



Le modalità di calcolo della tassa di immatricolazione dei veicoli usati importati in Portogallo ledono il principio della libera circolazione delle merci

La normativa nazionale non garantisce che gli autoveicoli usati importati siano assoggettati ad una tassa di importo pari a quello della tassa applicata a veicoli simili già presenti sul mercato portoghese

Con una sentenza del 2016¹ la Corte ha dichiarato che il Portogallo era venuto meno agli obblighi ad esso incombenti in forza dell'articolo 110 TFUE, il cui obiettivo è garantire la libera circolazione delle merci tra gli Stati membri in normali condizioni di concorrenza, mediante l'eliminazione di ogni forma di protezione che possa risultare dall'applicazione di imposizioni interne discriminatorie nei confronti delle merci originarie di altri Stati membri. Infatti la Corte ha affermato che nell'ambito della determinazione dell'importo della tassa sugli autoveicoli il sistema relativo al calcolo del deprezzamento dei veicoli, che veniva applicato ai fini della determinazione della base imponibile degli autoveicoli usati provenienti da un altro Stato membro ed introdotti nel territorio portoghese, non teneva conto del deprezzamento subito da tali veicoli nel corso del primo anno di utilizzo degli stessi né del deprezzamento eccedente il 52% nel caso dei veicoli utilizzati da oltre cinque anni.

Secondo il codice dell'imposta sugli autoveicoli portoghese, le aliquote di tassazione sono determinate tenendo conto della cilindrata e della componente ambientale (calcolata in base al livello di emissione di anidride carbonica). Il Portogallo sostiene di essersi conformato alla sentenza del 2016 modificando il codice nel senso di aumentare il numero di scaglioni sulla cui base si calcola il deprezzamento dei veicoli usati importati nel suo territorio. Tuttavia, contrariamente alla versione precedente del codice, i tassi di riduzione commisurati all'età del veicolo si applicano attualmente soltanto alla cilindrata, mentre la componente ambientale è dovuta per intero.

La Commissione chiede alla Corte di accertare che il Portogallo, escludendo, ai fini del calcolo della tassa in questione, il deprezzamento della componente suddetta dalla determinazione del valore applicabile agli autoveicoli usati messi in circolazione nel territorio portoghese e acquistati in un altro Stato membro, è venuto meno agli obblighi ad esso incombenti in forza dell'articolo 110 TFUE. Secondo la Commissione, le modalità ed il metodo di calcolo della tassa implicano che la tassazione di un autoveicolo usato importato da un altro Stato membro sia quasi sempre più elevata rispetto a quella di un veicolo usato simile immatricolato in Portogallo, il che comporta una discriminazione tra le due suindicate categorie di autoveicoli.

Nella sentenza odierna **la Corte dichiara l'inadempimento del Portogallo.**

La Corte ricorda che la tassa di immatricolazione versata in uno Stato membro è inclusa nel valore del veicolo. Allorché l'autoveicolo viene in seguito venduto come autoveicolo usato nello stesso Stato membro, **il suo valore commerciale, comprensivo dell'importo residuo della tassa di immatricolazione, sarà pari ad una percentuale del suo valore iniziale, determinata dal deprezzamento di tale autoveicolo.**

¹ Sentenza della Corte del 16 giugno 2016, Commissione/Portogallo, [C-200/15](#).

La Corte constata che secondo il sistema riformato di tassazione portoghese, a differenza della componente calcolata in base alla cilindrata dell'autoveicolo interessato, per la quale è prevista una percentuale di riduzione commisurata all'età del veicolo, **non è prevista alcuna riduzione della componente ambientale per tenere conto del deprezzamento del valore commerciale dell'autoveicolo sotto tale profilo.** Di conseguenza **l'importo della tassa di immatricolazione per gli autoveicoli usati importati in Portogallo da altri Stati membri viene calcolato senza prendere in considerazione il deprezzamento reale di tali autoveicoli.** Pertanto la normativa nazionale non garantisce che gli autoveicoli usati importati da un altro Stato membro siano assoggettati ad una tassa di importo pari a quella applicata ad autoveicoli usati simili già presenti sul mercato nazionale, il che si pone in contrasto con l'articolo 110 TFUE.

Il Portogallo ritiene che tale circostanza sia giustificata dall'obiettivo di protezione dell'ambiente. Infatti il pagamento integrale della componente ambientale avrebbe lo scopo di sottoporre l'ingresso di autoveicoli usati in Portogallo a un criterio selettivo, applicando esclusivamente criteri ambientali, nel rispetto, in particolare, del principio «chi inquina paga».

A tal proposito la Corte ricorda che, **anche se gli Stati membri sono liberi di definire le modalità di calcolo della tassa di immatricolazione al fine di tener conto di esigenze legate alla protezione dell'ambiente, deve essere evitata qualsiasi forma di discriminazione, diretta o indiretta, nei confronti delle importazioni dagli altri Stati membri, o di protezione a favore di prodotti nazionali concorrenti.** La Corte aggiunge che l'obiettivo di protezione dell'ambiente potrebbe essere realizzato in modo più completo e coerente applicando una tassa annuale a qualsiasi autoveicolo messo in circolazione in uno Stato membro, la quale non favorirebbe il mercato nazionale degli autoveicoli usati a danno dell'immissione in circolazione di autoveicoli usati importati da altri Stati membri e sarebbe inoltre conforme al principio «chi inquina paga».

La Corte rileva che **è in contrasto con l'articolo 110 TFUE una tassa calcolata in base al potenziale inquinante di un autoveicolo usato la quale, al pari della tassa di cui trattasi, viene riscossa per intero esclusivamente in occasione dell'importazione e dell'immissione in circolazione di un autoveicolo usato proveniente da un altro Stato membro,** mentre l'acquirente di un autoveicolo siffatto già presente sul mercato dello Stato membro interessato deve sopportare soltanto l'importo della tassa residua incorporato nel valore commerciale dell'autoveicolo acquistato.

La Corte respinge anche l'argomento del Portogallo secondo il quale la componente ambientale della tassa di cui trattasi costituisce in realtà una tassa autonoma, distinta dalla componente di tale tassa calcolata in base alla cilindrata del veicolo interessato, in quanto essa viene indicata non già come una tassa distinta, bensì come uno dei due elementi utilizzati per il calcolo di una tassa unica. Inoltre tale tassa rimarrebbe in ogni caso discriminatoria.

La Corte sottolinea infine che, anche se i contribuenti possono optare per un altro metodo di calcolo della tassa di cui trattasi, richiedendo al direttore delle dogane di ricalcolare tale tassa sulla base della stima effettiva del valore del veicolo interessato, **l'esistenza di un metodo alternativo di calcolo di una tassa non esime uno Stato membro dall'obbligo di rispettare i principi fondamentali di una regola essenziale del Trattato FUE né autorizza tale Stato membro a violare detto Trattato.**

IMPORTANTE: La Commissione o un altro Stato membro possono proporre un ricorso per inadempimento diretto contro uno Stato membro che è venuto meno ai propri obblighi derivanti dal diritto dell'Unione. Qualora la Corte di giustizia accerti l'inadempimento, lo Stato membro interessato deve conformarsi alla sentenza senza indugio.

La Commissione, qualora ritenga che lo Stato membro non si sia conformato alla sentenza, può proporre un altro ricorso chiedendo sanzioni pecuniarie. Tuttavia, in caso di mancata comunicazione delle misure di attuazione di una direttiva alla Commissione, su domanda di quest'ultima, la Corte di giustizia può infliggere sanzioni pecuniarie, al momento della prima sentenza.

Documento non ufficiale ad uso degli organi d'informazione che non impegna la Corte di giustizia.

Il [testo integrale](#) della sentenza è pubblicato sul sito CURIA il giorno della pronuncia.

Contatto stampa: Sofia Riesino ☎ (+352) 4303 2088

Immagini della pronuncia della sentenza sono disponibili su «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106