essere considerata come un provvedimento avente lo scopo di influire, sulla ripartizione del traffico e di proteggere le ferrovie tedesche, intese come « impresa » ai sensi dell'articolo 80 del trattato. La nozione di « condizioni » di trasporto comprende anche l'imposta tedesca sul trasporto di merci su strada. L'articolo 80 del trattato spiega del pari effetti nei confronti dei singoli.

La legge viola, infine, l'articolo 93, n. 3, del trattato CEE, a norma del quale nessuno Stato membro può concedere sovvenzioni atte a falsare la concorrenza se non ha preventivamente ottenuto l'assenso della Commissione. Ora, quest'ultima non ha espresso il suo parere. La legge, che mira a proteggere indirettamente le ferrovie tedesche, implica quindi una violazione del divieto di sovvenzioni. L'articolo 93, n. 3, del trattato spiega anch'esso effetti diretti nei rapporti giuridici fra gli Stati membri e i singoli.

Le suddette violazioni, ha concluso l'attore, comportano la nullità o almeno l'inefficacia della legge relativa all'imposta sul trasporto di merci su strada. L'accertamento effettuato su tale base va quindi revocato.

Con ordinanza 23 febbraio 1970, il Finanzgericht di Monaco 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 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), e 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 (67/227/CEE), abbiano efficacia diretta nei rapporti giuridici tra gli Stati membri e i singoli e costituiscano diritti soggettivi che anche il giudice nazionale deve tutelare.

2. Se il combinato disposto sopra menzionato vietasse ad uno Stato membro di reintrodurre, già anteriormente al 1° gennaio 1970, oneri fiscali specifici che sostituiscono, per il trasporto di merci, l'imposta sulla cifra d'affari, qualora detto Stato membro avesse già istituito il sistema comunitario d'imposta sul valore aggiunto abolendo l'imposta specifica sul trasporto di merci, e ciò anche se in quel momento l'IVA non era ancora stata introdotta in tutti gli altri Stati membri.
3. Se l'imposta tedesca sul trasporto di merci su strada, la quale (BGBl. 1968 I, pag. 1461) grava su un'attività e non su uno scambio di servizi (§ 1 StraGÜVStG) ed il cui imponibile è costituito non già dalla controprestazione per l'adempimento di un contratto, bensì dal prodotto della prestazione (§ 3 StraGÜVStG), vada considerata come un'imposta specifica, ai sensi dell'articolo 4 della decisione del Consiglio del 13 maggio 1965 (65/271/CEE), applicata al trasporto di merci in sostituzione dell'imposta sulla cifra d'affari. »

In subordine, per il caso che la Corte di giustizia delle Comunità europee dia soluzione negativa alle prime tre questioni, si chiede una pronunzia pregiudiziale sulle questioni che seguono :

« 4. Se il combinato disposto dell'articolo 5, 2° comma, del trattato CEE, dell'articolo 74 del trattato CEE, dell'articolo 4 della decisione del Consiglio 13 maggio 1965 (65/271/CEE) e dell'articolo 1 della prima direttiva in data 11 aprile 1967 (67/227/CEE) abbia efficacia diretta nei rapporti giuridici tra gli Stati membri ed i singoli, efficacia che questi ultimi possono far valere anche dinanzi ai giudici nazionali.
5. Se la nozione di « condizioni », ai sensi dell'articolo 80, n. 1, del trattato CEE comprenda anche le imposte che gravano particolarmente sul trasporto di merci.
6. Se l'articolo 80, n. 1, del trattato CEE, vieti anche di proteggere le imprese ferroviarie gestite dallo Stato membro.
7. Se l'articolo 80, n. 1, del trattato CEE abbia efficacia diretta nei rapporti giuridici tra Stati membri e singoli, efficacia che questi ultimi possono far valere dinanzi ai giudici nazionali.
8. Se il divieto di sovvenzioni di cui agli articoli 92 e segg. del trattato CEE valga anche per il settore dei trasporti.
9. Se gli articoli 92 e segg. del trattato CEE vietino anche la protezione d'imprese ferroviarie gestite dallo Stato membro.
10. Se si debba escludere una possibile inconciliabilità col trattato di una sovvenzione, qualora la Commissione non abbia emanato la decisione di cui all'articolo 93, n. 2, del trattato CEE, pur essendo informata della situazione.
11. Se l'articolo 92 del trattato abbia efficacia diretta nei rapporti giuridici tra Stati membri e singoli, efficacia che può essere fatta valere da questi ultimi dinanzi ai giudici nazionali. »

Il Finanzgericht ritiene necessario, ai fini dell'emananda sentenza, che la Corte risolva le dette questioni. L'attore avrebbe dedotto argomenti plausibili a sostegno del proprio punto di vista e, del resto, anche il giudice proponente nutre dubbi sulla conciliabilità tra la legge relativa all'imposta sul trasporto di merci su strada e il diritto comunitario.

D'altra parte, poiché la legge litigiosa disciplina soltanto un determinato settore le sue conseguenze derivano diret-

tamente e soltanto dal fatto del trasporto di merci nell'ambito della Repubblica federale di Germania, il giudice ritiene che l'attore, benché non cittadino di uno Stato membro, possa far valere il dissidio tra la legge e il diritto comunitario.

L'ordinanza di rinvio è stata registrata nella cancelleria della Corte il 16 marzo 1970.

Il Finanzamt Traunstein (convenuto nel giudizio di merito), il governo tedesco e la Commissione delle Comunità europee hanno presentato osservazioni, a norma dell'articolo 20 dello statuto della Corte di giustizia della CEE.

La Corte, su relazione del giudice relatore e sentito l'avvocato generale, 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 Möhring, Beisswingert, Reimer, Pohle, Wunderlich, Zimmermann e Risse, del Foro di Monaco.

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.

A — Sulla ricevibilità

Senza sollevare precise obiezioni circa la ricevibilità delle questioni proposte, il *governo tedesco* suggerisce ch'essa venga presa in esame dalla Corte.

La *Commissione* ritiene invece che la Corte, purché si limiti a funzioni d'interpretazione (in particolare per quanto riguarda il punto 3), potrà risolvere le questioni proposte senza eccedere i limiti posti dall'articolo 177 del trattato. Neppure la circostanza che l'attore nella causa di merito non sia cittadino di uno Stato membro si oppone alla ricevibilità della domanda diretta ad ottenere una pronunzia pregiudiziale.

B — Sulla soluzione da dare alle varie questioni pregiudiziali

1 — Sulla questione n. 1

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 potrebbero prevedere termini sufficientemente lunghi, mentre gli Stati membri dovrebbero fare il possibile, da parte loro, per ema-

nare 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 incondizionato che non richiede l'emanazione di altri atti giuridici comunitari, e che implica sia l'ingiunzione di abolire le « imposte specifiche », sia il divieto di istituire nuove imposte dello stesso tipo.

b) Osservazioni del governo tedesco

Il *governo tedesco* propone di dare soluzione negativa alla prima questione. Non si può ammettere, a suo parere, che una disposizione contenuta in una decisione indirizzata ad uno Stato membro debba essere considerata direttamente efficace. Anche ammettendo per ipotesi che ciò sia possibile, l'articolo 4 della decisione del Consiglio 13 maggio 1965 non ha, comunque, efficacia diretta.

Per giustificare la sua tesi, che respinge il principio stesso dell'efficacia diretta di talune disposizioni contenute in una decisione (o in una direttiva), il governo

tedesco si basa fra l'altro sugli stessi argomenti dedotti dalla Commissione contro tale principio. D'altra parte, esso propone un'interpretazione della sentenza della Corte nella causa 38-69 diversa da quella adottata dalla Commissione. Infatti, la Corte avrebbe riconosciuto efficacia diretta alla « decisione di acceleramento » solo qualificando quest'ultima come complemento autonomo del trattato (in forza dell'articolo 235), non già come una decisione ai sensi dell'articolo 189. Perciò i principi enunciati dalla Corte nella detta fattispecie non possono applicarsi alle decisioni propriamente dette.
Quanto alla disposizione litigiosa, il governo tedesco assume che si tratta di un semplice programma di lavoro del Consiglio. In proposito, esso sostiene che l'adozione delle modalità contemplate al 1° comma condiziona anche l'entrata in vigore degli obblighi di cui al 2° comma. In ogni caso, non esiste alcun obbligo anteriormente al 1° gennaio 1972, data stabilita dalla « terza direttiva », del 9 dicembre 1969.

2 — Sulla questione n. 2

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 degli 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 solamente 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. Ne consegue che alla seconda questione va data soluzione negativa.

b) Osservazioni del governo tedesco e del Finanzamt Traunstein

Il *governo tedesco* e il *Finanzamt Traunstein* si basano essenzialmente su argomenti identici a quelli avanzati dalla Commissione per concludere che alla seconda questione va data soluzione negativa.

3 — Sulla questione n. 3

Tanto il *governo tedesco* quanto la *Commissione* sostengono che l' « imposta sul trasporto di merci su strada » non può essere qualificata come « imposta specifica che ha valore d'imposta sulla cifra d'affari » ai sensi dell'articolo 4 della decisione 13 maggio 1965, né, a fortiori, come vera e propria « imposta sulla cifra d'affari ». Ad una qualificazione del genere si oppongono, infatti, sia la sua finalità (nuovo orientamento nel settore dei trasporti), sia le sue modalità (l'imponibile è costituito dal totale delle « tonnellate/chilometro », non già dalla controprestazione per l'adempimento di un contratto).

4 — Sulla questione n. 4

Le *tre memorie* con le quali sono state presentate osservazioni a norma del-

l'articolo 20 dello statuto della Corte concordano nel sostenere che l'obbligo di cui all'articolo 5, 2° comma, del trattato 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. D'altra parte, il divieto di cui all'articolo 5, 2° comma, nulla può aggiungere alla (eventuale) efficacia diretta dell'articolo 4 della decisione 13 maggio 1965, di cui si è già discusso nell'ambito delle questioni precedenti.

5 — Sulle questioni n. 5, n. 6 e n. 7

Nelle loro osservazioni, sia il *governo tedesco* che la *Commissione* hanno raggruppato queste tre questioni, ritenendo che la soluzione della quinta e della sesta dipenda dalla soluzione che si deve dare alla settima.

a) Sulla questione n. 7

La *Commissione* e il *governo tedesco*, mentre sono d'accordo nel ritenere che il divieto di cui all'articolo 80, n. 1, potrebbe in astratto implicare l'efficacia diretta di questa norma, hanno opinioni divergenti circa il valore dell'espressione « salvo quando tale applicazione sia autorizzata dalla Commissione ».

La *Commissione*, da parte sua, « è propensa a dare soluzione affermativa alla settima questione »; essa fa valere, fra l'altro, che il potere discrezionale attribuitole dall'articolo 80 lascia intatto il divieto di principio contenuto in questa norma.

Il *governo tedesco* sostiene invece che la possibilità di autorizzazione — nei confronti della quale la Commissione dispone, del resto, di un margine discrezionale (vedasi sentenza 1-69, Raccolta XV-1969, pag. 278 e segg.) — priva, per l'appunto, il divieto del carattere dell'assolutezza. Ne consegue che va esclusa, nella fattispecie, l'efficacia diretta.

b) Sulla questione n. 5

Il *governo tedesco* e la *Commissione* propongono ambedue di risolvere la presente questione in senso negativo. Tenuto conto dello spirito e della finalità dell'articolo 80, sarebbe infatti evidente 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 relative ad un diverso tipo di trasporto.

c) Sulla questione n. 6

Insistendo sempre sul fatto che il termine « imprese » di cui all'articolo 80, n. 1 riguarda, a loro parere, soltanto le imprese utenti del trasporto, il *governo tedesco* e la *Commissione* sostengono che il divieto contenuto in questa norma non si applica ad un regime fiscale come quello litigioso.

6 — Sulle questioni n. 8, n. 9, n. 10 e n. 11

Nelle loro osservazioni, il *governo tedesco* e la *Commissione* hanno raggruppato queste quattro questioni, modificandone l'ordine. Essi esaminano preliminarmente la questione del se un onere del tipo dell'imposta tedesca di cui trattasi rientri nella nozione di « aiuto » ai sensi degli articoli 92 e segg. Questi riguardano soltanto i casi in cui un'impresa fruisce, senza contropartita, di vantaggi finanziati col pubblico denaro oppure viene esentata da un onere, non già il caso in cui i suoi concorrenti sono gravati da oneri fiscali e il vantaggio risulta unicamente dal fatto che l'impresa di cui trattasi non è colpita dall'imposta. È con questa riserva ch'essi presentano le loro osservazioni relativamente alle questioni di cui ai nn. 8-11.

L'*attore* sostiene invece che la nozione di « aiuto » comprende non soltanto

sovvenzioni ed esenzioni dirette, ma anche qualsiasi provvedimento inteso ad orientare l'attività economica, gravando in modo ineguale determinate attività o categorie. Ne conseguirebbe che l'imposta litigiosa è effettivamente un « aiuto » ai sensi degli articoli 92 e segg.
Il *governo tedesco*, d'accordo con la *Commissione*, ribatte che un'interpretazione del genere priverebbe la nozione di « aiuto » del suo carattere specifico e renderebbe superflui gli articoli 101 e 102 del trattato CEE.

a) Sulla questione n. 8

La *Commissione* assume che le norme del trattato relative agli aiuti sono valide anche per il settore dei trasporti (indipendentemente dalle norme speciali vigenti per questo settore). A sostegno della sua tesi, essa deduce i seguenti argomenti :

— La sezione del trattato relativa agli « aiuti » non contiene alcuna disposizione che escluda i trasporti dall'ambito di applicazione della sezione stessa, come fa espressamente l'articolo 61, n. 1, per il capitolo dei servizi.
— Il fatto che l'articolo 77 autorizzi determinati « aiuti » in materia di trasporti si concepisce soltanto in relazione a un divieto. Poiché il titolo dedicato ai trasporti non contiene un divieto del genere, è necessario riferirsi a quello contenuto nell'articolo 92.
— Qualsiasi dubbio sembra eliminato, in proposito, dall'articolo 9, n. 2, della decisione del Consiglio 13 maggio 1965, secondo il quale gli articoli 92, 93 e 94 del trattato si applicano al settore dei trasporti.

Il *governo tedesco* giunge alla stessa conclusione.

b) Sulla questione n. 11

Il *governo tedesco* e la *Commissione* ritengono ambedue che il divieto di principio sancito dall'articolo 92 ammetta troppe deroghe — deroghe che implicano, del resto, un margine discrezionale per la Commissione — perché detto divieto possa essere considerato direttamente efficace. Il governo tedesco osserva inoltre che tale conclusione non è infirmata dalla sentenza della Corte nella causa 6/64 (Raccolta X-1964, pag. 1147), che riconosce efficacia diretta all'articolo 93, n. 3, ultima frase, in quanto il valore di questa pronunzia è strettamente limitato all'ipotesi contemplata nella disposizione stessa, ipotesi che non si verifica nella fattispecie.
L'*attore* assume invece che, sebbene il trattato abbia previsto la possibilità di deroghe al divieto di principio stabilito all'articolo 92, tale divieto può tuttavia avere efficacia diretta nei casi non compresi in tali deroghe.

c) Sulla questione n. 9

Il *governo tedesco* e la *Commissione* sostengono che, ai fini dell'applicazione degli articoli 92 e segg., non ha rilevanza il fatto che l'impresa beneficiaria degli aiuti sia o meno un'impresa ferroviaria gestita dallo Stato, salvo per quanto riguarda eventuali deroghe in forza dell'articolo 90, n. 2, del trattato.

d) Sulla questione n. 10

Il *governo tedesco*, pur ammettendo in linea di massima la possibilità che esista una sovvenzione anche qualora la Commissione non abbia emanato una decisione ai sensi dell'articolo 93, n. 2, sostiene che, tenuto conto del principio dell'affidamento (Vertrauensgrundsatz), la sovvenzione non può essere considerata inconciliabile col trattato, allorché la Commissione, pur essendo informata della situazione, non abbia sollevato obiezioni.
Mentre la Commissione condivide la tesi del governo federale, l'*attore* osserva che, da parte della Commissione, il fatto di non condannare espressamente un provvedimento di diritto interno non equivale ad un'autorizzazione.

In diritto

1 Con ordinanza 23 febbraio 1970, pervenuta in cancelleria il 16 marzo 1970, il Finanzgericht di Monaco 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) e dell'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).

In subordine, per il caso che la Corte dia soluzione negativa a tali questioni, il Finanzgericht ne ha proposte altre, vertenti in particolare sull'interpretazione degli articoli 80 e 92 del trattato CEE.

Sulla questione n. 1

2 Il giudice chiede alla Corte di pronunziarsi sul se il combinato disposto dell'articolo 4, 2° comma, della decisione e dell'articolo 1 della direttiva produca effetti immediati nei rapporti giuridici tra gli Stati membri e i singoli, e costituisca diritti soggettivi che il giudice nazionale deve tutelare.

3 La questione riguarda 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 sue osservazioni, il governo tedesco ha sostenuto che 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 pronunziarsi 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, è 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 quindi 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.

Sulla questione n. 2

11 Il Finanzgericht chiede alla Corte di pronunziarsi sul se il combinato disposto dell'articolo 4 della decisione e dell'articolo 1 della direttiva vietasse ad uno Stato membro di reintrodurre, già anteriormente al 1° gennaio 1970, oneri fiscali specifici che sostituiscono, per il trasporto di merci, l'imposta sulla cifra d'affari, qualora detto Stato membro avesse già istituito il sistema comune d'imposta sul valore aggiunto abolendo l'imposta specifica sul trasporto di merci.

La questione riguarda manifestamente l'articolo 1 della prima direttiva, modificato dalla terza direttiva del Consiglio, in data 9 dicembre 1969, sulla stessa materia (GU n. L 320, pag. 34), che ha sostituito la data del 1° gennaio 1972 a quella del 1° gennaio 1970.

12 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.

13 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.

14/15 D'altra parte, il fine della decisione 13 maggio 1965 può essere realizzato soltanto su scala comunitaria, non già unicamente attraverso provvedimenti adottati, in date diverse e con diverso ritmo, dai singoli Stati membri. La presente questione va quindi risolta nel senso che il divieto posto dall'articolo 4, 2° comma, della decisione non può avere effetto che dal 1° gennaio 1972.

Sulla questione n. 3

16 Il Finanzgericht chiede alla Corte di pronunziarsi sul se l'imposta tedesca sul trasporto di merci su strada (Strassengüterverkehrsteuer) vada considerata come un'imposta specifica applicata al trasporto di merci in luogo dell'imposta sulla cifra d'affari, e sia perciò colpita dal divieto di cui all'articolo 4, 2° comma, della decisione 13 maggio 1965.

17 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.

18 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.

19 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 proposta va perciò risolta in questo senso.

Sulle questioni nn. 4-11

20 Il Finanzgericht ha sottoposto dette questioni solo in subordine, per il caso che le prime tre venissero risolte in senso negativo.

Poiché ciò non è avvenuto, in particolare per quanto riguarda la prima questione, non è necessario risolverle.

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 Monaco, cui spetta quindi di pronunziarsi sulle spese.

Per questi motivi,

letti gli atti di causa,
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 75, 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 Monaco, con ordinanza 23 febbraio 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 equi-**

pollenti, 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 6 ottobre 1970.

Lecourt Monaco Pescatore

Donner Trabucchi Strauß Mertens de Wilmars

Letto in pubblica udienza a Lussemburgo, il 6 ottobre 1970.

Il cancelliere
A. Van Houtte

Il presidente
R. Lecourt