CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE CARL OTTO LENZ del 17 marzo 1987 *

Signor Presidente,
signori Giudici,

La mia opinione sulla questione pregiudiziale sollevata dal Politierechtbank di Harelbeke con sentenza 4 giugno 1986 è la seguente:

1.1. Ritengo che l'interpretazione delle norme comunitarie nominate nella questione sia necessaria solo riguardo al fatto che un veicolo immatricolato in Francia in conformità alla normativa francese, che doveva effettuare un trasporto internazionale nel Belgio, non sia stato ivi ammesso a circolare, perché non era conforme alla normativa belga sull'altezza massima dei veicoli. Questa era dunque la situazione di fatto della causa principale. Non è qui il caso, al contrario, di esaminare cosa sarebbe accaduto qualora un veicolo di questo tipo avesse dovuto essere importato nel Belgio ed ivi gli fosse stata negata l'autorizzazione all'importazione per detto motivo. Non ritengo che ciò sia necessario, pur avendo la Commissione presentato osservazioni in proposito.

2.2. Fatte queste precisazioni, appare anzitutto opportuno considerare cosa si possa evincere dalle disposizioni del trattato relative alla libera prestazione dei servizi. A dire il vero, il giudice proponente ha iniziato con la libera circolazione delle merci, ma mi sembra invece più opportuno, data la situazione di fatto, esaminare la questione anzitutto dal punto di vista della libera prestazione dei servizi.

3. L'art. 61 del trattato rinvia, per quanto riguarda la libera prestazione dei servizi in materia di trasporti, alle disposizioni del « titolo relativo ai trasporti ». Dovremo pertanto occuparci in primo luogo di questo.

4. Manifestamente non ci è qui d'aiuto l'art. 76, a norma del quale uno Stato membro, fino all'emanazione delle disposizioni di cui all'art. 75, n. 1, non può rendere le varie disposizioni vigenti in materia all'entrata in vigore del trattato meno favorevoli nei loro effetti diretti o indiretti per le imprese di trasporto di altri Stati membri, rispetto alle imprese di trasporto nazionali. Ciò si può affermare in primo luogo per il fatto che, all'epoca cui si riferisce la causa principale, vale a dire nel mese di agosto del 1985, era già stata emanata — fra l'altro a norma dell'art. 75 del trattato — la direttiva del Consiglio « relativa ai pesi, alle dimensioni ed a certe altre caratteristiche tecniche di taluni veicoli stradali » (essa è datata 19 dicembre 1984 ed è stata pubblicata sulla GU 1985, L 2, pag. 14).

5. L'art. 3 di questa direttiva, che mi sembra particolarmente significativo, così recita:

« (...). Gli Stati membri non possono rifiutare o vietare l'uso nel loro territorio, per i trasporti internazionali, di veicoli immatricolati o immessi in circolazione in uno Stato membro per ragioni inerenti ai pesi e alle dimensioni, se tali veicoli sono conformi ai valori limite indicati nell'allegato I ».

* Traduzione dal tedesco.

6. Nell'allegato I, al punto 1.3, è indicata per tutti i veicoli un'altezza massima di quattro metri. Ne consegue che gli Stati membri possono vietare la circolazione dei veicoli che oltrepassino la misura massima di cui sopra.

7. Non va certo tralasciato il fatto che la direttiva, all'art. 7, stabiliva che, per quello che qui ci interessa, i provvedimenti necessari per conformarsi ad essa devono essere adottati a decorrere dal 1° luglio 1986. È fuori dubbio, tuttavia, che questa data costituisca un termine massimo. Ogni Stato membro era perciò libero di adottare i provvedimenti necessari per l'attuazione subito dopo l'entrata in vigore della direttiva. Poiché nel Belgio esisteva già, per quanto riguarda l'altezza massima, una concordanza tra la normativa interna e le disposizioni della direttiva, si può senz'altro partire dal principio che in questo paese tutti i provvedimenti necessari per l'attuazione della direttiva erano già stati adottati.

8. Resta così un'unica conclusione: le disposizioni speciali sui trasporti (le disposizioni diverse da queste non sono sicuramente pertinenti) nulla prescrivono che possa militare contro la liceità delle disposizioni belghe di cui trattasi o contro la loro applicazione ad una situazione esistente nell'agosto del 1985.

3.9. Quanto alle « disposizioni sulla libera circolazione delle merci », anch'esse chiamate in causa, ritengo che sia necessario prenderle in esame, dato che il giudice nazionale ci ha chiesto di farlo.

10. *a)* Sarebbe però assurdo pensare di richiamarsi ad esse per il motivo che le disposizioni belghe, le quali vietano l'*uso temporaneo* di veicoli stranieri nel Belgio, intralcerebbero la circolazione delle merci, di cui fanno parte anche i mezzi di trasporto. A tal proposito non è necessario stabilire se l'art. 30 del trattato si applichi anche all'immissione non definitiva, bensì solo provvisoria, delle merci in un altro Stato membro.

11. *b)* In ogni caso è da ritenere che, in una situazione come quella della causa principale, in cui i veicoli sono solo strumenti per la prestazione di servizi, le disposizioni relative a quest'ultimo settore hanno la precedenza. Se dall'esame di queste non risultano dubbi, non ci si può rifare ulteriormente alle disposizioni relative alla circolazione delle merci.

12. *c)* Si potrebbe quindi pensare, semmai, all'applicazione dell'art. 30 sotto il profilo di un eventuale ostacolo per la libera circolazione delle merci, vale a dire alla circolazione di quelle merci che dovevano essere trasportate su veicoli non ammessi nel Belgio. Tuttavia, non solo mi sembra estremamente improbabile che un'interpretazione dell'art. 30 talmente estensiva da ricomprendere anche gli « ostacoli » di questo tipo sia effettivamente sostenibile, poiché, a voler considerare realisticamente la questione, considerate le diverse altre possibilità, l'esclusione di un tipo di trasporto disponibile nel paese di origine delle merci non può costituire un ostacolo rilevante per la circolazione delle stesse.

13. *d)* Se si volesse considerare concepibile l'applicazione dell'art. 30 ad una situazione come quella della causa principale, si dovrebbe in ogni caso convenire che qui sarebbe possibile una giustificazione ai sensi dell'art. 36 del trattato (per motivi di sicurezza pubblica).

14. È infatti senz'altro da ritenere — e a tal riguardo è utile rifarsi anche alla motivazione della direttiva citata, che fra l'altro pone l'accento sulla sicurezza stradale — che i veicoli aventi un'altezza superiore a quella consentita sono esclusi dalla circolazione nel Belgio in considerazione della particolarità delle strade, dove si trovano

continuamente ostacoli come ponti, gallerie, condutture elettriche e simili, che potrebbero causare incidenti gravi ai veicoli più alti della norma.

15. È infatti importante — signor presidente, signori giudici — che anche nel paese nel quale è consentita un'altezza superiore, come ci è stato detto all'udienza, si esorta espressamente l'utente di un tale veicolo ad una particolare prudenza. Ciò risulta chiaramente, come ci è stato detto, da una disposizione francese.

16. *e)* Né si può seriamente pensare di ricorrere a misure meno efficaci, come l'indicazione di itinerari particolari per veicoli la cui altezza ecceda i limiti massimi o la posa di cartelli stradali nei punti critici. Ciò è fuori discussione, dal momento che non dappertutto esistono delle adeguate possibilità di deviazione e che su di esse il rischio di incidenti aumenterebbe se non venissero adattate all'accresciuta circolazione di veicoli pesanti. D'altro canto è bene ricordare che i cartelli stradali non danno sufficienti garanzie di sicurezza, potendo in fin dei conti non essere visti dai conducenti.

17. *f)* Non resta che concludere, quindi, che nemmeno dalle disposizioni sulla libera circolazione delle merci si può desumere alcunché contro l'applicazione della normativa belga oggetto di controversia nella causa principale.

4.18. Poche parole sono sufficienti, ammesso che si ritenga opportuno soffermarvisi, riguardo all'art. 85 del trattato CEE, menzionato nella sentenza di rinvio (pur non comparendo nella questione vera e propria). Com'è noto, questa disposizione è stata invocata dal difensore dell'imputato, secondo il quale la normativa belga avrebbe come effetto un ostacolo per la concorrenza in quanto — impedendo alle imprese francesi di svolgere la loro attività nel Belgio con il loro parco veicoli — recherebbe un vantaggio concorrenziale alle imprese di trasporto belghe.

19. *a)* Su questo punto va rilevato che, in una situazione come quella della causa principale, l'art. 85 non è direttamente rilevante, poiché non si tratta qui di un comportamento di imprese o di associazioni d'imprese avente effetto sulla concorrenza, bensì della valutazione di una normativa.

20. *b)* Né è però dato di vedere come si potrebbe far carico allo Stato belga di una qualsiasi trasgressione del diritto comunitario della concorrenza (eventualmente in relazione all'art. 5 del trattato). Non si può infatti parlare di un vero e proprio ostacolo per la concorrenza, dal momento che questa sul mercato belga dei trasporti sussiste in ogni caso tra le imprese belghe e, nella misura stabilita dalla politica comune dei trasporti, anche tra imprese belghe e imprese di trasporti di altri Stati membri, Francia compresa, sempre che si conformino alle prescrizioni sulle dimensioni massime. Non si può quindi nemmeno pensare d'invocare l'art. 85 contro le disposizioni belghe in questione.

21. Per questi motivi il mio parere è che la soluzione della questione sollevata dal Politierechtbank di Herelbeke può essere solo come segue:

« Le disposizioni del diritto comunitario in fatto di libera circolazione delle merci e di libera prestazione dei servizi (compreso il titolo sui trasporti) non possono essere interpretate nel senso di negare agli Stati membri il potere di stabilire per i veicoli in circolazione un'altezza massima, corrispondente del resto a quella menzionata nella direttiva del Consiglio 19 dicembre 1984, e di impedire agli Stati stessi di escludere dalla circolazione sulla strada pubblica veicoli provenienti da altri Stati membri che non siano conformi a questo limite. »