SENTENZA DELLA CORTE (Quinta Sezione)
18 dicembre 1997 *

Nel procedimento C-284/96,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, a norma dell'art. 177 del Trattato CE, dal Tribunal de grande instance di Briey (Francia), nella causa dinanzi ad esso pendente tra

Didier Tabouillot

e

Directeur des services fiscaux de Meurthe-et-Moselle,

domanda vertente sull'interpretazione dell'art. 95 del Trattato CE al fine di valutare la compatibilità con tale disposizione del sistema francese di tassazione sugli autoveicoli,

LA CORTE (Quinta Sezione),

composta dai signori C. Gulmann, presidente di sezione, M. Wathelet (relatore), J. C. Moitinho de Almeida, D. A. O. Edward e J.-P. Puissochet, giudici,

* Lingua processuale: il francese.

avvocato generale: F. G. Jacobs
cancelliere: signora D. Louterman-Hubeau, amministratore principale

viste le osservazioni scritte presentate:

— per il signor Tabouillot, dall'avv. Georges Benabes, del foro di Lorient;

— per il governo francese, dalla signora Catherine de Salins, vicedirettore presso la direzione «Affari giuridici» del ministero degli Affari esteri, e dal signor Romain Nadal, vicesegretario per gli affari esteri presso la medesima direzione, in qualità di agenti;

— per la Commissione delle Comunità europee, dalla signora Hélène Michard e dal signor Enrico Traversa, membri del servizio giuridico, in qualità di agenti,

vista la relazione d'udienza,

sentite le osservazioni orali del signor Didier Tabouillot, del governo francese e della Commissione, all'udienza del 5 giugno 1997,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 17 luglio 1997,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con ordinanza 8 agosto 1996, pervenuta in cancelleria il 22 agosto successivo, il Tribunal de grande instance di Briey ha sottoposto alla Corte, a norma dell'art. 177

del Trattato CE, due questioni pregiudiziali relative all'interpretazione dell'art. 95 del medesimo Trattato al fine di valutare la compatibilità con tale disposizione del sistema francese di tassazione degli autoveicoli.

2 Tali questioni sono state sollevate nell'ambito di una controversia sorta tra il signor Tabouillot e l'amministrazione tributaria francese riguardo all'applicazione al suo autoveicolo, fabbricato all'estero, di un metodo per il calcolo della potenza fiscale che comporta una tassazione più elevata di quella applicabile agli autoveicoli analoghi di produzione nazionale.

3 Con gli artt. 1599 C -1599 J del Code général des impôts, il legislatore francese ha istituito una tassa differenziale sugli autoveicoli. Vengono stabiliti per legge alcuni scaglioni fiscali, comprendenti più potenze fiscali; a ciascuno di essi corrisponde un coefficiente. L'importo della tassa differenziale si ottiene moltiplicando una tariffa base, adottata annualmente dai consiglieri generali dei vari dipartimenti, per il coefficiente corrispondente allo scaglione fiscale considerato.

4 Il ricorrente nel procedimento a quo contesta il metodo di calcolo della potenza fiscale delle autovetture private.

5 Due successive circolari hanno disciplinato tale metodo di calcolo della potenza fiscale delle autovetture private: la circolare 28 dicembre 1956 (JORF 22 gennaio 1957, pag. 910) e la circolare 23 dicembre 1977, n. 77-191 (JORF 8 febbraio 1978, pag. 1052). Esse sono state convalidate in legge con effetto retroattivo, ai sensi dell'art. 35 della legge finanziaria correttiva per il 1993 (legge 22 giugno 1993, n. 93-859, JORF 23 giugno 1993, pag. 8815).

6 Il metodo di calcolo della potenza fiscale, stabilito con la circolare 28 dicembre 1956, è contenuto nella seguente formula: $P = K\ n\ D^2\ L\ \omega$, ove P rappresenta la potenza fiscale espressa in cavalli-vapore, n il numero di cilindri, D l'alesaggio in centimetri, L la corsa dei pistoni in centimetri, ω la velocità di giri al secondo; K è un coefficiente numerico. Secondo la Commissione, la cui affermazione non è stata contestata, tale formula lineare può essere sintetizzata più semplicemente con la moltiplicazione della cilindrata del veicolo, espressa in litri, per un coefficiente di 5.7294 V per gli autoveicoli a benzina e di 4.0106 per gli autoveicoli a gasolio; il risultato dell'applicazione di tale formula agli autoveicoli varia quindi esclusivamente in funzione della cilindrata del motore.

7 In seguito alla circolare 23 dicembre 1977, dal primo gennaio 1978 è entrata in vigore una nuova formula secondo la quale: $P = m\ (0{,}0458.\ C/K)^{1{,}48}$. In tale formula P rappresenta la potenza fiscale, m vale 1 per la benzina e 0,7 per il gasolio, C è la cilindrata del motore espressa in centimetri cubici, K è un parametro che esprime la trasmissione del movimento e si ottiene calcolando «la media aritmetica ponderata delle velocità espresse in chilometri orari, teoricamente raggiunte dal veicolo al regime del motore di mille giri al minuto per le varie marce esclusa la retromarcia».

8 La circolare 23 dicembre 1977 si applica «alle autovetture private con meno di nove posti, equipaggiate da motori termici a combustione interna che funzionano con un ciclo a quattro tempi e con una trasmissione compresa in uno dei tipi descritti in allegato (...) e omologate a seconda del modello a partire dal 1° gennaio 1978». Il suo ambito d'applicazione è stato modificato dalla circolare 24 giugno 1987, n. 87-56 (in prosieguo: la «circolare n. 87-56»). È stato deciso, per rimediare a «talune distorsioni emerse in modelli equivalenti omologati secondo il modello o singolarmente», che le disposizioni della circolare 23 dicembre 1977 «si applicano anche alle autovetture private singolarmente omologate conformi ad un modello omologato o considerate come equivalenti, dal punto di vista del calcolo della potenza fiscale, a un modello omologato la cui potenza fiscale è stata calcolata conformemente alla presente circolare».

9 La circolare n. 87-56 precisa che «gli autoveicoli diversi dalle autovetture private sopra descritte rimangono soggetti alle disposizioni della circolare del 1956».

10 Di conseguenza, risulta che in Francia coesistono, dal 1° gennaio 1978, due diversi metodi per calcolare la potenza fiscale.

11 Emerge dagli atti del procedimento a quo che la grande maggioranza degli autoveicoli omologati in Francia rientra nella formula prevista dalla circolare 23 dicembre 1977. Cionondimeno, la formula stabilita dalla circolare 28 dicembre 1956 è comunque applicabile, negli altri casi, per quanto riguarda:

— le autovetture private omologate a seconda del modello o singolarmente, il cui modello sia stato omologato in Francia prima del 1° gennaio 1978;

— gli autoveicoli presentati all'omologazione singolarmente, e non conformi ad un modello omologato in Francia, successivamente al 1° gennaio 1978;

— le autovetture private conformi ad un modello omologato dopo il 1° gennaio 1978, ma considerate come non equivalenti, dal punto di vista della potenza fiscale, a un modello omologato la cui potenza fiscale sia stata calcolata conformemente alla circolare 23 dicembre 1977 (circolare n. 87-56).

12 Il signor Tabouillot è proprietario di una Chevrolet modello Corvette, della cilindrata di 5 735 cm^3, immessa in circolazione per la prima volta il 1° gennaio 1980 e immatricolata per la prima volta in Francia il 29 maggio 1992, a seguito di deroga ministeriale del 5 maggio 1992 menzionata sul libretto di circolazione.

13 L'amministrazione tributaria ha stabilito la potenza fiscale di tale veicolo in 33 CV, applicando il metodo di calcolo previsto dalla circolare 28 dicembre 1956.

14 Il 10 settembre 1994 è stata contestata al signor Tabouillot una contravvenzione per mancata apposizione sul parabrezza del suo autoveicolo del bollo di circolazione per il periodo fiscale 1993-1994. All'interessato è stato ingiunto il pagamento di 6 031 FF relativo al bollo in questione nonché di 11 710 FF per l'ammenda prevista all'art. 1840 N quater del codice generale delle imposte, vale a dire un importo totale di 17 741 FF, ridotto a 17 152 FF in seguito a sgravio.

15 Ritenendo che tale tassa fosse in contrasto con l'art. 95 del Trattato, il signor Tabouillot ha contestato la correttezza degli importi che gli erano stati richiesti dall'amministrazione tributaria. Tale reclamo è stato respinto il 25 settembre 1995.

16 Con atto introduttivo 14 novembre 1995, il signor Tabouillot ha citato il directeur des services fiscaux de Meurthe-et-Moselle dinanzi al Tribunal de grande instance di Briey. Egli sostiene, infatti, che le disposizioni fiscali relative alla tassa differenziale sugli autoveicoli riguardante gli autoveicoli con più di 16 CV devono essere dichiarate inapplicabili poiché non conformi all'art. 95 del Trattato.

17 A sostegno del suo ricorso, il signor Tabouillot ha sostenuto in particolare che l'impiego concomitante dei due metodi di calcolo della potenza fiscale, uno istituito dalla circolare 28 dicembre 1956 e l'altro da quella 23 dicembre 1977, comportava risultati sfavorevoli per gli autoveicoli acquistati al di fuori della Francia a fini d'importazione e poteva quindi incidere negativamente sul commercio tra gli Stati membri.

18 Il directeur des services fiscaux ha concluso per il rigetto della domanda del signor Tabouillot. A suo avviso, il sistema di tassa differenziale sugli autoveicoli stabilito

dalla legge 30 dicembre 1987, n. 87-1061, e circolari successive era conforme al diritto comunitario, come peraltro ha statuito il Conseil d'État nella sua sentenza 20 marzo 1992.

19 Di conseguenza, il Tribunal de grande instance di Briey ha sottoposto alla Corte le due seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'art. 95 del Trattato CEE debba essere interpretato nel senso che esso osta all'applicazione di un metodo di determinazione della potenza fiscale degli autoveicoli che porti ad attribuire una potenza fiscale superiore a taluni autoveicoli e quindi a distogliere i consumatori da essi, qualora gli autoveicoli compresi nelle categorie più tassate siano esclusivamente autoveicoli importati, che si trovano in un rapporto di concorrenza diretta con gli autoveicoli analoghi venduti in Francia, i quali, a loro volta, siano compresi nelle categorie fiscali più favorite.

2) Se l'art. 95 del Trattato CEE debba essere interpretato nel senso che esso osta all'impiego concomitante di due modalità di determinazione della potenza fiscale degli autoveicoli, di cui una, più sfavorevole, sia applicata in particolare agli autoveicoli importati da altri Stati membri ed abbia l'effetto di distogliere i consumatori francesi da essi a vantaggio di autoveicoli analoghi venduti in Francia».

20 Con lettera 8 dicembre 1997, pervenuta alla Corte il 10 dicembre successivo, quindi successivamente alla presentazione delle conclusioni da parte dell'avvocato generale, il signor Tabouillot ha depositato osservazioni su taluni paragrafi di tali conclusioni, riguardo alla ricevibilità della questione pregiudiziale, e ha chiesto alla Corte di dichiarare ricevibile la domanda di pronuncia pregiudiziale.

21 Al riguardo occorre dichiarare che gli argomenti addotti a sostegno di tale posizione non sono tali da rendere necessaria la riapertura della fase orale, come previsto dall'art. 61 del regolamento di procedura della Corte.

22 Occorre rilevare che, rispondendo ad un quesito rivoltogli dalla Corte, il patrocinante del signor Tabouillot ha precisato che l'autoveicolo di quest'ultimo era stato direttamente importato dagli Stati Uniti in Francia.

23 Orbene, sempre secondo una giurisprudenza costante (v. sentenze 10 ottobre 1978, causa 148/77, Hansen, Racc. pag. 1787, punto 23; 9 giugno 1992, cause riunite C-228/90-C-234/90, C-339/90 e C-353/90, Racc. pag. I-3713, punto 14, e 13 luglio 1994, causa C-130/92, OTO, Racc. pag. I-3281, punto 18), l'art. 95 del Trattato si applica soltanto alle merci provenienti dagli Stati membri e, eventualmente, alle merci originarie di paesi terzi che si trovano in libera pratica negli Stati membri. Ne consegue che questo articolo non si applica ai prodotti importati direttamente dai paesi terzi.

24 Di conseguenza, l'art. 95 del Trattato è inapplicabile in una fattispecie come quella oggetto del procedimento a quo.

25 Il patrocinante del ricorrente nel procedimento a quo ha tuttavia sostenuto, durante la trattazione orale, che alla Corte incombeva nondimeno di risolvere le questioni sollevate, poiché l'interessato avrebbe potuto avvalersi di tale decisione nell'ordinamento interno per via del principio della parità dei contribuenti e dei cittadini francesi rispetto al prelievo fiscale e dinanzi alla legge.

26 Occorre dichiarare, al riguardo, che da nessun elemento dell'ordinanza di rinvio si può desumere che le questioni pregiudiziali siano intese ad ottenere una soluzione riguardo a tale questione. Al contrario, come ha rilevato l'avvocato generale al paragrafo 30 delle sue conclusioni, il giudice a quo ha sottoposto tali questioni ipotizzando che l'autoveicolo di cui trattasi fosse stato importato da un altro Stato membro.

27 Di conseguenza, occorre risolvere le questioni pregiudiziali dichiarando che una fattispecie concernente l'importazione in uno Stato membro di un autoveicolo che proviene direttamente da un paese terzo non rientra nel campo d'applicazione dell'art. 95 del Trattato.

Sulle spese

28 Le spese sostenute dal governo francese 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 costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE (Quinta Sezione),

pronunciandosi sulle questioni sottopostele dal Tribunal de grande instance di Briey, con ordinanza 8 agosto 1996, dichiara:

Una fattispecie concernente l'importazione in uno Stato membro di un autoveicolo che proviene direttamente da un paese terzo non rientra nel campo d'applicazione dell'art. 95 del Trattato CE.

Gulmann Wathelet Moitinho de Almeida

Edward Puissochet

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 18 dicembre 1997.

Il cancelliere Il presidente della Quinta Sezione

R. Grass C. Gulmann