SENTENZA DELLA CORTE (Quinta Sezione)
15 marzo 2001 *

Nella causa C-265/99,

Commissione delle Comunità europee, rappresentata dal sig. E. Traversa e dalla sig.ra H. Michard, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo,

ricorrente,

contro

Repubblica francese, rappresentata dalla sig.ra K. Rispal-Bellanger e dal sig. S. Seam, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo,

convenuta,

avente ad oggetto un ricorso inteso a far dichiarare che:

— mantenendo ed applicando una normativa che prevede l'applicazione di una formula di calcolo della potenza fiscale sfavorevole agli autoveicoli

* Lingua processuale: il francese.

equipaggiati con cambio manuale a 6 marce nonché con cambio automatico a 5 marce, che produce effetti discriminatori o protezionistici nei confronti degli autoveicoli fabbricati in altri Stati membri rispetto agli autoveicoli nazionali similari o concorrenti, e

— mantenendo disposizioni che limitano il fattore K nel calcolo della potenza fiscale degli autoveicoli omologati isolatamente tra il 1° gennaio 1978 e il 12 gennaio 1988 e considerati equivalenti ad un tipo omologato avente una potenza effettiva superiore a 100 kW,

la Repubblica francese è venuta meno agli obblighi incombentile in forza dell'art. 95 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 90 CE),

LA CORTE (Quinta Sezione),

composta dai sigg. A. La Pergola, presidente di sezione, M. Wathelet (relatore), D.A.O. Edward, P. Jann e L. Sevón, giudici,

avvocato generale: S. Alber

cancelliere: sig.ra L. Hewlett, amministratore

vista la relazione d'udienza,

sentite le difese orali svolte dalle parti all'udienza del 14 settembre 2000,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 26 ottobre 2000,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con atto depositato nella cancelleria della Corte il 16 luglio 1999, la Commissione delle Comunità europee ha proposto, ai sensi dell'art. 226 CE, un ricorso diretto a far dichiarare che:

— mantenendo ed applicando una normativa che prevede l'applicazione di una formula di calcolo della potenza fiscale sfavorevole agli autoveicoli equipaggiati con cambio manuale a 6 marce nonché con cambio automatico a 5 marce, che produce effetti discriminatori o protezionistici nei confronti degli autoveicoli fabbricati in altri Stati membri rispetto agli autoveicoli nazionali similari o concorrenti, e

— mantenendo disposizioni che limitano il fattore K nel calcolo della potenza fiscale degli autoveicoli omologati isolatamente tra il 1° gennaio 1978 e il 12 gennaio 1988 e considerati equivalenti ad un tipo omologato avente una potenza effettiva superiore a 100 kW,

la Repubblica francese è venuta meno agli obblighi incombentile in forza dell'art. 95 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 90 CE).

2 All'udienza la Commissione ha rinunciato alla seconda censura.

Ambito normativo nazionale

3 Il sistema francese di tassazione delle autovetture private si basa sul calcolo della loro potenza fiscale, la quale determina la base imponibile della tassazione.

4 Nel periodo di cui trattasi nel presente ricorso, cioè nel periodo precedente al 1° luglio 1998, questo sistema di tassazione era caratterizzato dalla coesistenza di due metodi principali e distinti di calcolo della potenza fiscale delle autovetture private.

5 Questi due metodi di calcolo erano stabiliti rispettivamente dalla circolare 28 dicembre 1956 (JORF 22 gennaio 1957, pag. 910; in prosieguo: la «circolare del 1956») e dalla circolare 23 dicembre 1977, n. 77-191 (JORF 8 febbraio 1978, pag. 1052; in prosieguo: la «circolare del 1977»), la quale è stata più volte modificata. Queste circolari hanno costituito oggetto di una convalida legislativa, con effetto retroattivo, in applicazione dell'art. 35 della legge 22 giugno 1993, n. 93-859, recante la legge finanziaria rettificativa per il 1993 (JORF 23 giugno 1993, pag. 8815).

6 La formula di calcolo della potenza fiscale che risulta dalla circolare del 1956 si basa sulla sola cilindrata degli autoveicoli.

7 Constatando che il riferimento esclusivo alla cilindrata avesse avuto come effetto d'incentivare a ricavare il massimo di potenza dai motori di piccola cilindrata, con incidenze che potevano rivelarsi sfavorevoli nel campo del rumore e della

limitazione del consumo di carburante, le autorità francesi hanno adottato la circolare del 1977 al fine di correggere la formula definita nella circolare del 1956, nell'intento di ottenere una potenza fiscale che fosse in una migliore correlazione con l'idoneità intrinseca dell'autoveicolo al consumo di carburante e che incentivasse a ricercare una diminuzione di questo consumo.

8 La circolare del 1977 ha così introdotto, a partire dal 1° gennaio 1978, una seconda formula di calcolo della potenza fiscale degli autoveicoli che comprende, oltre alla cilindrata, diversi altri parametri, quali il consumo di benzina, la circonferenza dei pneumatici e la demoltiplica dei vari rapporti di cambio manuale a 4 e a 5 marce e dei cambi automatici a 3 marce. La formula è stata modificata da diverse circolari.

9 In particolare, la circolare 15 aprile 1983 (JORF 5 maggio 1983, numero complementare, pag. 4279) ha adattato la formula di calcolo risultante dalla circolare del 1977 al fine di tener conto dello sviluppo dei cambi automatici per i quali alcune concezioni tecnologiche nel 1977 non avevano una presenza significativa nell'industria. Si trattava nella fattispecie dei cambi automatici a 4 marce.

10 Nessun'altra modifica è stata apportata alla formula di calcolo risultante dalla circolare del 1977 per prendere specificamente in considerazione le innovazioni tecnologiche successive.

11 Occorre indicare che, nella causa Tarantik (sentenza 15 giugno 1999, causa C-421/97, Racc. pag. I-3633, punto 8), che aveva lo stesso contesto giuridico di quello della presente causa, la Commissione aveva sostenuto, senza essere contraddetta su tale punto, che l'applicazione della formula derivante dalla circolare del 1977 produce in genere il risultato di conferire una potenza fiscale inferiore di circa 2 CV a quella che discende dall'applicazione della formula risultante dalla circolare del 1956. Tale differenza incide sull'importo della tassa

differenziale nonché su quello dei premi assicurativi, dal momento che questi sono calcolati in base alla potenza fiscale dei veicoli.

12 Il sistema di omologazione degli autoveicoli costituisce uno dei criteri che determinano la disciplina applicabile.

13 Così, da un lato, la circolare del 1977 si applica, in via di principio, alle autovetture private omologate per modello a decorrere dal 1° gennaio 1978, nonché, in forza della circolare n. 87-56 del 24 giugno 1987, alle autovetture private che sono omologate singolarmente a decorrere dal 24 giugno 1987 e conformi ad un modello omologato o considerate equivalenti, sotto il profilo della potenza fiscale, ad un modello omologato la cui potenza fiscale è stata calcolata conformemente alla circolare del 1977.

14 D'altra parte, la circolare del 1956 si applica a tutti gli autoveicoli omologati anteriormente al 1° gennaio 1978, indipendentemente dal fatto che siano stati omologati in base ad un modello o siano stati autorizzati singolarmente a circolare. A decorrere dal 1° gennaio 1978 essa ha continuato ad essere applicata agli autoveicoli omologati singolarmente fino al 23 giugno 1987. A decorrere dal 24 giugno 1987 è stata applicata solo agli autoveicoli omologati singolarmente ritenuti non conformi ad un modello omologato (v. sentenza Tarantik, citata, punto 10).

15 La maggior parte degli autoveicoli omologati in Francia nel corso del periodo cui si riferisce la presente causa è stata assoggettata alle disposizioni della circolare del 1977, in quanto la circolare del 1956 è di applicazione residua.

16 Dal 1° luglio 1998 un nuovo mezzo di calcolo della potenza fiscale degli autoveicoli, che non è messo in causa dalla Commissione nell'ambito del presente ricorso, è venuto ad aggiungersi ai metodi di calcolo esistenti. Questa terza formula, introdotta dall'art. 62 della legge finanziaria del 2 luglio 1998 (JORF

3 luglio 1998, pag. 10138), si applica agli autoveicoli messi in circolazione in Francia per la prima volta a decorrere dal 1° luglio 1998, nonché agli autoveicoli che sono ivi immatricolati dopo aver costituito oggetto di un'immissione in circolazione per la prima volta a decorrere da questa stessa data in uno Stato membro o in un paese terzo appartenente allo Spazio economico europeo.

17 Le disposizioni dell'art. 35 della legge finanziaria rettificativa per il 1993, che avevano conferito valore legislativo alle circolari del 1956 e del 1977, non sono state abrogate dalla legge finanziaria del 2 luglio 1998, ma esse si applicano ormai solo agli autoveicoli già messi in circolazione e immatricolati in Francia anteriormente al 1° luglio 1998.

Fase precontenziosa del procedimento

18 Secondo la Commissione, gli autoveicoli provenienti da altri Stati membri che sono dotati di talune tecnologie innovative, e più in particolare di un cambio automatico a 5 marce e di un cambio manuale a 6 marce, sono assoggettati in Francia ad un'imposta annua di circolazione molto più elevata rispetto ai modelli analoghi nazionali a causa di una differenza minima di concezione del cambio. Quest'imposizione in eccesso risulterebbe dall'applicazione sistematica della formula di calcolo della potenza fiscale prevista nella circolare del 1956. La Commissione rileva che queste tecnologie innovative non sono state prese in considerazione nell'ambito della circolare del 1977, anche se corrispondevano ad un perfezionamento di tecniche già conosciute, applicate a livello industriale. Essa sottolinea inoltre che, poiché la potenza fiscale degli autoveicoli viene utilizzata in particolare per determinare il livello del premio di taluni contratti di assicurazione, all'onere propriamente fiscale si aggiungerebbe un sovraccosto assicurativo per i proprietari di questo tipo di autoveicoli.

19 Con lettere 25 maggio 1993 e 19 settembre 1994, la Commissione ha indicato alle autorità francesi che questa situazione era incompatibile con l'art. 95 del Trattato.

20 Con lettere 6 agosto 1993 e 13 marzo 1995, le autorità francesi hanno risposto alle note della Commissione.

21 Nella loro lettera in data 6 agosto 1993, le autorità francesi hanno ammesso che gli autoveicoli dotati di cambio manuale a 6 e più marce, nonché quelli dotati di cambio automatico a 5 e più marce, erano assoggettati alle disposizioni della circolare del 1956, allo stesso modo di tutti gli autoveicoli che utilizzavano tecnologie non conosciute e applicate industrialmente nel 1977.

22 Nella loro lettera 13 marzo 1995, le autorità francesi hanno ammesso che l'applicazione di formule di calcolo diverse a seconda che l'autoveicolo fosse dotato o meno di questi cambi originali potevano portare, eventualmente, a potenze fiscali diverse da quelle dei modelli dichiarati analoghi.

23 In base alla stessa lettera, un primo studio comparativo dettagliato, effettuato sulla base dei modelli venduti nel 1993 nel mercato francese, ha dimostrato che:

— in confronto ai modelli similari dotati di cambio manuale a 5 marce, i modelli dotati di cambio automatico a 6 marce possono avere potenze fiscali che sono superiori di 2 a 3 CV;

— in confronto ai modelli similari dotati di cambio automatico a 4 marce, i modelli dotati di cambio automatico a 5 marce possono avere potenze fiscali che sono pari, superiori di 1 CV o inferiori da 4 a 7 CV, e

— per numerosi modelli, non era possibile effettuare alcun confronto poiché sul mercato non esistevano modelli che si avvicinassero dal punto di vista tecnico e che fossero dotati di cambi classici.

24 Una lettera di messa in mora è stata notificata dalla Commissione alla Repubblica francese il 12 febbraio 1997. Le autorità francesi non hanno risposto.

25 La Commissione ha inviato un parere motivato alla Repubblica francese il 22 dicembre 1997. Quest'ultima era invitata ad adottare, entro due mesi a decorrere dalla notifica del parere, i provvedimenti necessari per rendere compatibile con l'art. 95 del Trattato la sua normativa che determina la potenza fiscale degli autoveicoli.

26 Con lettera 2 marzo 1998 le autorità francesi hanno risposto alla Commissione confermando in sostanza la loro posizione.

Il ricorso e le sue conclusioni

27 La Commissione, insistendo nel far valere una violazione dell'art. 95 del Trattato, ha introdotto il presente ricorso. Essa conclude che la Corte voglia:

— constatare che, mantenendo ed applicando una normativa che prevede l'applicazione di una formula di calcolo della potenza fiscale sfavorevole agli autoveicoli dotati di cambio manuale a 6 marce nonché di cambio automatico a 5 marce, che produce effetti discriminatori o protezionistici nei confronti degli autoveicoli fabbricati in altri Stati membri rispetto agli

autoveicoli nazionali similari o concorrenti, la Repubblica francese è venuta meno agli obblighi incombentile in forza dell'art. 95 del Trattato;

— condannare la Repubblica francese alle spese di causa.

Le conclusioni del governo francese

28 All'udienza, il governo francese ha concluso che la Corte voglia:

— respingere il ricorso della Commissione;

— condannare quest'ultima alle spese di causa.

Nel merito

Posizione delle parti

29 Con la sua unica censura, la Commissione mette in causa l'applicazione del metodo di calcolo della potenza fiscale risultante dalla circolare del 1956 agli autoveicoli dotati di cambio manuale a 6 marce nonché di cambio automatico a 5

marce. Questi autoveicoli, o quanto meno la maggior parte di essi, sarebbero importati da altri Stati membri, mentre gli autoveicoli di fabbricazione francese, i quali, se non possiedono queste tecnologie di trasmissione, non sono similari agli occhi dei consumatori, sarebbero assoggettati alle disposizioni della circolare del 1977, che costituiva la disciplina comune per la produzione nazionale di autovetture private.

30 Questo porterebbe come regola generale ad una tassazione superiore degli autoveicoli dotati di una tecnologia innovativa e sarebbe tale da deviare gli acquirenti potenziali dall'acquisto di tali autoveicoli a vantaggio degli autoveicoli similari o concorrenti prodotti in Francia, la cui potenza fiscale verrebbe calcolata in maniera più favorevole. Il sistema di tassazione francese sarebbe quindi incompatibile con l'art. 95 del Trattato, in quanto non sarebbe esente da tutti i casi di aspetti discriminatori o di effetti protezionistici nei confronti degli autoveicoli prodotti in altri Stati membri rispetto agli autoveicoli nazionali similari o concorrenti.

31 Secondo la Commissione, le autorità francesi, nella corrispondenza scambiata nel corso della fase precontenziosa del procedimento, da un lato, hanno riconosciuto l'impatto sfavorevole della formula di calcolo scelta per la determinazione della potenza fiscale degli autoveicoli provenienti da altri Stati membri e dotati di talune tecnologie innovative e, dall'altro, hanno ammesso il fatto che l'applicazione di questa formula portava ad un aumento dell'onere fiscale rispetto agli autoveicoli analoghi fabbricati in Francia, pur negando che la tassazione in eccesso sia avvenuta in tutti i casi.

32 La Commissione fa presente che la circolare del 1977 mirava ad introdurre un nuovo metodo di calcolo della potenza fiscale degli autoveicoli prendendo in considerazione parametri quali la ricerca di migliori prestazioni in termini di consumo di carburante e di livello di scarichi inquinanti. La formula di calcolo della potenza fiscale degli autoveicoli sarebbe stata adattata una sola volta, nel 1983, per tener conto delle evoluzioni tecnologiche collegate alla produzione di autoveicoli dotati di cambio automatico a 4 marce. La Commissione addebita alle autorità francesi di non aver modificato la circolare del 1977 in maniera da

prendere in considerazione gli sviluppi tecnologici successivi e da comprendere nel suo campo di applicazione gli autoveicoli dotati di tecnologie quali il cambio manuale a 6 marce e il cambio automatico a 5 marce, che sarebbero destinati al perseguimento degli obiettivi di questa circolare in particolare per quanto riguarda il consumo di carburante. Ne deriverebbe che la formula di calcolo prevista nella circolare del 1956 viene applicata sistematicamente a tutti i nuovi autoveicoli di serie che presentano un'innovazione tecnica, senza che si sia tenuto conto delle caratteristiche e delle prestazioni obiettive di tali autoveicoli.

33 Secondo la Commissione, l'argomento dedotto dalle autorità francesi, in base al quale esse non sarebbero state in grado, a causa di difficoltà amministrative, di modificare la formula di calcolo tra il 1983 e il 1998 per tener conto delle evoluzioni tecnologiche intervenute, non può essere accolto. Infatti, secondo la giurisprudenza costante della Corte, uno Stato membro non può giustificare una violazione del diritto comunitario con le difficoltà che esso incontra nell'adottare i provvedimenti amministrativi necessari per adeguare una normativa.

34 La Commissione conclude affermando che spetta al governo francese fornire la prova che il sistema d'imposizione di cui trattasi non produce in nessun caso un effetto discriminatorio nei confronti degli autoveicoli importati, cosa che questo governo non ha potuto fare nella fattispecie.

35 Il governo francese sostiene invece che la Commissione non ha dimostrato che l'applicazione della circolare del 1956 agli autoveicoli dotati di una tecnologia innovativa fosse incompatibile con l'art. 95 del Trattato.

36 Esso riconosce certo che per gli autoveicoli dotati di una tecnologia innovativa ai quali si riferisce il presente ricorso la potenza fiscale viene calcolata secondo la formula prevista nella circolare del 1956. Esso ammette anche che l'applicazione, per determinare la potenza fiscale di questi autoveicoli, di tale formula può

comportare un'imposizione più gravosa di quella che risulta dall'applicazione della formula prevista nella circolare del 1977, ma sottolinea che questo effetto penalizzante non è sistematico.

37 Secondo il governo francese non è sufficiente, per dimostrare una violazione dell'art. 95, primo comma, del Trattato, in riferimento alla sentenza 17 febbraio 1976, causa 45/75, Rewe-Zentrale (Racc. pag. 181, punto 15), dimostrare, come fa la Commissione, che l'applicazione della circolare del 1956 agli autoveicoli dotati di tecnologia innovativa comporta, almeno in determinati casi, un'imposizione maggiore per gli autoveicoli importati. Infatti, l'applicazione di questa giurisprudenza sarebbe subordinata alla condizione che l'imposizione che colpisce i prodotti importati e quella che colpisce i prodotti nazionali vengano calcolate secondo modalità diverse, cosa che non avverrebbe nella fattispecie.

38 Il governo francese rileva al riguardo che il criterio utilizzato per determinare se gli autoveicoli siano importati sulla base della circolare del 1956 o di quella del 1977 è la presenza di tecnologie innovative, cioè un cambio manuale a 6 marce o un cambio automatico a 5 marce, e non la questione se gli autoveicoli siano importati o fabbricati in Francia. Esso fa presente poi che, tra gli autoveicoli dotati di una tecnologia innovativa, importati certo per la maggior parte, figurano anche taluni autoveicoli di fabbricazione francese. Sarebbero pertanto dotati di cambio manuale a 6 marce due versioni dell'autovettura di marca Peugeot, modello 306, nonché, per la marca Hommel, due versioni del modello «berlinette» ed una versione del modello «barquette».

39 Inoltre, il governo francese sostiene che, anche se gli autoveicoli dotati di una tecnologia innovativa fossero tutti importati, il sistema d'imposizione non potrebbe essere considerato discriminatorio per l'unico motivo che solo prodotti importati, provenienti in particolare dagli altri Stati membri, sarebbero assoggettati ad imposta in maniera più gravosa. Inoltre, occorrerebbe, perché vi sia violazione dell'art. 95, primo comma, del Trattato, che la Commissione fornisca la prova che l'applicazione della formula della circolare del 1956 agli

autoveicoli dotati di una tecnologia innovativa abbia per effetto di deviare i consumatori dall'acquisto di autoveicoli importati e d'incentivarli a far cadere la loro scelta su autoveicoli similari prodotti in Francia. Ora, secondo il governo francese, le realtà economiche e sociali inducono a pensare che i consumatori dissuasi dall'acquistare un modello dotato di una tecnologia innovativa farebbero cadere la loro scelta verso altri autoveicoli della stessa marca, cioè verso autoveicoli in maggioranza importati, e non necessariamente verso autoveicoli di produzione nazionale. L'effetto protezionistico della produzione nazionale non sarebbe quindi dimostrato.

Giudizio della Corte

40 Secondo una giurisprudenza costante, un sistema fiscale è compatibile con l'art. 95 del Trattato solo qualora esso sia congegnato in modo da escludere in ogni caso che i prodotti importati vengano assoggettati ad un onere più gravoso rispetto ai prodotti nazionali analoghi (v. sentenza 3 febbraio 2000, causa C-228/98, Dounias, Racc. pag. I-577, punto 41, e giurisprudenza menzionata).

41 Ai fini dell'esame della compatibilità con l'art. 95 del Trattato del sistema d'imposizione messo in causa dalla Commissione, occorre innanzi tutto precisare in quale misura autoveicoli prodotti in Francia ed autoveicoli importati dotati di una tecnologia innovativa possano essere considerati similari.

42 Per la valutazione del carattere di similarità sul quale è basato il divieto di cui all'art. 95, primo comma, del Trattato, si deve esaminare se i prodotti presentino proprietà analoghe e rispondano alle stesse esigenze dei consumatori (sentenza 4 marzo 1986, causa 106/84, Commissione/Danimarca, Racc. pag. 833, punto 15).

43 Inoltre, al punto 28 della citata sentenza Tarantik, la Corte ha dichiarato, da un lato, che prodotti quali le autovetture sono similari ai sensi dell'art. 95, primo comma, del Trattato se le loro proprietà e le esigenze che esse soddisfano le collochino in un rapporto di concorrenza e, dall'altro, che il grado di concorrenza tra due modelli dipende dalla loro rispondenza a diverse esigenze, in particolare relative a prezzo, dimensioni, comodità, prestazioni, consumo, durata e affidabilità.

44 Poiché i criteri di similarità tratti dalla giurisprudenza non si riferiscono esclusivamente alla dotazione tecnica degli autoveicoli, altre caratteristiche possono anche entrare in considerazione. Sembra quindi che autoveicoli di marche diverse, indipendentemente dal fatto che siano dotati di un cambio manuale a 6 marce o di un cambio automatico a 5 marce, possono costituire, agli occhi dei consumatori, autoveicoli similari ai sensi dell'art. 95, primo comma, del Trattato, come interpretato nella citata sentenza Tarantik.

45 La nozione di autoveicoli nazionali similari non può quindi essere limitata ai soli autoveicoli di produzione francese che sono dotati di una delle tecnologie innovative considerate dalla Commissione nel presente ricorso. Per ragioni analoghe, l'argomento dedotto dal governo francese secondo cui il consumatore, dissuaso dall'acquistare un autoveicolo dotato di una tecnologia innovativa dalla prospettiva di un'imposizione più gravosa, farebbe cadere la sua scelta su un autoveicolo della stessa marca non può essere accolto.

46 Occorre in secondo luogo accertare se gli autoveicoli importati dotati di una tecnologia innovativa siano assoggettati ad imposta in maniera più gravosa rispetto agli autoveicoli nazionali similari.

47 Non è contestato il fatto che gli autoveicoli importati rappresentino la maggioranza degli autoveicoli dotati di una tecnologia innovativa cui fa riferimento il presente ricorso. Pertanto, dai dati forniti dal governo francese in risposta ai quesiti scritti della Corte risulta che, da un lato, la totalità degli autoveicoli dotati di cambio automatico a 5 marce e, dall'altro, una grande maggioranza, se non la quasi totalità, degli autoveicoli dotati di cambio manuale a 6 marce sono autoveicoli importati, ai quali si applica la circolare del 1956.

48 È del resto pacifico che, nella maggior parte dei casi, l'applicazione della formula di calcolo derivata dalla circolare del 1956 per determinare la potenza fiscale di un autoveicolo risulta penalizzante per i proprietari degli autoveicoli interessati, in quanto porta ad un'imposizione più gravosa rispetto a quella che risulterebbe dall'applicazione del metodo di calcolo della potenza fiscale derivante dalla circolare del 1977. Il governo francese non contesta del resto il fatto che l'applicazione della circolare del 1956 possa avere effetti sfavorevoli in termini d'imposizione per i proprietari degli autoveicoli.

49 Ora, è stato più volte dichiarato che sussiste violazione dell'art. 95, primo comma, del Trattato quando il tributo gravante sul prodotto importato e quello gravante sull'analogo prodotto nazionale 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 (v. sentenza 23 ottobre 1997, causa C-375/95, Commissione/Grecia, Racc. pag. I-5981, punto 20, e giurisprudenza ivi menzionata).

50 Risulta quindi che il sistema d'imposizione francese, in quanto prevede l'applicazione della circolare del 1956 per calcolare la potenza fiscale degli autoveicoli dotati di una tecnologia innovativa, per la maggior parte importati, non è tale da escludere in ogni caso che gli autoveicoli importati siano assoggettati ad imposta in maniera più gravosa rispetto agli autoveicoli di produzione nazionale che possono essere considerati similari.

51 Occorre quindi constatare che la Repubblica francese, mantenendo ed applicando una normativa che prevede l'applicazione di una formula di calcolo della potenza fiscale sfavorevole per gli autoveicoli dotati di cambio manuale a 6 marce nonché di cambio automatico a 5 marce, che produce effetti discriminatori o protezionistici nei confronti degli autoveicoli fabbricati in altri Stati membri rispetto agli autoveicoli nazionali similari, è venuta meno agli obblighi incombentile in forza dell'art. 95, primo comma, del Trattato.

Sulle spese

52 Ai sensi dell'art. 69, n. 2, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. Poiché la Commissione ha chiesto la condanna della Repubblica francese, che è rimasta soccombente, occorre condannare quest'ultima alle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE (Quinta Sezione)

dichiara e statuisce:

1) **Mantenendo ed applicando una normativa che prevede l'applicazione di una formula di calcolo della potenza fiscale sfavorevole per gli autoveicoli dotati**

di cambio manuale a 6 marce nonché di cambio automatico a 5 marce, che produce effetti discriminatori o protezionistici nei confronti degli autoveicoli fabbricati in altri Stati membri rispetto agli autoveicoli nazionali similari, la Repubblica francese è venuta meno agli obblighi incombentile in forza dell'art. 95, primo comma, del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 90, primo comma, CE).

2) La Repubblica francese è condannata alle spese.

La Pergola Wathelet Edward

Jann Sevón

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 15 marzo 2001.

Il cancelliere

R. Grass

Il presidente della Quinta Sezione

A. La Pergola