SENTENZA DELLA CORTE
9 maggio 1985 *

Nel procedimento 112/84,

avente ad oggetto la domanda di pronunzia pregiudiziale proposta alla Corte, a norma dell'art. 177 del trattato CEE, dal tribunal de grande instance di Belfort nella causa dinanzi ad esso pendente tra

Michel Humblot

e

Directeur des services fiscaux

domanda vertente sull'interpretazione dell'art. 95 del trattato CEE,

LA CORTE

composta dai signori G. Bosco, presidente della prima sezione f.f. di presidente, P. Pescatore, T. Koopmans, U. Everling, K. Bahlmann, Y. Galmot e R. Joliet, giudici,

avvocato generale: P. VerLoren van Themaat
cancelliere: D. Louterman, amministratore

viste le osservazioni presentate

— per la ricorrente nella causa principale, dall'avv. T. Canus, del foro di Mulhouse,

— per il governo francese, dal sig. Ph. Pouzoulet, in qualità d'agente,

— per la Commissione delle Comunità europee, dal sig. G. Berardis, in qualità d'agente,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale presentate all'udienza del 20 marzo 1985,

ha pronunziato la seguente

* Lingua processuale: il francese.

SENTENZA

(Parte « In fatto » non riprodotta)

In diritto

1 Con sentenza 17 aprile 1984, pervenuta in cancelleria il 26 aprile 1984, il tribunal de grande instance di Belfort ha sottoposto a questa Corte, a norma dell'art. 177 del trattato CEE, una questione pregiudiziale relativa all'interpretazione dell'art. 95 del trattato CEE.

2 Tale questione è stata sollevata nell'ambito di una controversia tra il sig. Humblot e il Directeur général des impôts in merito ad una domanda di rimborso della tassa speciale che colpisce taluni autoveicoli, pagata dal sig. Humblot.

3 Dal fascicolo si desume che in Francia esistono due tipi di tasse annuali sugli autoveicoli: la tassa differenziale che colpisce le autovetture la cui potenza fiscale è inferiore o pari a 16 CV e la tassa speciale per gli autoveicoli la cui potenza fiscale sia superiore a 16 CV. Mentre l'importo della tassa differenziale aumenta progressivamente e in modo continuo a seconda della potenza fiscale degli autoveicoli, la tassa speciale ha un importo unico e di gran lunga più elevato.

4 Nel 1981, il sig. Humblot diveniva proprietario di un'autovettura della potenza fiscale di 36 CV. Per mettere in circolazione questo veicolo, egli doveva pagare la tassa speciale il cui importo era allora di 5 000 FF. Dopo aver pagato questa somma, il sig. Humblot presentava opposizione all'amministrazione fiscale al fine di ottenere il rimborso della differenza tra detto importo e quello massimo della tassa differenziale, che ammontava allora a 1 100 FF.

5 Poiché l'opposizione veniva respinta, il sig. Humblot citava il Directeur général des impôts dinanzi al tribunal de grande instance di Belfort. A sostegno della sua azione, il ricorrente sosteneva che la riscossione della tassa speciale era incompatibile con gli artt. 30 e 95 del trattato.

6 Questo argomento induceva il tribunal de grande instance di Belfort a sottoporre alla Corte la seguente questione:

« Se l'art. 95 del trattato che istituisce la Comunità economica europea, eventualmente in collegamento con ogni altra disposizione di questo trattato e/o qualunque principio fondamentale di quest'ultimo, vada interpretato nel senso ch'esso vieta — ed eventualmente a quali condizioni — ad uno Stato membro di colpire con un tributo specifico i prodotti di un altro Stato membro, non fabbricati nel primo stato, ma che, per ipotesi, siano similari o concorrenti, secondo la giurisprudenza della Corte, rispetto ai suoi prodotti nazionali, ed in particolare se l'art. 95 del trattato consenta ad uno Stato membro di colpire con tributi specifici, come la tassa speciale vigente in Francia, gli autoveicoli di più di 16 CV, considerato che in detto stato, contrariamente a taluni altri stati della Comunità, tali autoveicoli non vengono fabbricati ».

7 Dal fascicolo si desume che la questione mira in sostanza ad accertare se l'art. 95 vieti di sottoporre le autovetture che superano una certa potenza fiscale ad una tassa speciale fissa il cui importo è parecchie volte superiore all'importo massimo della tassa progressiva che dev'essere versata per le autovetture che non raggiungono questa potenza fiscale, allorché le sole autovetture colpite dalla tassa speciale sono autovetture importate, e precisamente da altri Stati membri.

8 Il sig. Humblot, nelle osservazioni presentate alla Corte, ha messo in evidenza il fatto che la tassa speciale colpisce solo veicoli importati, poiché non esiste alcuna autovettura francese la cui potenza fiscale sia superiore a 16 CV. A suo avviso, i veicoli di 16 CV o meno e quelli di più di 16 CV sono perfettamente comparabili per quanto riguarda le prestazioni, i prezzi o il consumo di energia. Stando così le cose, colpendo unicamente gli autoveicoli importati con una tassa speciale il cui importo è di gran lunga superiore a quello della tassa differenziale, lo stato francese avrebbe creato una discriminazione incompatibile con l'art. 95 del trattato.

9 Secondo il governo francese, né il 1° né il 2° comma dell'art. 95 ostano all'applicazione della tassa speciale. Questa, infatti, viene riscossa solo per autoveicoli di lusso, che non sono similari, ai sensi dell'art. 95, 1° comma, del trattato, alle autovetture per le quali è dovuta la tassa differenziale. D'altra parte, il governo francese ammette che taluni autoveicoli di 16 CV o meno e altri di più di 16 CV si trovano nel rapporto di concorrenza di cui all'art. 95, 2° comma, del trattato. Tuttavia, la tassa speciale non sarebbe incompatibile con quest'ultima norma poi-

ché non sarebbe dimostrato ch'essa abbia un effetto protezionistico per la produzione nazionale. Nulla proverebbe, infatti, che il consumatore, eventualmente dissuaso dall'acquisto di un autoveicolo di più di 16 CV, acquisterà un autoveicolo di 16 CV o meno di fabbricazione francese.

10 Secondo la Commissione, la tassa speciale è incompatibile con l'art. 95, 1° comma, del trattato. Tutte le autovetture, infatti, indipendentemenmte dalla loro potenza fiscale, sono similari ai sensi della giurisprudenza della Corte. Perciò, non è più possibile per uno Stato membro creare una discriminazione tra autoveicoli importati e autoveicoli nazionali. La sola eccezione riguarda il caso in cui uno Stato membro applichi tributi differenti a prodotti anche identici, in base a criteri neutrali, rispondenti ad obiettivi di politica economica compatibili con il trattato, senza creare discriminazione tra prodotti nazionali e importati. Ora, nella fattispecie, il criterio della potenza fiscale, scelto dalla Francia, non risponde ad un obiettivo di politica economica quale l'imposizione fiscale maggiore per i prodotti di lusso o per gli autoveicoli aventi un consumo di energia elevato. Stando così le cose, la tassa differenziale e che colpisce solo gli autoveicoli importati, senza perseguire un obiettivo di politica economica compatibile con il trattato CEE, è in contrasto con l'art. 95, 1° comma, del trattato stesso.

11 Infine, secondo il governo del Regno Unito gli autoveicoli di più di 16 CV si trovano in un rapporto di concorrenza con taluni autoveicoli di potenza fiscale inferiore. La tassa speciale sarebbe perciò incompatibile con l'art. 95, 2° comma, del trattato, poiché il suo importo elevato svierebbe i consumatori dalle autovetture importate a vantaggio degli autoveicoli francesi di gamma superiore.

12 Si deve anzitutto sottolineare che, nello stato attuale del diritto comunitario, gli Stati membri rimangono liberi di sottoporre prodotti come le autovetture ad un sistema di tasse di circolazione il cui importo aumenta progressivamente in base ad un criterio obiettivo, quale la potenza fiscale che può essere determinata in vario modo.

13 Tuttavia un siffatto sistema di tributi interni è compatibile con l'art. 95 solo in quanto sia privo di qualsiasi effetto discriminatorio o protezionistico.

14 Tale non è un sistema come quello impugnato nella causa principale. Questo sistema istituisce due diverse tasse, una differenziale, il cui importo aumenta progressivamente, per le autovetture che non raggiungono una certa potenza fiscale, e l'altra per quelle che la superano, il cui importo è fisso ed è circa cinque volte più elevato di quello massimo della tassa differenziale. Benché non ponga distinzioni formali a seconda dell'origine dei prodotti, un sistema del genere presenta manifestamente tratti discriminatori o protezionistici, incompatibili con l'art. 95. Il limite della potenza fiscale che determina l'applicabilità della tassa speciale è stato fissato, infatti, a un livello tale che solo autovetture importate, in particolare da altri Stati membri, sono sottoposte a questa tassa speciale, mentre tutte le autovetture di fabbricazione nazionale beneficiano del regime nettamente più vantaggioso della tassa differenziale.

15 Se non intervenissero considerazioni relative all'importo della tassa speciale, i consumatori alla ricerca di autovetture comparabili, in particolare sul piano delle dimensioni, della comodità, della potenza effettiva, del costo di manutenzione, della longevità, del consumo e del prezzo, sarebbero naturalmente indotti a scegliere tra autovetture che si pongono al di sotto del limite critico di potenza fiscale stabilito dalla legge francese e autovetture che si pongono al di sopra di tale limite. Tuttavia, l'assoggettamento alla tassa speciale comporta un aumento dell'onere fiscale molto più rilevante di quello che deriva dal passaggio da una categoria di vetture ad un'altra in un sistema di tassazione progressiva con scarti equilibrati come quello proprio della tassa differenziale. Questo onere supplementare è tale da neutralizzare i vantaggi che potrebbero avere, agli occhi dei consumatori, talune autovetture importate da altri Stati membri rispetto alle analoghe autovetture di fabbricazione nazionale, tanto più che la sua imposizione si ripete per diversi anni. In tale misura, la tassa speciale riduce la concorrenza alla quale sono sottoposte queste seconde vetture ed è perciò incompatibile col principio di neutralità cui devono rispondere i tributi interni.

16 In base a quanto sopra, la questione formulata dal giudice nazionale va risolta nel senso che l'art. 95 del trattato vieta di sottoporre le autovetture che superano una certa potenza fiscale ad una tassa speciale fissa, d'importo più volte superiore all'importo massimo della tassa progressiva dovuta per le autovetture che non raggiungono tale potenza fiscale, allorché le sole autovetture colpite dalla tassa speciale sono autovetture importate, e precisamente da altri Stati membri.

Sulle spese

17 Le spese sostenute dal governo francese, da quello del Regno Unito e dalla Commissione delle Comunità europee, che hanno presentato osservazioni alla Corte, non possono dar luogo a rifusione; nei confronti delle parti nella causa principale, il presente procedimento ha il carattere di un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE,

pronunciandosi sulla questione sottopostale dal tribunal de grande instance di Belfort con ordinanza 17 aprile 1984, dichiara:

L'art. 95 del trattato vieta di sottoporre le autovetture che superano una certa potenza fiscale ad una tassa speciale fissa, d'importo più volte superiore all'importo massimo della tassa progressiva dovuta per le autovetture che non raggiungono tale potenza fiscale, allorché le sole autovetture colpite dalla tassa speciale sono autovetture importate, e precisamente da altri Stati membri.

Bosco Pescatore Koopmans

Everling Bahlmann Galmot Joliet

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo, il 9 maggio 1985.

Il cancelliere

P. Heim

Il presidente f.f.

G. Bosco

presidente della prima sezione