Per questi motivi

LA CORTE

pronunciandosi sulle questioni sottopostele dal Tribunale di primo grado di Gand con sentenza dell'8 maggio 1981, così statuisce:

L'esame delle questioni sollevate non ha messo in luce elementi atti ad inficiare la validità del regolamento del Consiglio 30 luglio 1968 n. 1174 relativo all'istituzione di un sistema di tariffe a forcella da applicarsi ai trasporti di merci su strada tra gli Stati membri.

Mertens de Wilmars Pescatore O'Keeffe

Everling Mackenzie Stuart Bosco Due

Così deciso e pronunziato a Lussemburgo, il 30 novembre 1982.

Il cancelliere

P. Heim

Il Presidente

J. Mertens de Wilmars

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE SIMONE ROZÈS DEL 26 OTTOBRE 1982 [1]

Signor Presidente,
signori Giudici,

Il Rechtbank van Eerste Aanleg di Gand vi ha sottoposto una domanda di pronunzia pregiudiziale la quale, come nella causa Trinon (12/82), verte sulla disciplina delle tariffe per il trasporto delle merci su strada tra gli Stati membri. Tuttavia essa ne differisce sotto due aspetti:

1 — Traduzione dal francese.

— Anzitutto, le questioni sollevate vertono senza dubbio sulla validità della disciplina comunitaria;

— In secondo luogo, la presente lite trae origine dalla svalutazione del franco francese rispetto al franco belga e dalle conseguenze che ne derivano per gli autotrasportatori stabiliti nel Belgio. Essa costituisce perciò una nuova illustrazione dei problemi giuridici sollevati dall'instabilità monetaria che colpisce i rapporti tra le monete degli Stati membri.

Gli antefatti

Stando al fascicolo ed alle difese orali delle parti, gli antefatti sono i seguenti:

Il Politierechtbank di Gand processava e condannava, come principale responsabile, Petrus Suys, titolare di un'impresa di autotrasporti di merci, per aver stipulato, a prezzo inferiore al minimo stabilito dalla forcella delle tariffe obbligatorie, cinque contratti di trasporto dalla Francia al Belgio, fra il 4 ed il 26 gennaio 1979.

La stessa pronuncia sanciva la correità dei mediatori che l'hanno posto in contatto con i clienti francesi e condannava le varie società interessate come civilmente responsabili.

I fatti costituenti l'illecito pare siano stati questi:

— alcune imprese francesi vendevano i loro prodotti nel Belgio resi a destinazione; tra le altre la SECOPA, di Clermont-l'Hérault, vendeva vino ai supermercati belgi GB,

— per organizzare il trasporto, dette imprese si mettevano in contatto con un mediatore belga il quale stipulava per loro conto dei contratti con l'impresa diretta dal Suys, che si incaricava del trasporto,

— i fornitori francesi erano disposti a pagare solo in franchi francesi e il minimo della tariffa franco-belga, espressa in franchi francesi, contenuta nel regio decreto del novembre del 1971,

— il pagamento veniva effettuato all'intermediario belga, il quale cambiava i franchi francesi in franchi belgi secondo l'unico tasso a sua disposizione, cioè quello di mercato di 1 FF = 6,85 BFR,

— l'importo, in franchi belgi, veniva poi versato all'autotrasportatore, il quale lo registrava nei suoi libri contabili,

— durante un controllo nella sede di questa impresa, gli ispettori del ministero belga delle comunicazioni notavano che questo importo era inferiore al minimo della tariffa, espresso in franchi belgi, e contestavano la trasgressione del regio decreto 17 novembre 1971, emendato.

In sede giurisdizionale, l'autotrasportatore sosteneva che il reato era da attribuirsi al carattere artificioso del tasso di cambio indicato nella tariffa per la conversione del franco francese in franco belga, che per di più provocava una distorsione della concorrenza rispetto ai concorrenti stabiliti in Francia.

Esso rilevava che i clienti francesi volevano pagare il trasporto in franchi francesi ed alla tariffa minima, il che lo poneva in una posizione particolarmente sfavorevole:

— l'autotrasportatore stabilito in Francia è pagato in franchi francesi e non corre alcun «rischio» di cambio.

— Al contrario, il trasportatore stabilito nel Belgio doveva cambiare in franchi belgi quanto percepiva in franchi francesi e poteva compiere l'operazione solo al cambio di mercato, cioè 1 FF per 6,85 BFR (all'epoca dei fatti).

In franchi belgi egli incassava quindi una somma inferiore a quella risultante dal tasso indicato nel regio decreto (1 FF = 9 BFR), mentre *solo* questo corso non lo discriminerebbe rispetto ai concorrenti stabiliti in Francia.

Per di più, egli contravviene alla disciplina belga e il prezzo pattuito si risolve, dopo la conversione in franchi belgi, nel praticare una tariffa inferiore al minimo espresso in franchi belgi.

Con sentenza 15 aprile 1980, il Politierechtbank di Gand condannava gli imputati ad ammende per contravvenzione del regio decreto del 1971. Nella motivazione, il giudice ammette che la variazione del corso del cambio colloca le imprese belghe in posizione concorrenziale molto critica rispetto alle ditte francesi, ma ritiene che il regio decreto va osservato.

La sentenza è stata impugnata dinanzi al Rechtbank van Eerste Aanleg di Gand.

Questo giudice ha accertato che la disciplina belga sulla quale si fonda l'imputazione è conseguenza del regolamento n. 1174/68, che si richiama all'art. 75 del Trattato. Dopo aver riassunto la tesi degli appellanti circa gli effetti discriminatori delle tariffe minime — espresse in franchi belgi — indicate nel regio decreto del 1971, esso cita il considerando del regolamento secondo il quale le tariffe devono evitare una concorrenza rovinosa ed essere stabilite a partire da un prezzo base fissato tenendo conto del costo delle prestazioni di trasporto, della situazione del mercato e in modo da consentire ai vettori di ottenere una remunerazione equa (5° considerando). Il giudice rileva del pari «il carattere vincolante delle tariffe a forcella in fatto di trasporto di merci fra Stati membri».

Per queste ragioni, incerto quanto alla validità del regolamento n. 1174/68, il giudice a quo ha sospeso il procedimento e, a norma dell'art. 177 del Trattato, vi chiede di risolvere le seguenti questioni pregiudiziali:

«1. Se il regolamento del Consiglio 30 luglio 1968, n. 1174, sia compatibile con l'art. 75 del Trattato CEE in quanto non contiene alcuna disposizione intesa ad escludere le disparità monetarie tra gli Stati membri.

2. Se detto regolamento sia compatibile con lo scopo, da esso perseguito, che le tariffe siano stabilite in modo da evitare lo sfruttamento abusivo di

una posizione dominante e una concorrenza rovinosa.

3. Se il regolamento, in quanto atto del Consiglio, debba inoltre essere considerato valido se invece di un'armonizzazione, crea una grave discriminazione fra gli abitanti dei vari Stati membri».

Prima di esaminare le possibili soluzioni di dette questioni, è opportuno esporre lo sfondo normativo della lite.

Contesto normativo

A — 1) Pur se non era più in vigore allorché si sono svolti i fatti litigiosi, dobbiamo esaminare il regolamento del Consiglio 30 luglio 1968, n. 1174. La maggior parte delle sue disposizioni, che istituiscono un sistema di tariffe obbligatorie a forcella per il trasporto di merci su strada tra gli Stati membri, sono infatti state riprodotte nel regolamento che l'ha sostituito. Inoltre, la prima versione del regio decreto belga che costituisce il fondamento del processo che ha originato la lite è stata adottata mentre era in vigore.

Questo sistema di tariffe era obbligatorio per tutti i rapporti fra Stati membri [1]. Si chiamava sistema «a forcella» in quanto i prezzi di ogni trasporto dovevano collocarsi nell'intervallo detto «apertura della forcella», entro il limite superiore e inferiore della tariffa [2].

«L'apertura della forcella è fissata al 23 % del limite massimo della tariffa» [3].

La determinazione di ciascuna tariffa avveniva a partire da un prezzo base posto al centro della forcella. Questo prezzo base era calcolato

«tenendo conto del costo medio delle corrispondenti prestazioni di trasporto, comprese le spese commerciali, calcolato per imprese ben gestite e che godono di normali condizioni d'impiego della loro capacità di trasporto, nonché della situazione del mercato, e in modo da permettere ai vettori di ottenere un'equa rimunerazione» [4].

Infine, si deve ricordare l'art. 4 di questo regolamento, già citato nelle conclusioni per la causa Trinon. Questo articolo stabiliva che

«le tariffe sono fissate o modificate di comune accordo dagli Stati membri direttamente interessati, cioè dagli Stati sul cui territorio si effettua il carico e lo scarico delle merci»

«ciascuno Stato membro mette in vigore dette tariffe, entro un termine di due mesi a decorrere dalla conclusione dei negoziati per la fissazione o la modifica delle tariffe o, se del caso, a decorrere dall'espletamento della procedura di cui al paragrafo 2, lett. b)» [5].

Questa procedura riguarda la soluzione delle controversie che possono insorgere fra gli Stati direttamente interessati per la fissazione o la modifica delle tariffe. Essa contempla l'arbitrato della Commissione «adita su richiesta di uno Stato membro interessato».

Sentito un Comitato specializzato composto di esperti dei Governi, la Commissione adotta una decisione

1 — Art. 1, nn. 2 e 3.
2 — Art. 2, nn. 1 e 2.
3 — Art. 2, n. 2.
4 — Art. 3, n. 1.
5 — Art. 4, n. 1.

«che è notificata agli Stati membri interessati e comunicata simultaneamente agli altri Stati membri.

Questa decisione diventa esecutiva dopo venti giorni, a meno che, prima della scadenza del termine, uno Stato membro sottoponga il problema all'esame del Consiglio.

In questo caso, il Consiglio adotta, entro venti giorni, una decisione a maggioranza qualificata» [1].

Rilevo poi che la Commissione può partecipare, a titolo consultivo, ai negoziati per la fissazione o la modifica delle tariffe e presentare agli Stati membri interessati proposte atte a condurre ad un accordo [2].

2) In ossequio a detto regolamento, il Belgio adottava due regi decreti.

— Quello del 25 ottobre 1971 dà in particolare attuazione al regolamento n. 1174/68. Ha portata generale e designa le autorità di controllo contemplate dal regolamento, determina le modalità di pubblicazione delle tariffe obbligatorie e stabilisce le sanzioni in caso di infrazione.

— Il regio decreto 17 novembre 1971 pone in vigore nel Belgio le tariffe dei trasporti tra il Belgio e la Francia. Esso si limita a far rinvio, per l'essenziale, ad un voluminoso allegato, diviso in varie parti. Della parte I [3] ricorderò l'art. 6. Il n. 3 di quest'articolo ricalca l'art. 2 del regolamento del Consiglio, poiché dispone che

«il prezzo del trasporto può essere liberamente convenuto tra le parti entro una forcella che non può scendere oltre il 23 % rispetto alla tariffa massima».

Il n. 4 consente alle parti di esprimere il prezzo del trasporto «in franchi belgi o in franchi e centesimi francesi».

Le parti II e III dell'allegato si riferiscono alla classificazione delle merci e, rispettivamente, alla tabella delle distanze. La parte IV definisce, in franchi belgi e in franchi francesi, i listini per il trasporto delle varie merci a seconda delle distanze. Questi listini costituiscono il massimo della tariffa. Stesi tanto in franchi belgi, quanto in franchi francesi, essi intendono fissare lo stesso valore per lo stesso trasporto nelle due monete e a questo scopo si basano sulla parità di 1 FF per 9 BFR.

Quest'atto del novembre del 1971 rappresenta il solo provvedimento d'attuazione del regolamento del luglio del 1968 durante l'intero periodo in cui questo è stato in vigore, cioè fino al 31 dicembre 1977. Nonostante il deprezzamento del franco francese rispetto al franco belga durante questo periodo relativamente lungo, le tariffe praticate per i trasporti merci su strada tra la Francia e il Belgio non sono state modificate d'intesa fra i due Governi direttamente interessati. Mancando qualsiasi decisione della Commissione, non pare che abbiano dato origine a controversie.

1 — Art. 4, n. 2, lett. b).

2 — N. 2, 1° comma.

3 — «Disposizioni generali e condizioni d'applicazione».

B — 1) Il regolamento n. 1174/68 è stato sostituito, solo dal 1° gennaio 1978, da un altro regolamento del Consiglio: 12 dicembre 1977, n. 2831.

Questo regolamento, «relativo alla formazione dei prezzi per i trasporti di merci su strada tra gli Stati membri», si distingue essenzialmente dal precedente in quanto — parallelamente al sistema delle tariffe obbligatorie a forcella, che resta in vigore — istituisce un sistema di tariffe di riferimento [1]. Gli Stati membri sono liberi di scegliere d'accordo l'uno o l'altro sistema per ciascuna delle loro relazioni bilaterali. La Francia e il Belgio hanno conservato le tariffe obbligatorie già vigenti nei loro rapporti.

Il regolamento n. 2831/77 riproduce, per quel che riguarda le tariffe a forcella, la maggior parte delle disposizioni del regolamento n. 1174/68. Gli artt. 9 e 10 del secondo regolamento in particolare ripetono letteralmente gli artt. 2 e 3 del primo. Del pari, l'art. 13 del nuovo atto istituisce, salvo alcune modifiche quanto ai termini, il procedimento per la composizione delle controversie di cui all'art. 4, n. 2, lett. b), del vecchio regolamento.

Così pure, l'art. 11 del regolamento del 1977 corrisponde in gran parte all'art. 4 del regolamento del 1968. A questo proposito, si devono tuttavia osservare due innovazioni. Tenuto conto del ritardo con cui gli Stati membri fissavano o modificavano le tariffe, il Consiglio ha autorizzato la Commissione a «fissare un termine entro il quale gli Stati membri direttamente interessati devono prendere una decisione» e stabilito che «se, alla scadenza di tale termine, la decisione non è stata presa, si applica la procedura prevista all'art. 13 . . .» [2]. Essa ha inoltre disposto, facendo salvi gli altri modi di determinazione delle tariffe, che uno Stato membro ha facoltà di modificare unilateralmente in aumento i listini dei prezzi espressi nella propria moneta, onde eliminare gli effetti delle oscillazioni dei cambi. «Lo Stato membro in questione ne informa gli altri Stati membri interessati e la Commissione almeno un mese prima dell'entrata in vigore del provvedimento» [3].

Si deve infine ricordare l'art. 20, n. 2, che consente di evitare soluzioni di continuità giuridica nel periodo successivo all'entrata in vigore del regolamento, ma anteriore all'adozione delle norme d'attuazione da parte degli Stati membri. Questa disposizione transitoria stabilisce che le tariffe obbligatorie in atto al momento dell'entrata in vigore del regolamento restino in vigore fino alla determinazione di nuove tariffe.

2) In linea generale, il Belgio ha adottato i provvedimenti d'attuazione richiesti dal nuovo regolamento emanando il regio decreto 17 ottobre 1979.

Circa i rapporti franco-belgi, sono poi stati adottati tre regi decreti che modificano il regio decreto del 1971. Solo il primo, dell'11 ottobre 1978, è anteriore ai fatti litigiosi; esso dispone un aumento del 15 % di tutte le tariffe, nelle due monete, onde tener conto dell'aumento dei costi.

Il secondo, del 3 ottobre 1979, è il primo provvedimento con cui si è tentato di ovviare alla differenza tra il tasso di cambio applicato alle tariffe dei trasporti e il

1 — Art. 2, nn. 2 e 3-7.

2 — N. 1, 2° comma.

3 — N. 3.

tasso reale, praticato sul mercato dei cambi. A questo scopo, esso lascia immutate le tariffe espresse in franchi belgi ed aumenta del 10 % solo quelle espresse in franchi francesi.

Poiché però ciò non consentiva ancora l'allineamento con il tasso di mercato, il 7 luglio 1981 si procedeva ad un terzo adeguamento. La tariffa espressa in franchi belgi continuava a rimanere invariata, mentre quella espressa in franchi francesi veniva di nuovo aumentata del 10 %. Questa nuova modifica consentiva finalmente di far corrispondere il cambio della tariffa a quello del mercato.

Per finire, osserverò che, dall'entrata in vigore del regolamento n. 2831/77 la Francia non si è valsa della facoltà, attribuitale dall'art. 11, n. 3, di aumentare unilateralmente le sue tariffe.

Discussione

I — Esposto così il contesto normativo nel quale si trova la controversia che dovete esaminare, vediamo ora la pertinenza e la ricevibilità delle questioni.

In corso di causa, la loro pertinenza è stata infatti messa in dubbio. Si è sostenuto che il vero problema era quello della compatibilità delle norme nazionali con la disciplina comunitaria o, più semplicemente, dell'interpretazione data dagli ispettori del Ministero delle comunicazioni e dal Politierechter al regio decreto 17 novembre 1971. Questa tesi può avere un suo valore.

Osservo tuttavia che, nella causa Marketing Board, avete affermato che:

«nell'ambito della ripartizione delle funzioni giurisdizionali fra i giudici nazionali e la Corte, ripartizione effettuata dall'art. 177 del Trattato, il giudice nazionale, che è l'unico ad avere conoscenza diretta dei fatti della causa come pure delle argomentazioni delle parti, e che dovrà assumersi la responsabilità dell'emananda pronunzia, è nella situazione più idonea per valutare con piena cognizione di causa, la pertinenza delle questioni di diritto sollevate dalla causa di cui è investito e la necessità di una pronunzia pregiudiziale per poter emettere la sentenza» [1].

Queste considerazioni mi paiono perfettamente adatte alla presente fattispecie. Pur tenendo conto della loro motivazione, le questioni del giudice nazionale non possono venir intese in altro senso che quello di mettere in dubbio la validità della disciplina del Consiglio.

D'altro canto, come nella causa Trinon, il rappresentante del Governo belga ha eccepito l'irricevibilità, in quanto le questioni vertono sul regolamento n. 1174/68 il quale, quando sono avvenuti i fatti litigiosi, era stato sostituito dal regolamento n. 2831/77. Questa eccezione non può venir accolta dalla vostra Corte.

È vero che nel gennaio del 1979 il regolamento del 1977 era già in vigore per quel che riguarda la fissazione delle ta-

1 — Sentenza 29 novembre 1978, Pigs Marketing Board, causa 83/78, n. 25, Racc. pag. 2366; anche Terza Sezione, 15 luglio 1982, Felicitas, causa 270/81, non ancora pubblicata, nn. 8 e 9.

riffe tra Belgio e Francia. E ciò è dimostrato dalla versione allora vigente del regio decreto del 1971, quella risultante dalla sua modifica ad opera del regio decreto 11 ottobre 1978, che si riferisce al regolamento n. 1831/77, conformemente all'art. 10, n. 2, dello stesso.

Ma la vostra giurisprudenza contiene vari esempi di situazioni in cui,

«in caso di questioni eventualmente formulate in modo improprio o che eccedano l'ambito delle funzioni attribuitele dall'art. 177»,

spetta alla Corte di giustizia

«estrarre dal complesso degli elementi forniti dal giudice nazionale, e in particolare dalla motivazione del provvedimento di rinvio, gli elementi di diritto comunitario che richiedono l'interpretazione — se del caso, un giudizio di validità — tenuto conto dell'oggetto della controversia» [1].

Nella causa in esame, basta sostituire la citazione di un regolamento con quella del regolamento che lo ha sostituito, riproducendo in buona parte il tenore.

In definitiva, in mancanza di una disciplina che consenta di eliminare gli effetti delle disparità monetarie fra gli Stati membri, mi pare che le questioni del giudice a quo vadano intese nel senso che pongono in forse la validità del regolamento del Consiglio n. 2831/77, in considerazione dell'art. 75 del Trattato, dello scopo del regolamento secondo il quale le tariffe vanno fissate in modo da evitare una concorrenza rovinosa e, infine, del prinicipio di non discriminazione accolto dal diritto comunitario.

Quest'ultima nozione costituisce, a mio giudizio, il nocciolo del problema.

II — 1) È pacifico che, almeno oltre un certo limite, il mancato adeguamento della parità effettiva tra le monete di due Stati membri a quella assunta per le tariffe dei trasporti può risolversi in distorsioni della concorrenza a danno dei trasportatori stabiliti nei paesi a moneta forte. Quindi, il regolamento n. 2831/77 sarebbe invalido se non fosse in grado di ovviare a dette distorsioni.

2) Sta di fatto che questo regolamento, il quale contempla la fissazione di tariffe mediante accordi bilaterali tra Stati membri direttamente interessati, non contiene disposizioni specifiche che obblighino questi Stati a ripristinare normali condizioni di concorrenza qualora questa sia alterata dalle oscillazioni monetarie.

È tuttavia facile constatare che il sistema complessivo di tariffe obbligatorie istituito dal regolamento n. 1174/68, prorogato e migliorato dal regolamento n. 2831/77, non solo consente agli Stati di effettuare le modifiche delle tariffe richieste dalle circostanze, ma ne fa loro obbligo.

Infatti, l'art. 10, n. 1, del regolamento attuale, che ricalca l'art. 3, n. 1, del vecchio atto, stabilisce che il prezzo base va fissato «tenendo conto del costo medio delle corrispondenti prestazioni di trasporto ... ed in modo da permettere ai trasportatori di ottenere un'equa remunerazione». Nel caso dei trasporti inter-

1 — Sentenza 83/78, citata n. 26, Racc. 1978, pag. 2366; vedi inoltre, in particolare, 11 novembre 1981, Casati, causa 203/80, n. 24, Racc. pag. 2617.

nazionali, il costo medio delle prestazioni di trasporto e la redditività delle imprese possono evidentemente risentire del cambiamento delle parità monetarie. Quindi, allorché ciò si verifica, l'osservanza di questo obbligo implica la modifica delle tariffe bilaterali.

Così pure, viene precisato che «le tariffe bilatarali sono fissate o modificate di comune accordo dagli Stati membri direttamente interessati» [1]. Per ciascuna relazione bilaterale esiste quindi una sola tariffa espressa in due monete. Per servirsi della similitudine usata dal rappresentante della Commissione, la tariffa espressa in ciascuna delle due monete corrisponde alle due facce della stessa medaglia. Quindi, allorché si produce uno sfasamento tra le parità usate per la formazione della tariffa e quelle che si applicano effettivamente nelle relazioni commerciali, non vi è più sovrapposizione perfetta delle due facce e la natura comune della tariffa viene meno.

Infine, l'art. 9, n. 2, del regolamento attuale (art. 2, n. 2, di quello precedente) dispone che «l'apertura delle forcelle è fissata al 23 % del limite massimo della tariffa». È chiaro che le oscillazioni dei cambi effettivamente praticati portano ad ampliare le forcelle oltre il 23 %, il che è incompatibile col carattere imperativo di detta percentuale.

L'obbligo degli Stati membri di modificare le tariffe per neutralizzare gli effetti delle oscillazioni monetarie mi pare tanto più tassativo in quanto il regolamento n. 2831/77 va applicato tenendo presente la motivazione del regolamento n. 1174/68 [2] nella quale è ricordata la necessità di evitare una concorrenza rovinosa e di fissare un prezzo base tenendo conto dei criteri espressamente ribaditi dall'art. 10, n. 1, del regolamento attuale.

3) Il regolamento n. 2831/77 contiene inoltre disposizioni circa la procedura che consentono a ciascuno Stato membro di adempiere a questo obbligo.

La disposizione più tipica a questo proposito è l'art. 11, n. 3, che autorizza lo Stato membro la cui moneta si sia deprezzata ad aumentare unilateralmente le tariffe espresse nella sua moneta, proprio al fine di eliminare gli effetti delle oscillazioni monetarie. Questa norma è tuttavia solo dispositiva e determinati Stati possono, in via generale o in casi particolari, ritenere più opportuno non applicarla, in quanta pensano ad esempio che l'equilibrio va rispristinato, in parte, aumentando le tariffe espresse nella loro moneta e, in parte, riducendo le tariffe espresse nella moneta che si è apprezzata.

In questi casi si deve applicare la procedura normale di cui al n. 1 dell'art. 11. Uno Stato membro, se ritiene che i trasportatori stabiliti nel suo territorio siano lesi da disparità monetarie, può iniziare negoziati con l'altro Stato direttamente interessato, onde adeguare le tariffe alla situazione che si è determinata. Si può supporre che la partecipazione consultiva della Commissione ai negoziati faciliti la conclusione di siffatti accordi, dato che

1 — Art. 11, n. 1, del regolamento del 1977; art. 4, n. 1, di quello del 1968.

2 — 7° considerando del regolamento del 1977.

«la Commissione può fissare un termine entro il quale gli Stati membri interessati *devono* prendere una decisione ai sensi del paragrafo 1 [1]».

Se, ciononostante, non è possibile giungere ad un accordo, la procedura per la soluzione delle controversie di cui all'art. 13 può portare a soluzioni che garantiscono o ripristinano l'osservanza del regolamento mediante l'arbitrato delle istituzioni.

Dal complesso di queste norme, tanto sostanziali quanto di procedura, mi pare emerga che — in caso di disparità monetarie — il regolamento n. 2831/77 obbliga gli Stati membri ad adottare i provvedimenti necessari per mantenere l'omogeneità delle norme «applicabili ai trasporti internazionali in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo», come prescrive l'art. 75, n. 1, a), del Trattato. Questi provvedimenti sono nel contempo atti ad evitare una concorrenza rovinosa e la discriminazione tra gli autotrasportatori dei vari Stati membri.

4) L'obbligo è quindi innegabile in linea di principio. È più difficile stabilire le modalità per metterlo in pratica. L'esame di queste, benché esorbiti dalle questioni del giudice proponente, non mi pare possa essere completamente omesso nelle presenti conclusioni: è inutile imporre un obbligo che in pratica non può essere osservato.

Sorgono due tipi di problemi di importanza pratica diversa.

Salvo restando il procedimento unilaterale di cui all'art. 11, n. 3, spetta allo Stato colpito da una distorsione della concorrenza il promuovere dei negoziati e, una volta iniziato l'iter, il regolamento offre tutti i mezzi idonei per giungere al ripristino della legittimità comunitaria. Uno Stato tuttavia, per motivi particolari, può astenersi dall'avviare i negoziati, mentre dovrebbe farlo in ossequio alle norme imperative del regolamento. In questo caso, probabilmente raro, il regolamento non offre — di per sé — i mezzi per risolvere la situazione. A mio parere è allora necessario ricorrere all'art. 155, primo trattino, del Trattato. La Commissione, che ha il compito di vegliare sull'applicazione delle disposizioni adottate dalle istituzioni in forza del Trattato, dovrebbe in questo caso adottare di sua iniziativa le decisioni che l'art. 11, n. 1, 2° comma, del regolamento le consente di adottare quando sono stati avviati dei negoziati.

Ma qual è la soglia a partire dalla quale il procedimento dovrebbe essere avviato? A rigor di logica, l'osservanza delle disposizioni del regolamento, e, in primo luogo, la natura obbligatoria della forcella del 23 % impone di darvi corso dal momento in cui le parità della tariffa sono superate.

Nell'attuale congiuntura monetaria questa soluzione è purtroppo inapplicabile. La variazione automatica delle tariffe bilaterali dei trasporti in relazione ai tassi di cambio delle monete interessate implicherebbe infatti continue modifiche. Ne conseguirebbero insormontabili difficoltà di gestione.

Così pure, le continue oscillazioni dei cambi ostano alla scelta di una determinata percentuale — fissa e predeterminata — di differenza tra i corsi delle ta-

1 — 2° comma, prima frase.

riffe e quelli reali per far scattare l'obbligo di modifica. Mi pare che, quando si tratta di rapporti bilaterali, si debba provvedere «di volta in volta», tenendo in particolare conto di tutte le circostanze concomitanti con le oscillazioni dei cambi che incidono realmente sulla situazione concorrenziale. Si dovrebbe lasciare quindi un ampio margine discrezionale agli Stati membri interessati.

L'osservanza delle norme poste dal regolamento, che ho ricordato, e di altre norme e principi di diritto comunitario, specie del principio di non discriminazione, mi induce tuttavia a porre un limite a questo potere. Va escluso che queste norme e questi principi possano essere manifestamente trasgrediti. La valutazione del carattere manifesto della trasgressione, che evidentemente implica l'obbligo di modificare le tariffe, dovrebbe spettare, come ho detto, anzitutto agli Stati membri direttamente interessati, e, in mancanza, alla Commissione, a norma dell'art. 155 del Trattato.

Certo, questa soluzione non è pienamente soddisfacente, ma mi pare inevitabile nello stadio attuale di sviluppo della politica comune dei trasporti e dei rapporti tra le monete degli Stati membri.

In conclusione, vi propongo di dichiarare che l'esame delle questioni sollevate dal Rechtbank van Eerste Aanleg di Gand non ha messo in luce elementi che possano inficiare la validità del regolamento del Consiglio 12 dicembre 1977, n. 2831, relativo alla formazione dei prezzi per i trasporti di merci su strada tra gli Stati membri.