

Giurisprudenza

Corte Ue: vehicle registration tax, tutta e subito.. così non va!

19 Settembre 2017

Gli eurogiudici censurano la normativa irlandese sulla tassa di immatricolazione dei veicoli a motore, non adeguata alle disposizioni sancite dalla Commissione europea

Thumbnail
Image not found or type unknown

Oggetto di diffida da parte della Commissione europea era il sistema irlandese relativo alla tassa di immatricolazione. La Commissione, in proposito, osservava che, imponendo ad un residente irlandese di pagare una tassa di immatricolazione, al momento dell'immatricolazione stessa, di un veicolo a motore preso a noleggio o in leasing in un altro Stato membro, senza tener conto della durata di utilizzo di tale veicolo e senza che il residente in questione avesse diritto a esenzione o a rimborso, in una situazione in cui detto veicolo non fosse né destinato ad essere utilizzato essenzialmente in Irlanda in modo permanente né, di fatto, utilizzato in tal modo, l'Irlanda era venuta meno agli obblighi ad essa incombenti ai sensi degli articoli da 56 a 62 Trattato sul funzionamento dell'Ue.

La risposta dell'Irlanda

Nella sua risposta alla lettera di diffida, l'Irlanda ha sostenuto che una simile normativa fosse giustificata da ragioni connesse alla scelta, effettuata dall'Irlanda, della residenza come criterio per l'esercizio della sua potestà impositiva, nonché da ragioni di tutela dell'ambiente, di salvaguardia della concorrenza nonché di coerenza ed efficacia del regime della tassa di immatricolazione.

La divergenza di opinioni fra Irlanda e Commissione europea

Non persuasa dalle argomentazioni presentate dall'Irlanda, la Commissione emetteva un parere motivato che riprendeva l'analisi esposta nella sua lettera di diffida.

Successivamente, le autorità irlandesi informavano la Commissione che avrebbero istituito un sistema di rimborso che avrebbe consentito ai richiedenti che avessero pagato l'integralità della tassa di immatricolazione di ottenere il rimborso dell'eccedenza della medesima.

Neanche detta modifica veniva ritenuta soddisfacente dalla Commissione.

Quest'ultima, quindi, invitava le autorità irlandesi a fornirle informazioni circa le misure che intendevano adottare per conformarsi alla suddetta ordinanza.

A ciò seguiva un articolato contraddittorio fra gli attori in parola, ognuno fermo sulle proprie posizioni.

Ritenendo che, alla scadenza del termine fissato nell'ultimo parere inviato, la normativa in vigore in Irlanda non fosse ancora conforme al diritto dell'Unione, la Commissione introduceva un ricorso alla Corte di giustizia.

La sentenza: il sistema impositivo in questione

La Corte ricorda che uno Stato membro può assoggettare a una tassa di immatricolazione un veicolo messo a disposizione di un residente da una società avente sede in un altro Stato membro, qualora tale veicolo sia destinato ad essere essenzialmente utilizzato nel territorio del primo Stato membro in via permanente oppure venga, di fatto, utilizzato in tal modo.

Nel caso di specie, conformemente alla normativa irlandese, un residente irlandese che importa un veicolo in Irlanda, nei 30 giorni successivi all'arrivo del veicolo sul territorio irlandese, deve procedere alla sua immatricolazione e al versamento della tassa di immatricolazione relativa a tale veicolo. Tale tassa è calcolata, conformemente agli articoli 132 e 133 della legge finanziaria del 1992, sulla base del prezzo di vendita sul mercato libero del veicolo e del suo livello di emissioni di anidride carbonica. Detta tassa può raggiungere, per quanto riguarda i veicoli più inquinanti, il 36% del loro prezzo di vendita sul mercato libero.

Tassa di immatricolazione e restrizione della concorrenza

Un simile obbligo di procedere all'immatricolazione e di versare la tassa di immatricolazione a importo pieno - inferisce la Corte - riguarda parimenti i residenti che importano in Irlanda un veicolo preso a noleggio o in leasing in un altro Stato membro, anche laddove la durata del noleggio o del leasing sia limitata e nota in anticipo. I residenti irlandesi che prendono a noleggio o in leasing un veicolo in un altro Stato membro, anche per un periodo limitato e noto in anticipo, devono quindi versare un importo di tassa identico a quello applicabile nel caso di importazione definitiva del veicolo.

Un obbligo di tale specie, continua la Corte, è idoneo a rendere il noleggio o il leasing di veicoli presso una società stabilita in un altro Stato membro più oneroso rispetto alla situazione in cui il contratto di noleggio o di leasing sia concluso presso una società stabilita in Irlanda, considerato, segnatamente, il carattere discriminatorio di un simile obbligo per quanto riguarda l'ammortamento della tassa a svantaggio delle imprese di noleggio o di leasing stabilite in un altro Stato membro.

Detto obbligo, secondo la Corte, anche se, conformemente all'articolo 135 D della legge finanziaria del 1992, una parte della tassa di immatricolazione può essere rimborsata, costituisce una restrizione alla libera circolazione dei servizi, vietata, in via di principio, dall'articolo 56 Tfeue (Trattato sul funzionamento dell'Unione europea).

Principio di proporzionalità e tutela dell'ambiente

Gli eurogiudici passano, poi, a verificare la compatibilità del sistema in questione con il principio di proporzionalità.

Ora, dopo aver rammentato che, per essere conforme al principio di proporzionalità, l'importo di una simile tassa deve essere calcolato tenendo conto della durata del contratto di noleggio del veicolo interessato o di quella dell'utilizzo di quest'ultimo sulla rete stradale in questione, e constatato che, nel caso di specie, tale regolamentazione imponeva il pagamento dell'integralità della suddetta tassa senza tener conto della durata del contratto di noleggio del veicolo né di quella dell'utilizzo di quest'ultimo sulla rete stradale dello Stato membro interessato, la Corte ha giudicato che tale regolamentazione non fosse conforme al diritto dell'Unione, in particolare agli articoli da 56 a 62 Tfeue.

Nel caso di specie, l'importo della tassa di immatricolazione è calcolato sulla base del prezzo di vendita del veicolo sul mercato libero al momento dell'importazione nonché del livello di emissioni di anidride carbonica di tale veicolo.

Ne consegue che, al momento dell'immatricolazione, il sistema irlandese della tassa di immatricolazione è diretto a raggiungere l'obiettivo della tutela dell'ambiente principalmente mediante l'applicazione di un'aliquota impositiva che dipende dal livello di emissione di anidride carbonica. In tale misura, un sistema del genere è idoneo a raggiungere detto obiettivo, scoraggiando il noleggio o il leasing di veicoli a elevato consumo di carburante.

Ma, al momento dell'immatricolazione, l'importo della tassa di immatricolazione è stabilito senza riferimento alla durata di utilizzo del veicolo e, nel caso di veicoli importati da un altro Stato membro, indipendentemente dal carattere definitivo o temporaneo di tale importazione.

In tali condizioni, per quanto riguarda i veicoli presi a noleggio o in leasing presso una società stabilita in un altro Stato membro per un periodo stabilito e noto in anticipo, l'obbligo di pagare l'integralità della tassa di immatricolazione va al di là di quanto necessario per raggiungere l'obiettivo di tutela dell'ambiente. Infatti, tali veicoli, il cui utilizzo sul territorio irlandese è previsto per una durata limitata, sono, al momento dell'immatricolazione, tassati, sulla base del loro potenziale impatto inquinante, come se si trattasse di veicoli utilizzati in modo permanente e per un lungo periodo in Irlanda. Orbene, dal momento che il periodo del loro utilizzo sul territorio

irlandese è limitato e noto in anticipo, una misura meno restrittiva potrebbe consistere - secondo gli eurogiudici - nel riscuotere, al momento della loro immatricolazione, una tassa di immatricolazione proporzionale a tale periodo di utilizzo.

Pertanto, ritiene la Corte, rendendo obbligatorio il pagamento, in anticipo, dell'integralità della tassa di immatricolazione, la normativa irlandese, nonostante la previsione del rimborso di una parte della tassa pagata, va oltre quanto necessario per raggiungere l'obiettivo di tutela dell'ambiente e, in particolare, per scoraggiare il noleggio o il leasing di veicoli ad elevato consumo di carburante.

Il rimborso della tassa in eccedenza e i costi amministrativi

In conclusione, osserva la Corte che un sistema, come quello in analisi, basato sulla presunzione secondo la quale una parte della tassa di immatricolazione pagata inizialmente costituirà un versamento in eccedenza e dovrà pertanto essere rimborsata, senza prevedere il pagamento di interessi su tali somme, non consente di attenuare lo svantaggio in termini di liquidità provocato dal pagamento in anticipo dell'integralità della tassa. Il mancato pagamento degli interessi non rispetta, quindi, il principio di proporzionalità.

Inoltre, ritengono i togati comunitari, l'obbligo di pagare una somma di euro 500,00 a titolo di costi amministrativi è idoneo a dissuadere il contribuente dall'intraprendere il procedimento di rimborso ed è, quindi, contrario sia all'obiettivo perseguito da un simile procedimento sia al principio di proporzionalità.

Conclusioni

L'Irlanda, imponendo l'obbligo di pagare in anticipo l'integralità della tassa di immatricolazione sui veicoli a motore applicabile in caso di immatricolazione definitiva, qualunque sia la durata limitata effettiva dell'utilizzo previsto in Irlanda di un veicolo che vi è importato, e anche nel caso in cui la durata temporanea del noleggio o del leasing sia stata precisamente stabilita e sia nota in anticipo, è venuta meno agli obblighi ad essa incombenti in forza dell'articolo 56 Tfeue.

L'Irlanda, astenendosi dal prevedere il pagamento di interessi al momento del rimborso della tassa di immatricolazione sui veicoli a motore e trattenendo la somma di euro 500,00 a titolo di costi amministrativi sull'importo della tassa di immatricolazione da rimborsare, è venuta meno agli obblighi ad essa incombenti in forza dell'articolo 56 Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Fonte:

Data della sentenza

19 settembre 2017

Numero della causa

C-552/2015

Nome delle parti

- Commissione europea
- Irlanda

di

Martino Verrengia

URL: <https://www.fiscooggi.it/rubrica/giurisprudenza/articolo/corte-ue-vehicle-registration-tax-tutta-e-subito-cosi-non-va>