SENTENZA DELLA CORTE (Prima Sezione)

20 settembre 2007 *

Nella causa C-297/05,

avente ad oggetto un ricorso per inadempimento ai sensi dell'art. 226 CE, proposto il 22 luglio 2005,

Commissione delle Comunità europee, rappresentate dal sig. M. van Beek e dalla sig.ra D. Zijlstra, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo,

ricorrente,

contro

Regno dei Paesi Bassi, rappresentato dalla sig.ra H.G. Sevenster e dal sig. D.J.M. de Grave, in qualità di agenti,

convenuto,

* Lingua processuale: l'olandese.

sostenuto da:

Repubblica di Finlandia, rappresentata dalla sig.ra E. Bygglin, in qualità di agente, con domicilio eletto in Lussemburgo,

interveniente,

LA CORTE (Prima Sezione),

composta dal sig. P. Jann, presidente di sezione, dai sigg. R. Schintgen, A. Tizzano, M. Ilešič (relatore) e E. Levits, giudici,

avvocato generale: sig.ra E. Sharpston
cancelliere: sig.ra M. Ferreira, amministratore principale

vista la fase scritta del procedimento e in seguito alla trattazione orale del 22 marzo 2007,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con il suo ricorso, la Commissione delle Comunità europee ha chiesto alla Corte di dichiarare che il Regno dei Paesi Bassi, sottoponendo i veicoli già immatricolati in un

altro Stato membro ad un controllo finalizzato alla loro identificazione, nonché ad un controllo tecnico relativo al loro stato fisico prima di poter essere immatricolati nei Paesi Bassi, è venuto meno agli obblighi che ad esso incombono ai sensi degli artt. 28 CE e 30 CE.

Contesto normativo

La normativa comunitaria

2 Il trentatreesimo 'considerando' della direttiva del Consiglio 20 dicembre 1996, 96/96/CE, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (GU 1997, L 46, pag. 1), così dispone:

«(...) visti gli effetti che si attendono dalla presente direttiva nel settore in questione e alla luce del principio di sussidiarietà, le misure comunitarie previste dalla stessa sono necessarie per giungere ad un'armonizzazione della normativa in materia di controllo tecnico, al fine di evitare distorsioni di concorrenza fra i trasportatori e di garantire che i veicoli siano regolati e sottoposti a manutenzione in modo corretto; che questi obiettivi non possono essere pienamente realizzati dai singoli Stati membri».

3 L'art. 1, n. 1, della direttiva 96/96 prevede quanto segue:

«In ciascuno Stato membro i veicoli a motore immatricolati in tale Stato, nonché i loro rimorchi e semirimorchi, sono sottoposti ad un controllo tecnico periodico in base alla presente direttiva e in particolare agli allegati I e II».

4 L'art. 3, nn. 1 e 2, della direttiva in parola è così formulato:

«1. Gli Stati membri adottano i provvedimenti che ritengono necessari perché si possa dimostrare che il veicolo è stato sottoposto, con esito positivo, ad un controllo tecnico che sia conforme almeno alle disposizioni della presente direttiva.

Tali provvedimenti sono comunicati agli altri Stati membri e alla Commissione.

2. Ogni Stato membro riconosce l'attestato rilasciato da un altro Stato membro comprovante che un veicolo a motore immatricolato in quest'ultimo Stato, nonché il suo rimorchio o semirimorchio, sono stati sottoposti con esito positivo ad un controllo tecnico che sia conforme almeno alle disposizioni della presente direttiva, come se avesse esso stesso rilasciato detto attestato».

5 L'art. 5 della detta direttiva precisa quanto segue:

«Nonostante le disposizioni degli allegati I e II, gli Stati membri possono:

— anticipare la data del primo controllo tecnico obbligatorio e, se necessario, sottoporre il veicolo a controllo prima della sua immatricolazione;

— ridurre l'intervallo tra due successivi controlli tecnici obbligatori;

— rendere obbligatorio il controllo tecnico dell'equipaggiamento opzionale;

— aumentare il numero degli elementi da controllare;

— estendere l'obbligo del controllo tecnico periodico ad altre categorie di veicoli;

— prescrivere ulteriori controlli speciali;

— prescrivere norme minime di efficienza di frenatura più elevati e includere controlli a fronte di pesi a carico più elevati rispetto a quelli precisati nell'allegato II per i veicoli immatricolati nei rispettivi territori, purché tali norme non siano più rigorose di quelle previste per l'omologazione originale del veicolo».

6 Ai sensi dell'art. 11, n. 1, della direttiva 96/96:

«Gli Stati membri adottano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva non oltre il 9 marzo 1998. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

(...)».

7 Il terzo, il sesto e il nono 'considerando' della direttiva del Consiglio 29 aprile 1999, 1999/37/CE, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (GU L 138, pag. 57), sono così formulati:

«(3) (...) l'armonizzazione della presentazione e del contenuto della carta di circolazione ne agevola la comprensione favorendo inoltre, per i veicoli immatricolati in uno Stato membro, la libera circolazione stradale sul territorio degli altri Stati membri;

(...)

(6) (...) l'armonizzazione della carta di circolazione agevola la nuova immissione in circolazione dei veicoli già immatricolati in un altro Stato membro e contribuisce al buon funzionamento del mercato interno;

(...)

(9) (...) al fine di agevolare i controlli destinati in particolare a lottare contro le frodi ed il traffico illecito di veicoli rubati, è opportuno istituire una stretta cooperazione tra gli Stati membri, basata su un sistema efficace di scambio di informazioni».

8 L'art. 2, lett. b), della direttiva 1999/37 definisce l'immatricolazione di un veicolo come l'autorizzazione amministrativa per l'immissione in circolazione di tale veicolo, che comporta l'identificazione di quest'ultimo e il rilascio di un numero di serie, denominato numero di immatricolazione.

9 L'art. 4 di tale direttiva prevede quanto segue:

«Ai fini della presente direttiva, la carta di circolazione rilasciata da uno Stato membro è riconosciuta dagli altri Stati membri ai fini dell'identificazione del veicolo nella circolazione internazionale o della sua nuova immatricolazione in un altro Stato membro».

10 L'art. 8, n. 1, della detta direttiva stabilisce che:

«Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1° giugno 2004. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

(...)».

La normativa nazionale

11 Gli artt. 36, nn. 1 e 2, e 42-61 della legge 21 aprile 1994, sulla circolazione stradale (Wegenverkeerswet, Stb. 1994, n. 475; in prosieguo: la «Wegenverkeerswet»), nonché il capo 4, artt. 17-40a, del regolamento 6 ottobre 1994, sulle carte di circolazione (Kentekenreglement, Stb. 1994, n. 760; in prosieguo: il «Kentekenreglement»), disciplinano la procedura d'immatricolazione dei veicoli e il rilascio delle carte di circolazione.

12 Gli artt. 42-46 della Wegenverkeerswet riguardano la registrazione dei numeri di immatricolazione. Detto art. 42, nn. 2 e 3, stabilisce che:

«2. Nell'ambito [del registro relativo alla comunicazione dei numeri d'immatricolazione], il Rijksdienst voor Wegverkeer [servizio della circolazione stradale; in prosieguo: il "RDW"] tratta i dati relativi ai veicoli a motore e ai rimorchi per i quali è stato comunicato un numero d'immatricolazione, il nome del titolare di tale numero d'immatricolazione, nonché i dati relativi ad altri veicoli a motore e ai rimorchi.

3. La raccolta dei dati menzionati al n. 2 è effettuata per i seguenti motivi:

a) per la corretta esecuzione della legge di cui trattasi e per il mantenimento delle norme dettate da o in forza della presente legge, o

b) per la corretta esecuzione delle leggi relative all'imposta sui veicoli a motore (Wet op de motorrijtuigenbelasting) del 1994, all'imposta sui veicoli privati e sui motocicli (Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen) del 1992, all'assicurazione per la responsabilità dei veicoli a motore (Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen), alla mobilità e all'accessibilità (Wet bereikbaarheid en mobiliteit), nonché di altre disposizioni relative ai veicoli a motore ed ai rimorchi e per il mantenimento delle norme dettate da o in forza delle presenti disposizioni».

13 La carta di circolazione, disciplinata dal capo 4, artt. 17-40a, del Kentekenreglement, si compone delle parti I e II, la prima delle quali contiene i dati tecnici del veicolo (parte IA) nonché i dati relativi all'identità del proprietario o il detentore del veicolo (parte IB), mentre la seconda è dedicata ai dati necessari in caso di passaggio di proprietà.

14 Relativamente al primo rilascio di una carta di circolazione in due parti, l'art. 25, n. 1, del Kentekenreglement dispone quanto segue:

«Il proprietario o il detentore di un veicolo per il quale richieda il primo rilascio di una carta di circolazione in due parti deve mettere il veicolo a disposizione dello RDW affinché sia esaminato, e chiede a tale servizio di ricevere una carta di circolazione presentando un titolo di legittimazione come indicato nel decreto ministeriale».

15 L'art. 25b del Kentekenreglement prevede che, per l'immatricolazione nei Paesi Bassi, occorra presentare la carta di circolazione già ottenuta in un altro Stato membro. I nn. 2 e 3 di tale articolo dispongono quanto segue:

«2. Il rilascio [di una carta di circolazione nei Paesi Bassi] è rifiutato se la parte II della carta di circolazione, per quanto rilasciata, è mancante.

3. In casi eccezionali e in deroga al n. 2, il RDW può rilasciare una carta di circolazione purché le autorità competenti dello Stato membro nel quale il veicolo è stato in precedenza immatricolato abbiano confermato per iscritto o attraverso mezzo elettronico che il richiedente ha il diritto di far immatricolare il veicolo in un altro Stato membro».

16 In forza degli artt. 26-30 del Kentekenreglement, in caso di vendita fra soggetti privati nei Paesi Bassi, poiché i dati tecnici relativi al veicolo indicati nella parte IA della carta di circolazione sono già riportati nel registro delle immatricolazioni, non occorre controllare l'identificazione del veicolo ed il RDW rilascia al nuovo proprietario una carta di circolazione in cui figura solamente la parte IB.

17 La normativa olandese prevede quattro diverse procedure per l'immatricolazione dei veicoli.

18 Secondo la procedura 1, i veicoli nuovi non ancora utilizzati e oggetto di omologazione del tipo olandese o comunitaria ottengono una carta di circolazione, solitamente attraverso l'intermediazione di un'impresa autorizzata dal RDW. Un'impresa così autorizzata può chiedere direttamente allo RDW, senza controllo tecnico specifico dello stato fisico del veicolo, il rilascio di una carta di circolazione, dal momento che l'identificazione e la verifica della corrispondenza con il certificato di conformità del detto veicolo di cui trattasi sono effettuati dall'impresa autorizzata. Non ha luogo un controllo tecnico specifico dello stato fisico del veicolo. Le spese che deve sopportare il cliente si limitano ai costi delle parti I e II della carta di circolazione, ossia un importo complessivo pari a EUR 47,20.

19 La procedura 2 si applica ai veicoli con meno di tre anni di età che sono stati oggetto di omologazione del tipo comunitaria. Prima di essere immatricolati, tali veicoli devono sottostare al controllo da parte di un servizio autorizzato dal RDW. In occasione del controllo in parola, l'identificazione dei veicoli avviene per mezzo della carta di circolazione rilasciata in un altro Stato membro e del certificato di conformità allo scopo di reprimere frodi in materia di carte di circolazione. I documenti presentati sono verificati al fine di individuare eventuali divergenze. Si effettua un controllo tecnico specifico relativo allo stato fisico del veicolo solo qualora il veicolo in questione presenti difetti visibili ad occhio nudo che

rischierebbero di costituire un pericolo per gli utenti della strada o per l'ambiente. Detto controllo ha una durata approssimativa di venticinque minuti e la tariffa è pari ad EUR 45, in aggiunta all'importo di EUR 47,20 dovuto per la carta di circolazione.

20 La procedura 3 riguarda i veicoli con più di tre anni di età che sono stati oggetto di omologazione del tipo comunitaria, i veicoli già immatricolati in un altro Stato membro e che sono stati oggetto di omologazione del tipo o individuale nazionale, nonché i veicoli già immatricolati nei Paesi Bassi che sono stati oggetto di omologazione del tipo olandese.

21 In caso d'importazione, alla procedura d'identificazione dei veicoli di cui trattasi si affianca un'ispezione del loro stato fisico relativamente all'osservanza dei requisiti permanenti, effettuata da un servizio autorizzato dallo RDW. Occorre presentare la carta di circolazione rilasciata in un altro Stato membro ed il certificato di conformità che riporta i dati tecnici necessari, nonché, per i veicoli che non siano stati oggetto di omologazione del tipo comunitaria, un documento di omologazione o documento analogo, che indichi la potenza, le masse (massime) e la massa per asse. Tale controllo dello stato fisico del veicolo ha una durata di circa cinquanta minuti e la tariffa è pari ad EUR 78, cui aggiungere l'importo di EUR 47,20 dovuto per ottenere la carta di circolazione.

22 In sede di controllo si procede all'identificazione del veicolo ed alla verifica della documentazione presentata. Eventuali differenze fra i requisiti tecnici in vigore nello Stato membro di provenienza del veicolo interessato e quelli applicabili nei Paesi Bassi non ostano all'immatricolazione del veicolo quando i documenti presentati consentano di stabilire che quest'ultimo si trova nello stato in cui esso è stato ammesso nello Stato membro di provenienza del veicolo e che le differenze in parola non rappresentano seri rischi per la sicurezza.

23 Inoltre, ogni veicolo con più di tre anni di età immatricolato nei Paesi Bassi è sottoposto ad un controllo tecnico periodico («algemene periodieke keuring»). Quando un veicolo interessato dalla procedura 3 è soggetto all'obbligo di controllo tecnico, la persona che richiede il rilascio di una carta di circolazione riceve un'attestazione che le consente di utilizzare il veicolo per un anno.

24 Ai sensi dell'art. 25, n. 7, del Kentekenreglement, le procedure riassunte ai punti precedenti si applicano, mutatis mutandis, ad una nuova domanda d'immatricolazione relativa ad un veicolo già immatricolato nei Paesi Bassi e che, successivamente, è stato messo fuori circolazione, ha lasciato il territorio dei Paesi Bassi, è stato destinato all'uso al di fuori delle strade pubbliche o cui è stata attribuita un'immatricolazione speciale.

25 La procedura 4 si applica ai veicoli già immatricolati in uno Stato che non fa parte dell'Unione europea ed ai veicoli non ancora immatricolati che non sono stati oggetto di omologazione del tipo o individuale. Alla procedura d'identificazione di tali veicoli è abbinata un'ispezione del loro stato fisico, la quale viene solitamente effettuata presso il richiedente dopo la verifica amministrativa della domanda individuale ad opera di un servizio speciale dello RDW. I dati tecnici devono essere comunicati ai fini dell'immatricolazione.

26 Le prassi relative alle procedure 2 e 3 seguite dallo RDW e descritte in precedenza si basano sul Kentekenreglement.

27 L'11 novembre 2005, il Ministro dei Trasporti ha indirizzato una circolare allo RDW richiedendo che, a partire dal 1° dicembre 2005, i veicoli già immatricolati in un altro Stato membro non fossero più sottoposti al controllo tecnico di cui all'art. 25, n. 1, del Kentekenreglement.

Procedimento precontenzioso

28 Ritenendo la normativa olandese relativa alla procedura d'immatricolazione dei veicoli non conforme alle disposizioni degli artt. 28 CE e 30 CE, la Commissione ha avviato il procedimento per inadempimento, intimando al Regno dei Paesi Bassi di presentare le sue osservazioni.

29 Il governo olandese ha risposto a tale diffida con lettera del 10 luglio 2003, precisando in seguito le sue osservazioni in una seconda lettera, in data 29 gennaio 2004.

30 Il 9 luglio 2004, la Commissione ha emesso un parere motivato, invitando il Regno dei Paesi Bassi ad adottare i provvedimenti necessari per conformarsi ad esso entro due mesi a decorrere dal suo ricevimento.

31 Dopo aver chiesto la proroga di un mese del termine impartito per rispondere al parere motivato, il Regno dei Paesi Bassi ha ad esso risposto il 2 novembre 2004.

32 Con atto introduttivo depositato nella cancelleria della Corte il 22 luglio 2005, la Commissione, ai sensi dell'art. 226 CE, ha proposto il ricorso in esame.

33 Con ordinanza 20 febbraio 2006 il presidente della Corte ha ammesso l'intervento della Repubblica di Finlandia a sostegno delle conclusioni del Regno dei Paesi Bassi.

Sulla ricevibilità del ricorso

Argomenti delle parti

34 Il governo olandese sostiene che la Commissione sarebbe venuta meno all'obbligo ad essa incombente di precisare l'oggetto del ricorso in termini sufficientemente precisi e concordanti sia durante la fase precontenziosa sia nell'atto introduttivo, segnatamente in quanto non avrebbe indicato la differenza fra «controllo relativo allo stato fisico dei veicoli» e «controllo finalizzato all'identificazione dei veicoli» nel parere motivato.

35 Nel suo atto introduttivo, la Commissione avrebbe illegittimamente ampliato l'oggetto della controversia rispetto al parere motivato dal momento che la censura attinente ai «controlli tecnici supplementari» avrebbe altresì riguardato la procedura d'identificazione dei veicoli. Di conseguenza, il ricorso della Commissione dovrebbe essere respinto in quanto diretto anche avverso detta procedura d'identificazione.

36 La Commissione osserva che le sue critiche concernono le procedure 2 e 3 descritte in precedenza. I controlli dei veicoli imposti da tali procedure dovrebbero essere classificati in due categorie, vale dire quelli diretti solamente ad identificare i veicoli, svolti nell'ambito delle procedure 2 e 3, e quelli concernenti lo stato fisico dei veicoli, cioè i controlli tecnici in senso stretto, svolti nell'ambito della procedura 3.

37 La Commissione afferma di aver precisato, ai punti 5, nn. 2 e 3, e 13 del parere motivato, che le sue critiche vertevano sui due tipi di controllo. Peraltro, dalla risposta del governo olandese al parere motivato, risulterebbe che tale governo aveva inteso che le censure della Commissione concernevano i due tipi di controllo in questione.

Giudizio della Corte

38 È giocoforza constatare che il punto 13 del parere motivato riguarda i due tipi di controllo delle procedure 2 e 3, quali descritte nei punti precedenti.

39 Peraltro, dalla risposta del governo olandese al parere motivato datata 2 novembre 2004, risulta che quest'ultimo ha commentato separatamente le dette procedure 2 e 3 esprimendosi, da un lato, sull'identificazione dei veicoli già immatricolati in un altro Stato membro prevista dalle due procedure e, dall'altro, sul controllo dello stato fisico dei veicoli in parola stabilito dalla procedura 3.

40 Ne consegue che il governo olandese è stato in grado di identificare le censure sollevate dalla Commissione nel suo parere motivato, attinenti ai due tipi di controllo previsti dalle procedure 2 e 3, e che detto governo non può sostenere che la Commissione avrebbe irregolarmente ampliato l'oggetto della controversia nel suo ricorso.

41 Alla luce di quanto precede, occorre respingere l'eccezione di irricevibilità sollevata dal governo olandese.

Nel merito

Argomenti delle parti

42 Secondo la Commissione, l'immatricolazione nei Paesi Bassi di veicoli già immatricolati in un altro Stato membro, da un lato, e il rilascio di carte di

circolazione in caso di passaggio di proprietà di veicoli già immatricolati nei Paesi Bassi, dall'altro, rappresentano due situazioni paragonabili.

43 Dette situazioni paragonabili sarebbero oggetto di diverso trattamento, e da ciò deriverebbe un ostacolo al commercio intracomunitario. Infatti, l'obbligo di un controllo prima dell'immatricolazione di veicoli già immatricolati in un altro Stato membro, tenuto conto del suo carattere obbligatorio, sistematico e costoso, renderebbe più difficile importare i veicoli di cui trattasi e costituirebbe quindi una misura d'effetto equivalente a restrizioni quantitative all'importazione ai sensi dell'art. 28 CE. A tal proposito la Commissione ritiene che il controllo in parola può essere classificato in due categorie, vale a dire il controllo teso all'identificazione dei veicoli e il controllo per l'ispezione del loro stato fisico.

44 La Commissione considera che le misure contestate devono essere qualificate come misure di effetto equivalente, vietate ai sensi dell'art. 28 CE, dal momento che esse renderebbero meno interessante l'importazione di veicoli già immatricolati in un altro Stato membro e costituirebbero pertanto un ostacolo alla libera circolazione delle merci. Inoltre, tali misure non si giustificherebbero in base ad uno degli scopi di cui all'art. 30 CE o di un'esigenza imperativa riconosciuta dalla giurisprudenza della Corte.

45 In particolare, secondo la Commissione, il controllo per l'identificazione dei veicoli previsto dalle procedure 2 e 3 non sarebbe giustificato dalla necessità di verificare se il numero d'identificazione dei veicoli importati e già immatricolati in un altro Stato membro sia stato modificato, poiché tale numero potrebbe aver subito modifiche anche nel caso di un trasferimento di proprietà all'interno del territorio del Regno dei Paesi Bassi. Del resto, poiché, in forza della direttiva 1999/37 il contenuto dei documenti d'immatricolazione è armonizzato a livello comunitario, l'ispezione

effettuata nei Paesi Bassi sarebbe superflua e si assommerebbe ai controlli già operati negli altri Stati membri. Essa osserva altresì che è necessario attendere diverse settimane prima che l'ispezione in parola sia effettuata.

46 Per ciò che concerne i controlli tecnici relativi allo stato fisico dei veicoli, dalla giurisprudenza della Corte risulterebbe che i veicoli già immatricolati in uno Stato membro in cui sono stati oggetto di un controllo tecnico possono, in talune circostanze, essere sottoposti dalle autorità di un altro Stato membro ad un controllo aggiuntivo al momento della loro immatricolazione in tale Stato membro, a condizione, tuttavia, che un controllo analogo sia richiesto per i veicoli di origine nazionale presentati per l'immatricolazione nelle medesime circostanze. Orbene, nel caso di specie i veicoli già immatricolati nei Paesi Bassi e oggetto di un trasferimento di proprietà non sarebbero soggetti a siffatto controllo, a differenza dei veicoli già immatricolati in un altro Stato membro e presentati per l'immatricolazione nei Paesi Bassi.

47 I governi olandese e finlandese ritengono che il passaggio di proprietà di un veicolo già immatricolato nei Paesi Bassi da un lato, e l'importazione di un veicolo proveniente da un altro Stato membro dall'altro, non siano paragonabili. L'immatricolazione di un veicolo e la registrazione del passaggio di proprietà avrebbero due finalità distinte, poiché l'immatricolazione consisterebbe nell'iscrivere il veicolo nel registro nazionale olandese, mentre il passaggio di proprietà si limiterebbe a collegare ad un'altra persona un veicolo già registrato. Di conseguenza, le due situazioni in parola non sarebbero paragonabili.

48 Invece, l'immatricolazione nei Paesi Bassi di veicoli già immatricolati in un altro Stato membro sarebbe assimilabile alla procedura d'immatricolazione di veicoli già immatricolati nei Paesi Bassi, successivamente cancellati dal registro e per i quali è stata presentata una nuova domanda d'immatricolazione nei Paesi Bassi. In tal caso, in forza dell'art. 25, n. 7, del Kentekenreglement, la procedura sarebbe la stessa di quella prevista in caso d'importazione di veicoli.

49 Per quanto riguarda il controllo per l'identificazione dei veicoli, i governi olandese e finlandese sostengono che siffatto controllo è necessario al fine di garantire la sicurezza stradale, la lotta contro le pratiche fraudolente, la tutela ambientale e dei consumatori, così come l'ordine pubblico.

50 A tal proposito, la direttiva 1999/37 prevedrebbe unicamente un'armonizzazione minima, il che consentirebbe agli Stati membri d'imporre controlli aggiuntivi al momento dell'immatricolazione.

51 Relativamente al controllo tecnico aggiuntivo quale previsto dalla procedura 3, il governo olandese asserisce che questo garantirebbe che solamente i veicoli conformi ai requisiti olandesi in materia di sicurezza stradale e ambiente siano messi in circolazione nei Paesi Bassi.

52 Il governo finlandese ritiene del pari che le misure controverse siano conformi al principio di proporzionalità, dal momento che gli scopi dell'immatricolazione, alla luce dei quali il controllo tecnico sarebbe indispensabile, non potrebbero essere raggiunti ricorrendo a strumenti meno restrittivi.

Giudizio della Corte

Sul controllo teso all'identificazione dei veicoli

53 Secondo la giurisprudenza della Corte, il divieto delle misure di effetto equivalente a restrizioni, enunciato all'art. 28 CE, riguarda qualsiasi normativa degli Stati membri

che possa ostacolare direttamente o indirettamente, in atto o in potenza, gli scambi intracomunitari (sentenze 16 novembre 2000, causa C-217/99, Commissione/Belgio, Racc. pag. I-10251, punto 16; 26 ottobre 2006, causa C-65/05, Commissione/Grecia, Racc. pag. I-10341, punto 27, e 15 marzo 2007, causa C-54/05, Commissione/Finlandia, Racc. pag. I-2473, punto 30). Così, la mera circostanza di essere dissuasi dall'introdurre o commercializzare i prodotti in parola nello Stato membro interessato costituisce per l'importatore un ostacolo alla libera circolazione delle merci per l'importatore (sentenze Commissione/Belgio, cit., punto 18, e 7 giugno 2007, causa C-254/05, Commissione/Belgio, Racc. pag. I-4269, punto 30).

54 Nel caso di specie, dal fascicolo risulta che il Regno dei Paesi Bassi, prima di immatricolare un veicolo, richiede che esso sia identificato. Conformemente agli artt. 2, lett. b), e 4 della direttiva 1999/37, tale identificazione, in caso d'importazione di un veicolo già immatricolato in un altro Stato membro, è operata per mezzo di una carta di circolazione rilasciata da quest'ultimo.

55 La Commissione addebita nondimeno al Regno dei Paesi Bassi di ostacolare la libera circolazione delle merci, poiché la procedura d'identificazione non è limitata ad una formalità puramente amministrativa, ma comporta la necessità di presentare il veicolo al RDW, in modo da consentire quindi al soggetto incaricato del controllo di verificare se il veicolo sia effettivamente presente sul territorio olandese e se corrisponda ai dati riportati nella carta di circolazione rilasciata dall'altro Stato membro. Secondo la Commissione, detto controllo, della durata di circa venticinque minuti e, al momento della procedura precontenziosa, di un costo pari ad EUR 45, renderebbe meno interessante l'importazione di veicoli nei Paesi Bassi.

56 La tesi della Commissione non può essere accolta.

57 Occorre, infatti, rilevare che con la procedura in esame, come risulta dal ricorso stesso della Commissione, le autorità competenti olandesi si limitano a procedere all'identificazione del veicolo ai fini dell'immatricolazione.

58 Si tratta pertanto di una mera formalità amministrativa che non introduce alcun controllo aggiuntivo, ma che è inerente al trattamento stesso della domanda d'immatricolazione nonché all'iter della relativa procedura.

59 Peraltro, il carattere non deterrente della procedura in parola è confermato dalle modalità del controllo così come effettuato nei Paesi Bassi.

60 Per quanto riguarda, innanzitutto, lo spostamento reso necessario dall'obbligo di presentare il veicolo al RDW, dal fascicolo risulta che tale servizio dispone di una fitta rete di postazioni distribuite sull'insieme del territorio olandese e nelle quali il controllo per l'identificazione può dunque essere agevolmente effettuato.

61 Per quanto riguarda, inoltre, il costo di EUR 45, è giocoforza constatare, tenuto conto delle spese che inevitabilmente derivano da qualsiasi immatricolazione, che l'importo di cui trattasi non è tale da influenzare la scelta del proprietario di un veicolo di procedere o meno all'immatricolazione nei Paesi Bassi.

62 Infine, quanto alla circostanza, fatta valere dalla Commissione, che vi possa essere un periodo di attesa di qualche settimana prima che il veicolo possa essere presentato per l'immatricolazione, è sufficiente rilevare che l'importatore del veicolo può facilmente evitare, o perlomeno ridurre, tale periodo d'attesa fissando in tempo utile un appuntamento presso una delle postazioni del RDW di sua scelta.

63 Alla luce delle considerazioni che precedono, il controllo teso all'identificazione dei veicoli esaminato in precedenza non è tale da avere un qualsivoglia effetto deterrente sull'importazione di un veicolo nello Stato membro di cui trattasi o da rendere detta importazione meno interessante. Pertanto, la censura sollevata dalla Commissione relativamente al controllo in parola dev'essere respinta.

Sul controllo tecnico dello stato fisico dei veicoli

64 In via preliminare, occorre ricordare che, secondo una costante giurisprudenza, la sussistenza di un inadempimento deve essere valutata in relazione alla situazione dello Stato membro quale si presentava alla scadenza del termine stabilito nel parere motivato (v., in particolare, sentenze 16 gennaio 2003, causa C-63/02, Commissione/Regno Unito, Racc. pag. I-821, punto 11, e 14 luglio 2005, causa C-135/03, Commissione/Spagna, Racc. pag. I-6909, punto 31). La Corte non può tener conto dei mutamenti successivi (v., in particolare, sentenza 18 novembre 2004, causa C-482/03, Commissione/Irlanda, non pubblicata nella Raccolta, punto 11).

65 Poiché il parere motivato della Commissione è datato 9 luglio 2004 ed il termine impartito al Regno dei Paesi Bassi è stato fissato in due mesi e prorogato di un mese, occorre quindi fare riferimento alla data del 9 ottobre 2004 per valutare la sussistenza o meno dell'inadempimento addebitato. Pertanto, la circolare del ministro dei Trasporti, emanata successivamente a tale data, non è pertinente nel caso di specie.

66 Prima di esaminare la compatibilità del controllo dello stato fisico dei veicoli in occasione della loro immatricolazione con gli artt. 28 CE e 30 CE, occorre verificare, in primo luogo, se, prevedendo un controllo di questo tipo, il Regno dei Paesi Bassi non si sia limitato a conformarsi agli obblighi derivanti dalla direttiva 96/96.

67 Per quanto riguarda il controllo tecnico dello stato fisico dei veicoli, gli scopi della direttiva 96/96, enunciati al 'trentatreesimo' considerando di quest'ultima, sono di giungere ad un'armonizzazione della normativa in materia di controllo tecnico, al fine di evitare distorsioni di concorrenza fra i trasportatori, nonché di garantire che i veicoli siano controllati in modo corretto.

68 L'art. 3, n. 1, della direttiva 96/96 lascia un margine discrezionale agli Stati membri, tuttavia, il n. 2 di tale articolo prescrive che questi ultimi riconoscano l'attestato rilasciato da un altro Stato membro comprovante che il veicolo è stato sottoposto con esito positivo ad un controllo tecnico conforme almeno alle disposizioni della direttiva in questione. Nondimeno, l'art. 5 della direttiva 96/96 elenca gli esami o le condizioni supplementari che uno Stato membro è libero di richiedere con riferimento a quelli contenuti negli allegati I e II della medesima direttiva, purché detti esami non rientrino già in tale attestato (v., in questo senso, sentenza 21 marzo 2002, causa C-451/99, Cura Anlagen, Racc. pag. I-3193, punto 62).

69 Nel caso in esame, in forza della procedura 3, applicabile ai veicoli con più di tre anni di età che sono stati oggetto di omologazione del tipo comunitaria, ai veicoli già immatricolati in un altro Stato membro e che ivi sono stati oggetto di omologazione del tipo o individuale nazionale nonché ai veicoli già immatricolati nei Paesi Bassi che sono stati oggetto di omologazione del tipo olandese, l'immatricolazione dei veicoli in parola è preceduta da un'ispezione del loro stato fisico, pur tenendo conto della carta di circolazione e del certificato di conformità rilasciati in altri Stati membri. Al contrario, per i veicoli con meno di tre anni di età già immatricolati in altri Stati membri, non è richiesto il controllo del loro stato fisico prima dell'immatricolazione.

70 La citata procedura 3 non può essere giustificata sulla base della direttiva 96/96, poiché, contrariamente a quanto disposto all'art. 3, n. 2, di tale direttiva, essa non integra il principio del riconoscimento dei documenti rilasciati dagli altri Stati membri attestanti che un controllo tecnico è stato operato con esito positivo.

71 Pertanto, occorre verificare, in secondo luogo, se l'obbligo di sottoporre i veicoli con più di tre anni di età già immatricolati in un altro Stato membro ad un controllo del loro stato fisico prima dell'immatricolazione nei Paesi Bassi costituisca una misura d'effetto equivalente ad una restrizione quantitativa all'importazione, vietata dall'art. 28 CE, e, in caso di risposta affermativa, se un obbligo siffatto possa essere

tuttavia giustificato per ragioni di tutela degli interessi considerati dall'art. 30 CE (v., in questo senso, sentenza 29 aprile 2004, causa C-150/00, Commissione/Austria, Racc. pag. I-3887, punto 80).

72 Come è stato ricordato al punto 53 della presente sentenza, il divieto delle misure di effetto equivalente a restrizioni quantitative, enunciato all'art. 28 CE, riguarda qualsiasi normativa degli Stati membri che possa ostacolare direttamente o indirettamente, in atto o in potenza, gli scambi intracomunitari.

73 Nel caso di specie, imponendo un controllo dello stato fisico dei veicoli quale quello previsto dalla procedura 3, prima della loro immatricolazione nei Paesi Bassi, le autorità olandesi sottopongono a detta verifica, in modo generale e sistematico, tutti i veicoli con più di tre anni di età già immatricolati in altri Stati membri, e ciò senza tenere assolutamente conto di eventuali controlli già effettuati da questi ultimi. Di conseguenza, il controllo in questione, aggiungendosi ai controlli tecnici recentemente effettuati in altri Stati membri senza che il relativo esito sia riconosciuto, può dissuadere taluni interessati dall'importare nei Paesi Bassi veicoli con più di tre anni già immatricolati in altri Stati membri.

74 Siffatta procedura costituisce pertanto una restrizione alla libera circolazione delle merci, vietata dall'art. 28 CE.

75 Da costante giurisprudenza, tuttavia, risulta che una normativa nazionale che costituisce una misura di effetto equivalente a restrizioni quantitative può essere giustificata da uno dei motivi di interesse generale indicati nell'art. 30 CE o da esigenze imperative (v., in tal senso, sentenze 5 febbraio 2004, causa C-270/02,

Commissione/Italia, Racc. pag. I-1559, punto 21, e Commissione/Finlandia, cit., punto 38). In entrambi i casi, la disposizione nazionale deve essere idonea a garantire la realizzazione dell'obiettivo perseguito e non deve andare oltre quanto necessario per il suo raggiungimento (v., in particolare, sentenze 20 giugno 2002, cause riunite C-388/00 e C-429/00, Radiosistemi, Racc. pag. I-5845, punti 40-42, nonché 8 maggio 2003, causa C-14/02, ATRAL, Racc. pag. I-4431, punto 64).

76 A tal proposito, spetta alle autorità nazionali competenti dimostrare, da un lato, che la loro normativa è necessaria per conseguire uno o più obiettivi menzionati all'art. 30 CE o per soddisfare esigenze imperative e, dall'altro, che essa è conforme al principio di proporzionalità (v., in questo senso, sentenze 19 giugno 2003, causa C-420/01, Commissione/Italia, Racc. pag. I-6445, punti 30 e 31; nonché 5 febbraio 2004, Commissione/Italia, cit., punto 22, e Commissione/Finlandia, cit., punto 38).

77 Per quanto riguarda l'argomento dedotto dal governo olandese secondo il quale il controllo dello stato fisico dei veicoli garantirebbe la sicurezza stradale e la tutela dell'ambiente dal momento che, grazie ad esso, solo i veicoli che soddisfano i requisiti olandesi in materia di sicurezza stradale e ambiente sono messi in circolazione nei Paesi Bassi, è pacifico che la sicurezza stradale e la tutela dell'ambiente costituiscono ragioni imperative di interesse generale atte a giustificare un ostacolo alla libera circolazione delle merci (v., in particolare, sentenza Cura Anlagen, cit., punto 59).

78 Tuttavia, per quanto concerne la valutazione della proporzionalità della normativa controversa e la questione di accertare se lo scopo perseguito possa essere raggiunto attraverso restrizioni che incidano in minor misura sugli scambi intracomunitari, occorre constatare che il Regno dei Paesi Bassi non prova concretamente il carattere proporzionato, rispetto allo scopo perseguito, della restrizione alla libera circolazione delle merci di cui trattasi.

79 In particolare, un risultato analogo potrebbe essere raggiunto attraverso misure meno restrittive, quali il riconoscimento dell'attestato rilasciato in un altro Stato membro comprovante che un veicolo immatricolato nel territorio di detto Stato è stato sottoposto con esito positivo ad un controllo tecnico, unitamente alla cooperazione dell'amministrazione doganale olandese con le sue omologhe degli altri Stati membri relativamente ai dati eventualmente mancanti.

80 Alla luce delle considerazioni che precedono, si deve constatare che, sottoponendo i veicoli con più di tre anni di età già immatricolati in altri Stati membri ad un controllo del loro stato fisico prima dell'immatricolazione nei Paesi Bassi, il Regno dei Paesi Bassi è venuto meno agli obblighi che ad esso incombono ai sensi degli artt. 28 CE e 30 CE.

Sulle spese

81 Ai sensi dell'art. 69, n. 2, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. Conformemente al n. 3, primo comma, dello stesso articolo, se le parti soccombono rispettivamente su uno o più capi, ovvero per motivi eccezionali, la Corte può però ripartire le spese o decidere che ciascuna delle parti sopporti le proprie spese. Si deve decidere che la Commissione ed il Regno dei Paesi Bassi, rimasti parzialmente soccombenti, sopportino le proprie spese.

82 Ai termini dell'art. 69, n. 4, primo comma, del regolamento di procedura, gli Stati membri intervenuti nella causa sopportano le proprie spese. La Repubblica di Finlandia, interveniente, sopporta quindi le proprie spese.

Per questi motivi, la Corte (Prima Sezione) dichiara e statuisce:

1) **Sottoponendo i veicoli con più di tre anni di età già immatricolati in altri Stati membri ad un controllo del loro stato fisico prima dell'immatricolazione nei Paesi Bassi, il Regno dei Paesi Bassi è venuto meno agli obblighi che ad esso incombono ai sensi degli artt. 28 CE e 30 CE.**

2) **Per il resto, il ricorso è respinto.**

3) **La Commissione delle Comunità europee, il Regno dei Paesi Bassi e la Repubblica finlandese sopporteranno ciascuno le proprie spese.**

Firme