CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE SIEGBERT ALBER

presentate il 26 ottobre 2000 [1]

I — Introduzione

1. Nella presente causa la Corte deve pronunciarsi nuovamente, stavolta nell'ambito di un ricorso per inadempimento, sulla compatibilità di determinati metodi di calcolo del sistema francese delle imposte sugli autoveicoli con il diritto comunitario [2]. Si tratta della questione se il metodo di calcolo della potenza fiscale, che è determinante per l'ammontare della tassazione — nel caso di specie calcolata innanzi tutto sulla base del numero dei rapporti del cambio — abbia un effetto discriminatorio o protezionistico nei confronti di autoveicoli fabbricati in altri Stati membri rispetto a veicoli similari prodotti in Francia. La Commissione ritiene che sia questo il caso, poiché, a suo avviso, autoveicoli con cambio manuale a sei marce ovvero con cambio automatico a cinque marce verrebbero tassati secondo il sistema del 1956 e quindi in maniera più pesante degli autoveicoli tassati secondo il sistema del 1977, tecnicamente comparabili. Essendo i veicoli con cambio manuale a sei marce ovvero con cambio automatico a cinque marce prevalentemente importati e solo in piccola parte di produzione francese, la Commissione fa valere una violazione dell'art. 95 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 90 CE) da parte delle disposizioni francesi in materia di imposte sugli autoveicoli.

2. La Commissione aveva ritenuto, in un primo momento, anche che le autorità francesi, con riguardo al calcolo della potenza fiscale di autoveicoli con una potenza superiore ai 100 kW, avessero violato il diritto comunitario vigente. Per questo motivo aveva avviato due procedimenti separati. Questi sono stati poi riuniti nel presente ricorso, poiché entrambe le censure si riferivano al calcolo della potenza fiscale sulla base della stesse disposizioni legislative francesi.

3. Dato che la Commissione, tuttavia, ha ritirato la seconda censura in udienza, è necessario, qui di seguito, occuparsi solamente del primo motivo di ricorso. Non è neanche necessario occuparsi della situazione di diritto successiva al 1° luglio 1998, dato che la Commissione in udienza ha ammesso che le disposizioni francesi in

1 — Lingua originale: il tedesco.

2 — Per quanto riguarda le questioni pregiudiziali precedenti, v. sentenze 9 maggio 1985, causa 112/84, Humblot (Racc. pag. 1367), 17 settembre 1987, causa 433/85, Feldain (Racc. pag. 3521), 28 aprile 1988, cause riunite 76/87, 86/87-89/87 e 149/87, Seguela (Racc. pag. 2397), 29 giugno 1988, causa 240/87, Deville (Racc. pag. 3513), 30 novembre 1995, causa C-113/94, Casarin (Racc. pag. I-4203), 18 dicembre 1997, causa C-284/96, Tabouillot (Racc. pag. I-7471) e 15 giugno 1999, causa C-421/97, Tarantik (Racc. pag. I-3633) nonché ordinanze 2 febbraio 1996, causa C-257/95, Bresle (Racc. pag. I-233), 2 marzo 1999, cause riunite C-231/98 e C-232/98, Lamboley e Bouctot (non pubblicata in Raccolta), 21 aprile 1999, cause C-28/98 e C-29/98, Charreire e Hirtsmann (Racc. pag. I-1963) e 11 maggio 1999, causa C-325/98, Anssens (Racc. pag. I-2969).

vigore a partire da quella data erano compatibili con il diritto comunitario.

II — Disposizioni nazionali relative al calcolo della potenza fiscale

4. In Francia è stata introdotta, mediante gli artt. 1599 C-1599 J del Code général des impôts, un'imposta differenziale sui veicoli a motore. Sono stati stabiliti per via legislativa scaglioni fiscali, i quali — originariamente calcolati solo in base alla cilindrata — comprendono diversi livelli di potenza fiscale; ad ogni scaglione fiscale corrisponde un coefficiente. L'importo dell'imposta differenziale, che è versata ai Départements, si ottiene moltiplicando un'aliquota base — fissata annualmente dai membri dei singoli Conseils généraux — per il coefficiente corrispondente allo scaglione fiscale considerato.

5. Il sistema francese di tassazione degli autoveicoli si basa, dunque, sulla determinazione della potenza fiscale delle autovetture private, con la precisazione che le modifiche apportate mediante la legge 2 luglio 1998, che disciplina il calcolo della potenza fiscale degli autoveicoli nuovi immatricolati a partire dal 1° luglio 1998, non sono incompatibili a priori — così sostiene la Commissione — con il diritto comunitario.

6. All'epoca dei fatti determinanti ai fini del procedimento per inadempimento — ossia il periodo di tempo anteriore al 1° luglio 1998 — il calcolo della potenza fiscale era disciplinato essenzialmente dalla circolare 28 dicembre 1956 (JORF 22 gennaio 1957, pag. 910) nonché dalla circolare n. 77-191, del 23 dicembre 1977 (JORF 8 febbraio 1978, pag. 1052) modificata dalle circolari n. 87-56, del 24 giugno 1987 e n. 88-04, del 12 gennaio 1988 (in prosieguo: «la circolare del 1977»).

7. La formula di calcolo della potenza fiscale risultante dalla circolare del 1956 si basa soltanto sulla cilindrata dell'autoveicolo.

8. La circolare del 1977 ha invece introdotto, a partire dal 1° gennaio 1978, una nuova formula di calcolo della potenza fiscale degli autoveicoli, che, tenendo conto delle nuove tecnologie, comprende vari parametri oltre alla cilindrata, tra i quali la circonferenza dei pneumatici ed i rapporti dei cambi — il numero delle marce — criteri tecnici dunque, che consentono prestazioni migliori con riguardo al consumo di carburante ed alle emissioni di sostanze inquinanti.

9. Il sistema d'omologazione degli autoveicoli — quindi l'omologazione in base ad un modello — costituisce uno dei criteri che determinano la disciplina applicabile.

10. Così, in generale, la circolare del 1956 si applica in generale a tutti gli autoveicoli omologati in base ad un modello o singolarmente anteriormente al 1° gennaio 1978. Essa si applica anche agli autoveicoli privati le cui caratteristiche (posti, tipo di motore, tipo di cambio) non rientrano in quelle riportate dalla circolare del 1977. A questa categoria appartengono gli autoveicoli, cui si riferisce la presente controversia, con cambio manuale a sei marce e quelli con cambio automatico a cinque marce.

La formula della circolare del 1956 si applica anche ad autoveicoli privati che sono stati omologati singolarmente il o a partire dal 24 giugno 1987 e che sotto il profilo della potenza fiscale non sono conformi ad un modello omologato secondo il tipo o considerati equivalenti a tale tipo, la cui potenza fiscale è stata calcolata conformemente alla circolare del 1977.

Allo stesso modo essa si applica ad un'altra serie d'autoveicoli secondo il tipo e la data d'omologazione, cosa che — non essendo rilevante per il presente caso — non è necessario esporre nei particolari.

11. La circolare del 1977 si applica invece, in via di principio, agli autoveicoli privati omologati in base al modello a partire dal 1° gennaio 1978, nonché agli autoveicoli privati omologati singolarmente a circolare a partire dal 24 giugno 1987 e conformi ad un modello omologato o considerati come equivalenti, sul piano della potenza fiscale, ad un modello omologato la cui potenza fiscale sia stata calcolata in conformità alla circolare del 1977.

12. Nel corso del periodo di cui trattasi, a partire dunque dal 1° gennaio 1978, in Francia sussistevano l'uno accanto all'altro due — ovvero dal 1998 addirittura tre — differenti metodi per il calcolo delle potenza fiscale. La maggior parte degli autoveicoli immatricolati in Francia nel periodo rilevante per la presente fattispecie rientravano evidentemente nella formula fissata nella circolare del 1977. Gli autoveicoli rilevanti per il caso di specie rientrano tuttavia nella formula della circolare del 1956.

13. Per completezza si fa presente che la legge 2 luglio 1998, citata al paragrafo 5, è rilevante al fine della determinazione della potenza fiscale di autoveicoli nuovi immatricolati il o a partire dal 1° luglio 1998. Il nuovo calcolo si basa su due variabili: la potenza del motore in kilowatt e le emissioni di diossido di carbonio in grammi/chilometro. In questo calcolo non vengono, dunque, considerati la cilindrata, la trasmissione o il tipo di carburante.

III — Fase precontenziosa del procedimento

14. Secondo la Commissione gli autoveicoli provenienti da altri Stati membri, che sono dotati di una tecnologia «innovativa» — cioè di cambio manuale a sei marce ovvero

di cambio automatico a cinque marce — sarebbero assoggettati, «a causa di una differenza minima di concezione del cambio», ad una tassazione superiore rispetto agli autoveicoli similari prodotti in Francia. Inoltre la potenza fiscale sarebbe alla base del calcolo dei premi assicurativi per le auto, il che significherebbe un ulteriore onere per i rispettivi proprietari.

15. La «sovrattassazione» risulterebbe — così sostiene la Commissione — dall'applicazione sistematica della formula di calcolo della potenza fiscale secondo la circolare del 1956. Fino al 1994 nessun autoveicolo prodotto in Francia sarebbe stato industrialmente equipaggiato con questa tecnologia, che rappresenterebbe un perfezionamento di tecniche già note. Tuttavia questa tecnologia sarebbe stata già nota ed avrebbe, dunque, potuto essere tenuta in conto per il calcolo della potenza fiscale nella circolare del 1977.

16. Con lettere 25 maggio 1993 e 19 settembre 1994 la Commissione ha informato le autorità francesi del fatto che questa situazione era incompatibile con l'art. 95 del Trattato CE.

17. Le autorità francesi hanno risposto rispettivamente con lettere 6 agosto 1993 e 13 marzo 1995. Nella prima lettera esse riconoscevano che quegli autoveicoli che dispongono di un cambio manuale a sei rapporti ovvero di un cambio automatico a cinque marce, erano soggetti alle disposizioni della circolare del 1956. Questo valeva anche per gli autoveicoli dotati di tecnologie non ancora conosciute e che non avrebbero potuto, dunque, essere montate di serie nel 1977.

18. Dalla seconda lettera si può dedurre che l'applicazione di differenti metodi di calcolo secondo il tipo di cambio di cui sono dotati gli autoveicoli potrebbe portare alla determinazione di una differente potenza fiscale per modelli equivalenti. Un primo studio dettagliato sulla base dei modelli venduti sul mercato francese nel 1993 avrebbe mostrato quanto segue:

1) In confronto a modelli similari con un cambio manuale a cinque rapporti, i modelli con cambio manuale a sei rapporti potevano avere una potenza fiscale da 2 a 3 CV più elevata.

2) In confronto a modelli similari con un cambio automatico a quattro rapporti, quei modelli con un cambio automatico a cinque rapporti potevano avere una potenza fiscale uguale, di un CV più elevata o da quattro a sette CV più ridotta.

3) Per molti altri modelli non era possibile effettuare alcun confronto, dato che non vi erano sul mercato modelli con

una comparabile dotazione tecnica muniti di cambio classico.

19. Le conclusioni circa la realizzabilità tecnica di un adeguamento della circolare del 1977 sarebbero state disponibili per la fine del 1995 ed in seguito comunicate alla Commissione.

20. La Commissione ha inteso queste due lettere delle autorità francesi nel senso che esse riconoscevano un effetto discriminatorio del metodo di calcolo e che questo comportava un maggior onere fiscale rispetto ad autoveicoli similari prodotti in Francia, pur non avendo luogo, questa sovrattassazione, in tutti i casi.

Con lettera del 13 marzo 1996 la Commissione invitava le autorità francesi a comunicarle i risultati dello studio sull'adeguamento della circolare del 1977. Essa non ha tuttavia ricevuto alcuna risposta a tale lettera.

21. La lettera di diffida, nell'ambito del procedimento per inadempimento alla quale tuttavia le autorità francesi non hanno neanche risposto, è stata notificata il 2 febbraio 1997.

22. Il parere motivato è stato inviato dalla Commissione alla Repubblica francese con lettera 22 dicembre 1997. Le autorità francesi hanno esposto il loro punto di vista con lettera 2 marzo 1998.

23. In questa lettera di risposta le autorità francesi fanno osservare che l'applicazione di diversi metodi di calcolo secondo il cambio di cui sono dotati gli autoveicoli potrebbe portare eventualmente ad una differente potenza fiscale per modelli similari. Dagli studi comparati effettuati sulla base degli autoveicoli presenti sul mercato nazionale nell'anno 1993, sarebbe risultato quanto segue:

— In confronto a modelli similari con cambio manuale a cinque rapporti o con cambio automatico a quattro rapporti, per i modelli con cambio manuale a sei rapporti ovvero con cambio automatico a cinque rapporti sarebbe stata calcolata una potenza fiscale più elevata, uguale o inferiore.

— Per molti autoveicoli non ci sarebbero modelli similari dotati di cambio tradizionale.

24. Degli autoveicoli nuovi corrispondenti immatricolati in totale nell'anno 1993 solo lo 0,002% (3 500 autoveicoli) sarebbe dotato della nuova tecnica di trasmissione.

Tuttavia sarebbero stati effettuati degli studi per rielaborare il metodo di calcolo secondo la circolare del 1977. Nell'ambito di una tale rielaborazione non si deroghe-rebbe tuttavia all'obiettivo di calcolare la potenza fiscale anche con riguardo al consumo. Il nuovo metodo di calcolo, quindi, manterrebbe la sua validità, indipendentemente dalle evoluzioni tecniche dei motori e dei cambi. Questi studi sarebbero stati conclusi per l'autunno 1997. Essi avrebbero portato ad un nuovo metodo di calcolo, il quale sarebbe basato sostanzialmente sulla prestazione complessiva dell'autoveicolo in conformità alle direttive comunitarie in vigore.

IV — Ricorso e conclusioni

25. Dato che la Commissione, tuttavia, continuava a far valere una violazione dell'art. 95, del Trattato CE, essa ha presentato il ricorso registrato il 16 luglio 1999 nella cancelleria della Corte.

26. In udienza la Commissione ha ritirato il secondo motivo del ricorso; essa chiede ormai che la Corte voglia:

1) constatare che la Repubblica francese, applicando e mantenendo in vigore una normativa — che prevede l'applicazione di una formula di calcolo della potenza fiscale sfavorevole agli autoveicoli dotati di cambio manuale a sei marce, nonché di cambio automatico a cinque marce —, che produce effetti discriminatori e protezionistici nei confronti degli autoveicoli fabbricati in altri Stati membri rispetto agli autoveicoli nazionali similari o concorrenti è venuta meno agli obblighi che ad essa incombono in forza dell'art. 95, del Trattato CE;

2) condannare la Repubblica francese alle spese.

V — Argomenti delle parti

27. Accanto agli argomenti già presentati nella fase precontenziosa del procedimento, le parti hanno esposto, in relazione al motivo di ricorso rimanente, quanto segue:

La Commissione fa osservare che la circolare del 1977 avrebbe dovuto introdurre un nuovo metodo di calcolo della potenza fiscale che, accanto alla cilindrata, doveva tenere conto di altri fattori quale il consumo e il livello ridotto di emissioni nocive. Essa addebita alle autorità francesi di non aver modificato la circolare del 1977 in modo da far rientrare nel suo ambito di applicazione gli autoveicoli dotati di una tecnologia conforme ai parametri della circolare del 1977, in particolare con

riguardo al consumo di carburante. A causa di una piccola differenza tecnica nella concezione del cambio, questi autoveicoli, che sarebbero prodotti essenzialmente in altri Stati membri, verrebbero sottoposti ad un altro metodo di calcolo e precisamente quello della circolare del 1956. Così facendo non si terrebbe conto delle particolari caratteristiche di questi autoveicoli, il che comporterebbe un maggior onere fiscale rispetto ad autoveicoli nazionali similari. Questo rappresenterebbe, tuttavia, una violazione del divieto di discriminazione contenuto nell'art. 95 del Trattato CE.

28. Inoltre, la Commissione critica la complessità e la mancanza di trasparenza del sistema francese di tassazione degli autoveicoli e fa riferimento, a riguardo, alla giurisprudenza della Corte intervenuta fino ad oggi su questo sistema di tassazione [3].

29. La Commissione giunge dunque alla conclusione che spetti al governo francese provare che il sistema di tassazione non produce in nessun caso un effetto discriminatorio nei confronti di veicoli importati, cosa che però esso non ha fatto nel presente caso.

30. Il governo francese fa presente che, per autoveicoli dotati di nuove tecnologie, non esisterebbe nessun diverso metodo di calcolo basato sull'origine degli autoveicoli. Il criterio decisivo, nella fattispecie, sarebbe il numero dei rapporti dei diversi tipi di cambio. Degli autoveicoli in causa, pur se per la maggior parte importati, farebbero parte anche numerosi tipi francesi, precisamente due modelli della Peugeot 306 nonché due versioni della Hommel.

31. La giurisprudenza della Corte, secondo la quale sussiste una violazione dell'art. 95 del Trattato CE, allorché imposte, che colpiscono merci importate e nazionali, vengono calcolate diversamente, non sarebbe applicabile nella fattispecie, poiché l'imposta non verrebbe calcolata in maniera differente.

32. Il governo francese riconosce che autoveicoli dotati di nuove tecnologie sottostanno alle disposizioni della circolare del 1956, ma contesta il fatto che l'applicazione della formula di calcolo, basata solamente sulla cilindrata, porti ad uno svantaggio sistematico di questi autoveicoli rispetto alla tassazione sulla base della circolare del 1977. In alcuni casi la tassa calcolata secondo la circolare del 1956 potrebbe essere uguale o inferiore a quella secondo la circolare del 1977. Ma anche se si ammettesse l'esistenza di uno svantaggio sistematico, il solo fatto di una tassazione più elevata degli autoveicoli importati non basterebbe per riscontrare una violazione dell'art. 95 del Trattato CE. Decisivo sarebbe verificare se il sistema di tassazione

3 — V. supra, nota 2.

contestato abbia l'effetto di distogliere il consumatore dall'acquisto di autovetture importate. Ora, non è tuttavia questo il caso; i consumatori, che, a causa di un'imposta più elevata per autoveicoli dotati di una tecnologia innovativa rinuncerebbero all'acquisto, sceglierebbero logicamente un altro autoveicolo della stessa marca, quindi comunque un autoveicolo importato.

33. Per quanto riguarda l'onere della prova il governo francese è dell'opinione che la Commissione sarebbe tenuta a dimostrare l'esistenza di un effetto discriminatorio. Al riguardo all'argomento della Commissione, che fa riferimento alla complessità ed alla mancanza di trasparenza del sistema, si replica che il sistema di tassazione sarebbe stato pubblicato nella Gazzetta ufficiale francese ed avrebbe acquisito forza di legge, il che impedisce ai soggetti passivi d'imposta di far valere una mancanza di trasparenza.

34. All'udienza, al quesito inteso ad accertare quanti degli autoveicoli con cambio manuale a sei rapporti provenivano dalla produzione francese, il governo francese ha risposto che si trattava di 200-300 auto del modello Peugeot 306[4]. In Francia non verrebbero prodotti autoveicoli con cambio automatico a cinque marce. Non è stato possibile indicare il numero esatto degli autoveicoli di marca Hommel; esso dovrebbe essere tuttavia relativamente basso.

35. Per il resto, sugli argomenti delle parti si ritornerà, per quanto necessario, nell'ambito della valutazione.

VI — Valutazione

36. Innanzi tutto bisogna osservare che l'art. 95 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 90 CE) contiene una forma speciale del divieto generale di discriminazione di cui all'art. 6 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 12 CE) per le imposte interne sulle merci. La Corte ha a questo riguardo riconosciuto che l'art. 95 del Trattato CE deve garantire la perfetta neutralità dei tributi interni rispetto alla concorrenza fra prodotti nazionali ed importati[5].

37. Come sopra accennato — si vedano le sentenze e le conclusioni citate alla nota 2 — la Corte si era occupata già più volte in passato in via pregiudiziale del sistema francese di tassazione degli autoveicoli. In queste cause la Corte ha riconosciuto — in quanto richiesto dal giudice nazionale interessato — che l'art. 95 del

4 — Non è chiaro a cosa si riferisca l'altra cifra citata di 1 383 autoveicoli, se a tutti gli autoveicoli di questo tipo (annualmente) immatricolati o solo a quelli importati. In altra occasione si è parlato di 2 000-2 500 autoveicoli in totale.

5 — Sentenza 27 febbraio 1980, causa 168/78, Commissione/Francia (Racc. pag. 347).

Trattato CE si applicava anche al sistema francese di tassazione degli autoveicoli.

38. Così la Corte già nella sua sentenza nella causa Feldain [6] ha dichiarato che un sistema di tassazione progressiva secondo la potenza fiscale poteva avere un effetto discriminatorio o protezionistico ai sensi dell'art. 95 del Trattato CE. La Corte ha dichiarato allora, al punto 19 della sentenza:

«(...) che un sistema di tassa di circolazione che, mediante l'istituzione di uno scaglione fiscale comprendente un numero di potenze fiscali superiore rispetto agli altri, freni la progressione normale della tassa a vantaggio delle autovetture della fascia superiore di fabbricazione nazionale e che comporti modalità di determinazione della potenza fiscale sfavorevoli alle vetture importate da altri Stati membri ha un effetto discriminatorio o protezionistico ai sensi dell'art. 95 del Trattato».

39. Anche nella causa Casarin [7], la Corte aveva dovuto decidere in via pregiudiziale circa l'interpretazione dell'art. 95 del Trattato CE con riferimento alla disciplina della tassa francese sui veicoli a motore. La Corte ha dichiarato in quell'occasione che, al fine di determinare se determinate disposizioni di questo sistema producano un effetto discriminatorio o protezionistico, occorre verificare se un aumento della tassa sui veicoli a motore per determinati autoveicoli possa distogliere il consumatore dall'acquisto di autovetture con una potenza fiscale superiore, tutte di fabbricazione straniera, a beneficio delle autovetture di fabbricazione nazionale [8].

40. La Corte, in questa causa, ha infine stabilito che l'art. 95 del Trattato CE non osta all'applicazione di una normativa nazionale sulla tassazione dei veicoli a motore che prevede un incremento del coefficiente di progressione come quello in argomento nella causa principale, a condizione che tale incremento non abbia l'effetto di favorire la vendita di autoveicoli di fabbricazione nazionale a scapito di quelli importati da altri Stati membri.

41. Da questa giurisprudenza sul sistema francese di tassazione degli autoveicoli si può dedurre che la Corte nell'interpretare l'art. 95 del Trattato CE ha ritenuto determinante la comparabilità delle relative merci nazionali ed importate in questione, per poter poi esaminare su questa base, se questi prodotti siano assoggettati ad imposta secondo gli stessi metodi di calcolo e modalità.

42. Così nella sua, finora, ultima sentenza relativa al sistema francese di tassazione degli autoveicoli nella causa Tarantik [9] — una domanda di pronuncia pregiudiziale — la Corte ha messo in evidenza che «al fine di valutare il carattere discriminatorio o

6 — V. supra, nota 2.
7 — V. nota 2.
8 — Causa Casarin, loc. cit., punto 22.
9 — V. supra, nota 2.

protezionistico ai sensi dell'art. 95 del Trattato del sistema di tassazione di cui trattasi nella causa principale, spetta al giudice nazionale stabilire quali siano i veicoli (...) che possono essere considerati similari, ai sensi dell'art. 95, primo comma del Trattato, ai veicoli importati da altri Stati membri» [10].

43. Facendo riferimento alla propria sentenza ed alle conclusioni nella causa Casarin, la Corte fa osservare 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. Il grado di concorrenza fra due modelli dipende dalla loro rispondenza a diverse esigenze, in particolare relative a prezzo, dimensioni, comodità, prestazioni, consumo, durata e affidabilità» [11].

44. Anche nella presente causa è determinante partire dal principio della comparabilità tra le merci, nella fattispecie autoveicoli. Poiché l'art. 95 del Trattato CE mira a garantire l'assoluta neutralità dei sistemi fiscali interni rispetto alla concorrenza, ci si trova in presenza di una discriminazione vietata dal primo comma, se, a mezzo di un confronto tra l'imposizione fiscale sugli autoveicoli importati e quella sugli autoveicoli nazionali similari, si constata che gli autoveicoli importati sono sottoposti ad un imposizione fiscale più elevata degli autoveicoli nazionali similari.

45. Nel caso in cui non si possa stabilire una similitudine, si deve esaminare in base all'art. 95, secondo comma, se la tassa sia atta a tutelare le produzioni nazionali nei confronti delle merci importate nel senso di un effetto protezionistico.

46. La Corte ha, inoltre, interpretato l'art. 95, primo comma, del Trattato CE in maniera estensiva nel senso che vi siano ricompresi tutti i provvedimenti di natura fiscale atti a ledere la parità di trattamento tra le merci nazionali e quelle importate [12]. Ad opinione della Corte, al fine di giudicare la similarità sulla quale si fonda il divieto dell'art. 95 n. 1, occorre esaminare «se i prodotti abbiano le stesse caratteristiche e rispondano alle stesse esigenze agli occhi dei consumatori» [13].

47. Nella fattispecie la commissione ritiene, contrariamente al governo francese, che per autoveicoli dotati di cosiddetta tecnologia innovativa, che almeno per la maggior parte vengono importati da altri

10 — Causa Tarantik (citata alla nota 2, punto 27).

11 — Causa Tarantik (citata alla nota 2, punto 28).

12 — Così già nella sentenza 15 luglio 1982, causa 216/81, COGIS (Racc. pag. 2701).

13 — Sentenza 4 marzo 1986, causa 106/84, Commissione/Danimarca (Racc. pag. 833, punto 15).

Stati membri, esiste un metodo di calcolo della potenza fiscale diverso da quello per autoveicoli di produzione francese, che, certo, non possiedono questa tecnologia, ma appaiono tuttavia similari agli occhi dei consumatori.

48. Come già chiarito sopra al paragrafo 43, nell'esame della similarità di autoveicoli ai sensi dell'art. 95, primo comma, del Trattato CE è determinante basarsi sul loro prezzo, le loro dimensioni, comodità, prestazioni, consumo, durata e affidabilità.

49. Se si pone alla base del concetto di similarità questa interpretazione flessibile, allora l'argomento del governo francese, secondo cui solo i singoli autoveicoli di una stessa marca sarebbero tra loro comparabili, non può essere accolto. Ciò limiterebbe, in fondo, eccessivamente l'esame della similarità e limiterebbe la volontà del consumatore al solo fatto di voler comprare un autoveicolo di una determinata marca, mentre gli ulteriori criteri indicati dalla Corte passerebbero in secondo piano.

50. Si deve quindi nel caso di specie ritenere che autoveicoli di marche diverse debbano essere comparati fra loro. Gli esempi menzionati dalla Commissione e dal governo francese sia per iscritto sia all'udienza mostrano che ad autoveicoli di fabbricazione estera dotati di tecnologia innovativa corrisponde solo una produzione francese irrilevante. Questa si limita per di più a due modelli speciali della Peugeot 306 nonché alla Hommel, prodotta in pochi esemplari (parimenti in due versioni). Poiché, tuttavia, secondo i criteri d'esame fissati dalla giurisprudenza non ci si può fondare esclusivamente sulla dotazione tecnica, nella fattispecie il cambio, occorre prendere in considerazione anche altre caratteristiche.

51. Questo paragone però mostra che gli autoveicoli dotati di tecnologia innovativa vengono sottoposti alle disposizioni della circolare del 1956, mentre gli autoveicoli equivalenti di produzione nazionale, che sono solamente dotati di un cambio diverso, vengono sottoposti alla circolare del 1977.

52. La formula per il calcolo della potenza fiscale risultante dalla circolare del 1956, si basa, tuttavia, solo sulla cilindrata. Il metodo di calcolo secondo la circolare del 1977 contiene, invece, ulteriori parametri (v. supra, paragrafo 8) e considera, inoltre, le differenti forme di immatricolazione.

53. Ma allora, in questo modo, il sistema francese di tassazione degli autoveicoli «(...) è caratterizzato dalla coesistenza di due metodi principali e distinti per calcolare la potenza fiscale degli autoveicoli privati» [14].

Questa coesistenza ha come effetto, in definitiva, che autoveicoli importati (per la maggior parte) da altri Stati membri costituiscono oggetto di una tassa più alta di quella per i veicoli nazionali similari, i quali, pur non disponendo della stessa dotazione di cambio, tuttavia, a causa delle altre caratteristiche tecniche, rispondono alle stesse aspettative agli occhi dei consumatori.

54. Il fatto che vi siano anche autoveicoli di produzione francese, i quali, disponendo di un cambio a sei rapporti, debbano essere tassati come gli autoveicoli stranieri corrispondenti, non cambia per nulla questa constatazione. Inoltre, dal confronto delle cifre degli autoveicoli importati rispetto alle cifre di quelli prodotti in Francia con lo stesso tipo di cambio — di autoveicoli similari, dunque, e non semplicemente comparabili — risulta che il numero di autoveicoli di produzione francese — anche se non può essere determinato esattamente (v. paragrafo 34) — è relativamente basso, così che, nonostante l'uguaglianza di trattamento fiscale, gli autoveicoli importati sono colpiti maggiormente dalla tassa più elevata rispetto agli autoveicoli nazionali, sicché anche per questo fatto sussiste una discriminazione indiretta.

55. Da quanto precede risulta dunque che per autoveicoli comparabili di produzione nazionale è previsto un sistema di tassazione diverso che per gli autoveicoli importati, il che, tuttavia, in virtù dell'art. 95, primo comma, del Trattato CE non è possibile.

VII — Spese

56. 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 Repubblica francese con i suoi argomenti risulta soccombente, essa va condannata alle spese come da domanda della Commissione.

14 — Così anche la Corte nella sua sentenza nella causa Tarantik (citata alla nota 2, punto 13, v. supra, paragrafo 42).

VIII — Conclusione

57. Sulla base di quanto precede propongo quindi di statuire come segue:

1) La Repubblica francese è venuta meno agli obblighi che ad essa incombono in forza dell'art. 95 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 90 CE), in quanto ha applicato e mantenuto in vigore una normativa che prevede l'applicazione di una formula di calcolo della potenza fiscale sfavorevole agli autoveicoli muniti di cambio manuale a sei marce, così come di cambio automatico a cinque marce, produttiva di effetti discriminatori e protezionistici nei confronti degli autoveicoli fabbricati in altri Stati membri rispetto agli autoveicoli nazionali similari o concorrenti.

2) La Repubblica francese è condannata alle spese di causa.