Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Quarta Sezione)

24 gennaio 2019*

«Rinvio pregiudiziale – Direttiva 1999/37/CE – Documenti di immatricolazione dei veicoli – Omissioni nelle carte di circolazione – Mutuo riconoscimento – Direttiva 2007/46/CE – Veicoli costruiti prima dell'armonizzazione dei requisiti tecnici a livello dell'Unione europea – Modifiche che incidono sulle caratteristiche tecniche del veicolo»

Nella causa C-326/17,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Raad van State (Consiglio di Stato, Paesi Bassi), con decisione del 24 maggio 2017, pervenuta in cancelleria il 31 maggio 2017, nel procedimento

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)

contro

X,

Y,

e

X,

Y

contro

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW),

e

Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW)

contro

Z,

LA CORTE (Quarta Sezione),

composta da T. von Danwitz, presidente della Settima Sezione, facente funzione di presidente della Quarta Sezione, K. Jürimäe, C. Lycourgos, E. Juhász (relatore) e C. Vajda, giudici,

* Lingue processuali: l'inglese e il neerlandese.

avvocato generale: N. Wahl

cancelliere: M. Ferreira, amministratrice principale

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 7 giugno 2018,

considerate le osservazioni presentate:

– per la Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW), da C.B.J. Maenhout, in qualità di agente, assistito da M. van Heezik, advocaat;

– per X e Y, da C.B. Krol Dobrov, in qualità di mandatario;

– per Z, da S.J.C. Van Keulen, advocaat;

– per il governo dei Paesi Bassi, da M. Bulterman, M. Noort, M. Gijzen e P Huurnink, in qualità di agenti;

– per il governo italiano, da G. Palmieri, in qualità di agente, assistita da F. Meloncelli, avvocato dello Stato;

– per il governo norvegese, da R. Nordeide e C. Anker, in qualità di agenti;

– per la Commissione europea, da M. Huttunen, A. Nijenhuis e N. Yerrell, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 20 settembre 2018,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale riguarda l'interpretazione delle disposizioni della direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (GU 1999, L 138, pag. 57) e della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro)(GU 2007, L 263, pag. 1).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di due controversie: la prima, da un lato, tra la Directie van de Dienst Wegverkeer (RDW) (direzione dell'Ufficio della circolazione stradale, Paesi Bassi; in prosieguo: la «RDW») e X e Y, e, dall'altro, tra X e Y e la RDW, e la seconda tra la RDW e Z; entrambe vertono sul rifiuto, da parte della RDW, di riconoscere le carte di circolazione di veicoli rilasciate da altri Stati membri e di immatricolare tali veicoli nei Paesi Bassi.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

La direttiva 70/156

3 La direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (GU 1970, L 42, pag. 1), come modificata dalla direttiva 92/53/CEE del Consiglio, del 18 giugno 1992 (GU 1992, L 225, pag. 1; in prosieguo: la «direttiva 70/156»), prevede, al suo articolo 2, intitolato «Definizioni», quanto segue:

«Ai fini della presente direttiva, si intende per:

(…)

– "veicolo", ogni veicolo a motore destinato a circolare su strada, completo o incompleto, il quale abbia almeno quattro ruote ed una velocità massima di progetto superiore a 25 km/h, come pure i suoi rimorchi, ad eccezione dei veicoli che si spostano su rotaie, dei trattori agricoli e forestali e di tutte le macchine mobili;

(…)».

La direttiva 1999/37

4 I considerando da 3 a 6 e 9 della direttiva 1999/37 così recitano:

«(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;

(4) (…) il contenuto della carta di circolazione deve permettere di controllare che il titolare di una patente di guida, rilasciata in applicazione della direttiva 91/439/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, concernente la patente di guida [(GU 1991, L 237, pag. 1)], guidi esclusivamente le categorie di veicoli per i quali è stato abilitato; che tale controllo contribuisce a migliorare la sicurezza stradale;

(5) (…) tutti gli Stati membri impongono segnatamente, come condizione necessaria per immatricolare un veicolo già immatricolato in un altro Stato membro, un documento attestante l'immatricolazione e le caratteristiche tecniche del veicolo;

(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».

5 L'articolo 1 di tale direttiva stabilisce quanto segue:

«La presente direttiva si applica ai documenti rilasciati dagli Stati membri all'atto dell'immatricolazione dei veicoli.

Essa non pregiudica il diritto degli Stati membri di utilizzare per l'immatricolazione temporanea dei veicoli documenti eventualmente non interamente conformi ai requisiti della presente direttiva».

6 L'articolo 2 della direttiva in parola stabilisce quanto segue:

«Ai fini della presente direttiva, si intende per:

a) "veicolo": i veicoli conformi alla definizione di cui all'articolo 2 della direttiva 70/156/CEE (…) e all'articolo 1 della direttiva 92/61/CEE del Consiglio, del 30 giugno 1992, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o a tre ruote [(JO 1992, L 225, pag. 72)];

b) "immatricolazione": l'autorizzazione amministrativa per l'immissione in circolazione di un veicolo, comportante l'identificazione di quest'ultimo e il rilascio di un numero di serie, denominato numero di immatricolazione;

c) "carta di circolazione": il documento attestante che il veicolo è immatricolato in uno Stato membro;

d) "intestatario della carta di circolazione": la persona al cui nome è immatricolato un veicolo».

7 L'articolo 3 della direttiva 1999/37 è così formulato:

«1. Gli Stati membri rilasciano una carta di circolazione per i veicoli che sono soggetti ad immatricolazione secondo la normativa nazionale. Tale carta di circolazione comporta una sola parte conformemente all'allegato I o due parti conformemente agli allegati I e II.

Gli Stati membri possono autorizzare i servizi da essi abilitati a tale scopo, in particolare quelli dei costruttori, a compilare le parti tecniche della carta di circolazione.

2. Quando viene rilasciata una nuova carta di circolazione per un veicolo immatricolato prima della messa in applicazione della presente direttiva, gli Stati membri utilizzano un modello di carta conforme alla presente direttiva e possono limitarsi ad iscrivere unicamente le diciture per le quali sono disponibili i dati richiesti.

3. I dati riportati sulla carta di circolazione, conformemente agli allegati I e II, sono rappresentati dai codici comunitari armonizzati che figurano negli allegati suddetti».

8 L'articolo 4 di tale direttiva così dispone:

«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».

9 L'articolo 8, paragrafo 1, della stessa direttiva prevede che gli Stati membri mettano in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi a tale direttiva entro il 1º giugno 2004.

La direttiva 2007/46

10 L'articolo 1 della direttiva 2007/46, intitolato «Oggetto», così recita:

«La presente direttiva stabilisce un quadro armonizzato contenente le disposizioni amministrative e i requisiti tecnici generali necessari per l'omologazione di tutti i veicoli nuovi che rientrano nel suo campo d'applicazione e dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche destinati a tali veicoli, al fine di semplificarne l'immatricolazione, la vendita e la messa in circolazione all'interno [dell'Unione europea].

(…)».

11 L'articolo 2 di tale direttiva, relativo al suo «[a]mbito di applicazione», al paragrafo 1 dispone quanto segue:

«La presente direttiva si applica all'omologazione dei veicoli progettati e fabbricati in una o più fasi al fine di essere utilizzati su strada, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche progettati e fabbricati per i suddetti veicoli.

Essa si applica anche all'omologazione individuale di tali veicoli.

La presente direttiva si applica inoltre alle parti e alle apparecchiature destinate ai veicoli da essa contemplati».

12 L'articolo 3 di detta direttiva, intitolato «Definizioni», prevede quanto segue:

«Ai fini della presente direttiva e degli atti normativi elencati nell'allegato IV, salvo altrimenti in essi disposto, si intende per:

(…)

11. "veicolo a motore", ogni veicolo azionato da un motore che si muova con mezzi propri, abbia almeno quattro ruote, completo, completato o incompleto, con una velocità massima di progetto superiore a 25 km/h;

12. "rimorchio", ogni veicolo su ruote non semovente progettato e fabbricato per essere trainato da un veicolo a motore;

13. "veicolo", ogni veicolo a motore o il suo rimorchio quali definiti ai punti 11 e 12;

(…)

19. "veicolo incompleto", un veicolo che, per conformarsi alle pertinenti prescrizioni tecniche della presente direttiva, deve essere completato in almeno una fase successiva;

20. «veicolo completato», il veicolo che risulta dal procedimento di omologazione in più fasi e che è conforme alle pertinenti prescrizioni tecniche della presente direttiva;

21. "veicolo completo", un veicolo che non deve essere completato per essere conforme alle pertinenti prescrizioni tecniche della presente direttiva;

(…)».

13 L'articolo 4, paragrafo 3, della direttiva 2007/46 così recita:

«Gli Stati membri immatricolano o autorizzano la vendita o la messa in circolazione soltanto dei veicoli, dei componenti e delle entità tecniche conformi alle disposizioni della presente direttiva.

Essi non vietano, limitano o impediscono l'immatricolazione, la vendita o la messa in circolazione su strada di veicoli, componenti o entità tecniche per motivi connessi ad aspetti della costruzione e del funzionamento contemplati dalla presente direttiva, se soddisfano i requisiti previsti da quest'ultima».

14 L'articolo 24 di tale direttiva, intitolato «Omologazioni individuali», stabilisce quanto segue:

«1. Gli Stati membri possono esentare un veicolo particolare, sia esso unico o meno, dall'osservanza di una o più disposizioni della presente direttiva e di uno o più degli atti normativi elencati nell'allegato IV o nell'allegato XI, a condizione di imporre prescrizioni alternative.

Si deroga alle disposizioni di cui al primo comma solo se uno Stato membro ha fondati motivi per farlo.

Per "prescrizioni alternative" si intendono disposizioni amministrative e prescrizioni tecniche intese a garantire un livello di sicurezza stradale e di protezione dell'ambiente equivalente per quanto possibile al livello previsto dalle disposizioni dell'allegato IV o dell'allegato XI secondo il caso.

(…)

6. La validità di un'omologazione individuale è limitata al territorio dello Stato membro che l'ha rilasciata.

Se un richiedente desidera vendere, immatricolare o mettere in circolazione in un altro Stato membro un veicolo per il quale è stata rilasciata un'omologazione individuale, lo Stato membro che ha rilasciato l'omologazione fornisce, su richiesta, al richiedente una dichiarazione che riporti le disposizioni tecniche in base alle quali il veicolo è stato omologato.

Per quanto riguarda un veicolo per il quale sia stata rilasciata un'omologazione individuale da uno Stato membro conformemente alle disposizioni del presente articolo, un altro Stato membro ne autorizza la vendita, l'immatricolazione o la messa in circolazione a meno che non abbia fondati motivi per ritenere che le disposizioni tecniche in base alle quali il veicolo è stato omologato non siano equivalenti alle proprie.

7. Su richiesta del costruttore o del proprietario del veicolo, gli Stati membri rilasciano un'omologazione individuale a un veicolo conforme alle disposizioni della presente direttiva e agli atti normativi elencati nell'allegato IV o nell'allegato XI, secondo il caso.

In tal caso, gli Stati membri accettano l'omologazione individuale e autorizzano la vendita, l'immatricolazione e la messa in circolazione del veicolo.

(…)».

15 Ai sensi dell'articolo 26 di tale direttiva, intitolato «Immatricolazione, vendita e messa in circolazione di veicoli»:

«1. Fatti salvi gli articoli 29 e 30, gli Stati membri immatricolano e autorizzano la vendita o la messa in circolazione dei soli veicoli accompagnati da un valido certificato di conformità rilasciato a norma dell'articolo 18.

Gli Stati membri autorizzano la vendita di veicoli incompleti, ma possono rifiutarne l'immatricolazione definitiva e la messa in circolazione fino a quando restano incompleti.

(…)».

16 L'articolo 48 della direttiva 2007/46, intitolato «Attuazione», dispone quanto segue:

«1. Gli Stati membri adottano e pubblicano anteriormente al 29 aprile 2009 le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alle modifiche sostanziali della presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal 29 aprile 2009.

(…)».

17 L'articolo 49 della direttiva 2007/46, rubricato «Abrogazione», prevede quanto segue:

«La direttiva 70/156/CEE è abrogata con effetto dal 29 aprile 2009 fatti salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di recepimento nel diritto interno e di applicazione delle direttive indicate nell'allegato XX, parte B.

I riferimenti alla direttiva abrogata s'intendono fatti alla presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato XXI».

La direttiva 2009/40/CE

18 Il considerando 2 della direttiva 2009/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, concernente il controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (GU 2009, L 141, pag. 12), prevede che, «[n] ell'ambito della politica comune dei trasporti, la circolazione di alcuni tipi di veicoli nello spazio comunitario deve svolgersi nelle migliori condizioni, sia sul piano della sicurezza che su quello delle condizioni di concorrenza fra trasportatori dei diversi Stati membri».

19 L'articolo 1 di tale direttiva stabilisce quanto segue:

«1. In ciascuno Stato membro i veicoli a motore immatricolati in tale Stato, nonché i loro rimorchi e semirimorchi, sono sottoposti a un controllo tecnico periodico in base alla presente direttiva.

2. Le categorie di veicoli da controllare, la periodicità del controllo tecnico e gli elementi da controllare obbligatoriamente sono indicati negli allegati I e II».

20 L'articolo 3, paragrafo 2, di detta direttiva così recita:

«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».

21 L'articolo 5, lettera a), di questa stessa direttiva stabilisce quanto segue:

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

a) anticipare la data del primo controllo tecnico obbligatorio e, se necessario, imporre che il veicolo sia sottoposto a controllo prima della sua immatricolazione».

Il diritto olandese

22 Ai sensi dell'articolo 52a, paragrafo 1, della wegenverkeerswet 1994 (legge del 1994 sulla circolazione stradale), la «RDW rilascia una carta di circolazione attestante l'iscrizione nel registro delle immatricolazioni, con l'indicazione del nome del titolare della carta di circolazione».

23 L'articolo 25b del kentekenreglement (regolamento sulle carte di circolazione) dispone quanto segue:

«1. Il proprietario o il detentore di un veicolo di cui chiede la prima immatricolazione con indicazione del nome del titolare della carta di circolazione, veicolo che era stato precedentemente immatricolato in un altro Stato membro dell'Unione europea, presenta la parte I della carta di circolazione rilasciata in tale Stato membro e, se è stata rilasciata, anche la parte II.

2. L'immatricolazione con indicazione del nome del titolare della carta di circolazione di cui al paragrafo l è negata se manca la parte II della carta di circolazione, qualora quest'ultima sia stata rilasciata.

3. In casi eccezionali e in deroga al paragrafo 2, la RDW può immatricolare un veicolo e indicare il nome del titolare della 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».

4. La RDW conserva per sei mesi i documenti di immatricolazione o loro parti che ha raccolto, e ne informa le autorità dello Stato membro che hanno rilasciato la carta di circolazione entro due mesi da quando li ha ottenuti. La RDW invia alle autorità dello Stato membro che hanno rilasciato la carta di circolazione, che ne facciano richiesta, i documenti di immatricolazione raccolti».

Procedimenti principali e questioni pregiudiziali

24 X e Y, da un lato, e Z, dall'altro, hanno rispettivamente presentato alla RDW, il 14 gennaio e il 10 giugno 2014, una domanda per l'iscrizione di un veicolo a motore nel registro delle immatricolazioni olandese. Uno di questi veicoli è stato prodotto nel 1950 dalla Bentley Motors Limited, che vi ha apposto il numero d'identificazione (*Vehicle identification number*; in prosieguo: il «VIN») B28J0, ed è stato immatricolato lo stesso anno in Inghilterra. L'altro veicolo è stato prodotto nel 1938 dall'Alvis Car and Engineering Company Limited, che ha apposto sullo stesso il VIN 14827.

25 Nel 2013, al veicolo di marca Bentley sono state apportate modifiche sostanziali. Il 29 ottobre 2013, le autorità belghe hanno rilasciato una carta di circolazione per tale veicolo, contenente dati sommari. Il giudice del rinvio afferma che da un'ispezione di tale veicolo, che ha avuto luogo nel mese di febbraio 2014, quest'ultimo risulta attualmente composto da una telaio di origine Bentley Mark VI, da un motore in linea a otto cilindri della Rolls Royce e da una nuova carrozzeria di aspetto diverso, sul modello Bentley Speed Six; il suo telaio e il gruppo motopropulsore sono stati in gran parte mantenuti. In considerazione delle modifiche apportate al modello originale, la RDW ha respinto, con decisione del 10 febbraio 2014, la domanda di iscrizione nel registro delle immatricolazioni presentata da X e Y.

26 Sulla base di una seconda carta di circolazione rilasciata dall'autorità belga competente il 19 maggio 2014, X e Y hanno presentato, il 4 giugno 2014, una nuova domanda di immatricolazione. Con lettera del 18 luglio 2014, la RDW ha comunicato che una richiesta di informazioni era stata trasmessa alle autorità belghe. Dalle risposte a tale richiesta risulterebbe che le autorità belghe, al fine di rilasciare

una carta di circolazione, avessero fatto riferimento alla carta di circolazione originale inglese del 1950. Tenuto conto di tali elementi, la RDW, con decisione del 27 agosto 2014, ha respinto la seconda domanda di immatricolazione.

27 Anche il veicolo a motore di marca Alves, per il quale il 14 ottobre 2013 era stata rilasciata una carta di circolazione inglese sulla base dei dati contenuti nella documentazione di accompagnamento redatta dal fabbricante, risulta aver subito diverse modifiche sostanziali. Di conseguenza, al fine di decidere sulla domanda di immatricolazione depositata da Z, la RDW ha chiesto informazioni alla competente autorità del Regno Unito. Quest'ultima le ha comunicato di avere immatricolato tale veicolo sulla base dei dati contenuti nella documentazione di accompagnamento redatta dal fabbricante, e in base a foto e informazioni provenienti da un'associazione automobilistica. Inoltre, la RDW non è riuscita a ottenere una risposta alla questione relativa ai dati della Alvis, sulla base dei quali la carta di circolazione inglese era stata rilasciata. Con decisione del 29 settembre 2014, la RDW ha respinto la domanda di immatricolazione presentata da Z.

28 La RDW ha dichiarato, nelle sue decisioni del 10 febbraio 2014 e del 29 settembre 2014, di aver respinto le domande di immatricolazione per il motivo che i veicoli di cui trattasi, non soddisfacendo i requisiti tecnici previsti dalla direttiva 2007/46, non sono qualificabili come veicoli né ai sensi dell'articolo 3 di tale direttiva, né ai sensi dell'articolo 2, lettera a), della direttiva 1999/37, e che pertanto quest'ultima direttiva non è applicabile nel caso di specie. In ogni caso, nell'ipotesi in cui tali veicoli rientrassero nell'ambito di applicazione della direttiva 1999/37, il RDW ritiene che le carte di circolazione già rilasciate per i veicoli in questione dalle autorità di altri Stati membri non costituiscano carte di circolazione armonizzate ai sensi di quest'ultima direttiva e che pertanto non debbano essere riconosciute sulla base della stessa. Inoltre, la RDW ritiene che i predetti documenti non consentano di identificare i veicoli di cui trattasi. Infine, secondo la RDW, i veicoli in questione, nella loro attuale condizione, non sarebbero mai stati autorizzati a circolare all'epoca in cui hanno ottenuto la loro prima carta di circolazione, rispettivamente nel 1950 e nel 1938, e dagli elementi di cui essa dispone non emerge chiaramente che tali veicoli abbiano ottenuto un'omologazione individuale, ai fini di tale autorizzazione, dopo la loro modifica.

29 X e Y, da un lato, e Z, dall'altro, hanno agito in giudizio avverso le decisioni di diniego di immatricolazione adottate nei loro confronti. Secondo i giudici aditi in primo grado, i veicoli in questione rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 1999/37, quindi tale direttiva è applicabile ed essi devono essere identificati in base alle loro carte di circolazione, che costituiscono documenti armonizzati ai sensi di tale direttiva. Tali giudici hanno inoltre considerato che la RDW era tenuta a rilasciare una carta di circolazione olandese a X e a Y e che essa doveva adottare una nuova decisione sulla domanda di immatricolazione presentata da Z.

30 La RDW interponeva appello contro tali sentenze dinanzi al giudice del rinvio. Anche X e Y hanno proposto appello dinanzi a tale giudice contro la sentenza che li riguardava.

31 Il giudice del rinvio rileva che la controversia concerne la questione se la RDW, non riconoscendo, ai fini dell'immatricolazione nei Paesi Bassi dei veicoli di marca Bentley e Alves, le carte di circolazione per essi rilasciate, abbia violato l'articolo 25 del regolamento sulle immatricolazioni, interpretato alla luce dell'articolo 4 della direttiva 1999/37, il che richiede di stabilire se tale direttiva sia applicabile. Detto giudice aggiunge che, nel caso di specie, tali documenti sono formalmente conformi al modello prescritto dalla direttiva, ma che in essi non compaiono alcuni dati obbligatori, facilmente reperibili durante l'ispezione del veicolo. Infine, il giudice del rinvio si chiede se la RDW, in occasione della richiesta di riconoscimento di una carta di circolazione rilasciata da un altro Stato membro, possa controllare i veicoli in questione per verificare se essi soddisfino i requisiti tecnici previsti dalla direttiva 2007/46.

32 Ritenendo che la soluzione delle controversie dinanzi ad esso pendenti, e dallo stesso riunite, richiedesse l'interpretazione delle direttive 1999/37 e 2007/46, il Raad van State (Consiglio di Stato, Paesi Bassi) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se la direttiva [1999/37] sia applicabile a veicoli a motore esistenti prima del 29 aprile 2009, data in cui gli Stati membri erano tenuti ad adottare le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla direttiva [2007/46/CE].

2) Se un veicolo a motore composto da componenti essenziali fabbricate prima dell'applicazione della direttiva 2007/46 e, dall'altro lato, da componenti essenziali aggiunte soltanto a seguito dell'applicazione di tale direttiva debba essere considerato un veicolo a motore già esistente prima dell'applicazione della direttiva o un veicolo a motore realizzato a seguito dell'applicazione di detta direttiva.

3) Se, in considerazione dell'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva 1999/37, l'obbligo di riconoscimento di cui all'articolo 4 di detta direttiva si applichi integralmente qualora la carta di circolazione non riporti i dati previsti da taluni codici comunitari (resi obbligatori in forza degli allegati di tale direttiva), nel caso in cui tali dati potevano essere agevolmente ottenuti.

4) Se, ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 1999/37, sia consentito riconoscere una carta di circolazione di un altro Stato membro, ma assoggettare comunque il veicolo in questione a un controllo tecnico, ai sensi dell'articolo 24, paragrafo 6, della direttiva 2007/46 e, qualora il veicolo non soddisfi i requisiti tecnici dello Stato membro, trarne la conseguenza che il rilascio della carta di circolazione sia rifiutato».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

33 Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 2, lettera a), della direttiva 1999/37, letto in combinato disposto con l'articolo 3, paragrafi 11 e 13, della direttiva 2007/46, debba essere interpretato nel senso che la direttiva 1999/37 si applica ai documenti rilasciati dagli Stati membri all'atto dell'immatricolazione di veicoli fabbricati prima del 29 aprile 2009, data di scadenza del termine per la trasposizione della direttiva 2007/46.

34 L'articolo 2, lettera a), della direttiva 1999/37 definisce come veicolo, ai fini della direttiva stessa, ogni veicolo conforme alla definizione di cui all'articolo 2 della direttiva 70/156.

35 Ne consegue che, dalla data della sua adozione, la direttiva 1999/37 era applicabile ai veicoli immessi sul mercato prima del 29 aprile 2009.

36 Tale constatazione è corroborata dall'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva 1999/37, ai sensi del quale, quando viene rilasciata una nuova carta di circolazione per un veicolo immatricolato prima della messa in applicazione della presente direttiva, gli Stati membri utilizzano un modello di carta conforme a tale direttiva e possono limitarsi ad iscrivere unicamente le diciture per le quali sono disponibili i dati richiesti.

37 Tale disposizione costituisce infatti una norma specifica per i veicoli già immatricolati prima dell'attuazione della direttiva 1999/37, il cui termine di attuazione, previsto all'articolo 8 di tale direttiva, era fissato al 1º giugno 2004.

38 Detta constatazione è peraltro avvalorata dall'obiettivo perseguito dalla direttiva 1999/37, consistente nell'agevolare, come emerge dal suo considerando 6, mediante l'armonizzazione della carta di circolazione, la nuova immissione in circolazione dei veicoli già immatricolati in un altro Stato membro. Sarebbe infatti contraria a tale obiettivo l'esclusione dall'ambito di applicazione di tale direttiva dei documenti di immatricolazione rilasciati dagli Stati membri per i veicoli fabbricati prima del 29 aprile 2009.

39 Il semplice fatto che la direttiva 70/156 è stata abrogata, con effetto dal 29 aprile 2009, dalla direttiva 2007/46, il cui articolo 49 stabilisce che i riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla direttiva 2007/46 e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato XXI, non può modificare tale conclusione.

40 Vero è che da tale allegato XXI risulta che i riferimenti all'articolo 2 della direttiva 70/156 devono essere letti come riferimenti all'articolo 3 della direttiva 2007/46. È altrettanto vero che, ai sensi del punto 11 di tale articolo 3, letto in combinato disposto con il punto 13 di quest'ultimo, un veicolo a motore può essere completo, completato o incompleto e che, ai sensi dei punti da 19 a 21 di detto articolo 3, un veicolo incompleto dev'essere completato conformemente alle prescrizioni tecniche imposte dalla direttiva 2007/46, mentre i veicoli completi e completati soddisfano tali prescrizioni.

41 Tuttavia, il riferimento così effettuato all'articolo 3 della direttiva 2007/46, all'unico scopo della definizione del termine «veicolo», non può essere interpretato nel senso che impone il rispetto di tali requisiti tecnici per i veicoli immessi in circolazione prima del 29 aprile 2009.

42 Infatti, si deve rilevare, come ha fatto la Commissione, che tali requisiti tecnici sono applicabili, ai sensi dell'articolo 1 stesso della direttiva 2007/46, soltanto all'omologazione, a partire dal 29 aprile 2009, di veicoli nuovi.

43 Si deve quindi rispondere alla prima questione che l'articolo 2, lettera a), della direttiva 1999/37, letto in combinato disposto con l'articolo 3, punti 11 e 13, della direttiva 2007/46, dev'essere interpretato nel senso che la direttiva 1999/37 è applicabile ai documenti rilasciati dagli Stati membri all'atto dell'immatricolazione di veicoli fabbricati prima del 29 aprile 2009, data di scadenza del termine di recepimento della direttiva 2007/46.

Sulla seconda questione

44 Tenuto conto della risposta fornita alla prima questione, non occorre rispondere alla seconda questione.

Sulla terza questione

45 Con la sua terza questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 4 della direttiva 1999/37, letto in combinato disposto con l'articolo 3, paragrafo 2, di tale direttiva, debba essere interpretato nel senso che le autorità dello Stato membro in cui la nuova immatricolazione di un veicolo usato è richiesta hanno la facoltà di negare il riconoscimento della carta di circolazione rilasciata dallo Stato membro in cui il veicolo è stato precedentemente immatricolato, adducendo il fatto che taluni dati obbligatori delle carte di circolazione sono mancanti, ma possono essere facilmente reperiti.

46 Risulta anzitutto dalla formulazione stessa dell'articolo 4 della direttiva 1999/37, il quale prevede che una carta di circolazione rilasciata da uno Stato membro conformemente al modello di cui all'allegato di tale direttiva deve essere riconosciuta dagli altri Stati membri ai fini della nuova immatricolazione

del veicolo in tali Stati, che tale disposizione non lascia alcun margine discrezionale agli Stati membri per quanto riguarda l'osservanza del principio di riconoscimento delle carte di circolazione dei veicoli (sentenza del 6 settembre 2012, Commissione/Belgio, C-150/11, EU:C:2012:539, punto 73).

47 La Corte ha dichiarato che la direttiva 1999/37 non consente agli Stati membri di richiedere un documento diverso dalla carta di circolazione in sede di immatricolazione di un veicolo precedentemente immatricolato in un altro Stato membro (v., in tal senso, sentenza del 6 settembre 2012, Commissione/Belgio, C-150/11, EU:C:2012:539, punto 79).

48 Tuttavia, la Corte ha considerato che uno Stato membro, prima di immatricolare un veicolo precedentemente immatricolato in un altro Stato membro, aveva il diritto di procedere all'identificazione del veicolo e di richiedere pertanto la presentazione dello stesso per un esame fisico, al fine di verificare se tale veicolo fosse effettivamente presente sul suo territorio e corrispondesse ai dati riportati nella carta di circolazione (v., in tal senso, sentenza del 20 settembre 2007, Commissione/Paesi Bassi, C-297/05, EU:C:2007:531, punti 54, 55 e da 57 a 63).

49 Una siffatta presentazione è stata qualificata dalla Corte come mera formalità amministrativa che non introduce alcun controllo aggiuntivo, ma che è inerente al trattamento stesso della domanda d'immatricolazione e all'iter della relativa procedura (v., in tal senso, sentenza del 20 settembre 2007, Commissione/Paesi Bassi, C-297/05, EU:C:2007:531, punto 58).

50 Riguardo agli obiettivi della direttiva 1999/37, occorre ricordare che tale direttiva mira a contribuire alla libera circolazione stradale sul territorio degli altri Stati membri, prevedendo come presupposto necessario, per immatricolare un veicolo precedentemente immatricolato in un altro Stato membro, un certificato che attesti tale immatricolazione e le caratteristiche tecniche del veicolo, allo scopo di facilitare la nuova immissione in circolazione di detti veicoli in un altro Stato membro e di contribuire quindi al buon funzionamento del mercato interno (sentenza del 6 settembre 2012, Commissione/Belgio, C-150/11, EU:C:2012:539, punto 74).

51 Inoltre, ai sensi del considerando 4 di tale direttiva, il contenuto della carta di circolazione deve permettere di controllare che il titolare di una patente di guida guidi esclusivamente i veicoli rientranti nelle categorie per le quali è stato abilitato, controllo che contribuisce a migliorare la sicurezza stradale.

52 A questo proposito, la carta di circolazione precedentemente rilasciata da uno Stato membro deve consentire l'identificazione del veicolo in questione, che deve corrispondere ai dati indicati in tale documento ai fini della sua nuova immatricolazione in un altro Stato membro (v., in tal senso, sentenza del 20 settembre 2007, Commissione/Paesi Bassi, C-297/05, EU:C:2007:531, punti da 54 a 56), al fine di garantire che siano soddisfatti i requisiti di sicurezza stradale.

53 Si deve aggiungere che, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva 1999/37, qualora, come nelle controversie oggetto dei procedimenti principali, venga rilasciata una nuova carta di circolazione per un veicolo immatricolato prima dell'entrata in vigore di tale direttiva, intervenuta il 1º giugno 2004, gli Stati membri possono limitarsi ad iscrivere unicamente le diciture per le quali sono disponibili i dati richiesti.

54 Come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 67 delle sue conclusioni, l'utilizzo di tale eccezione da parte degli Stati membri non comporta che la carta di circolazione interessata non debba più essere riconosciuta.

55 Tuttavia, se risulta chiaramente dalla domanda di pronuncia pregiudiziale che, quanto meno, alcuni dei dati mancanti nelle carte di circolazione di cui trattasi nel procedimento principale, come il numero di posti, dati che sono obbligatori, sono facilmente reperibili, tali dati devono essere considerati disponibili al momento dell'elaborazione di tali carte di circolazione. Inoltre, poiché i veicoli di cui

trattasi nella causa principale hanno subito modifiche sostanziali, alcune importanti caratteristiche tecniche non figuravano in tali carte di circolazione e la RDW ha ritenuto di non essere in grado di identificare tali veicoli.

56 Al riguardo, occorre rilevare che, come risulta dal punto 48 della presente sentenza, i dati menzionati in una carta di circolazione rilasciata prima dell'attuazione di tale direttiva devono corrispondere al veicolo che detto documento descrive e devono permettere l'identificazione del veicolo in questione sulla base di un semplice esame che non comporti alcun controllo aggiuntivo, come quello di cui ai punti 48 e 49 della presente sentenza.

57 Se tale ipotesi non ricorre, le autorità dello Stato membro in cui viene chiesta la nuova immatricolazione di un veicolo precedentemente immatricolato in un altro Stato membro, sono legittimate a negare il riconoscimento della carta di circolazione.

58 Per quanto riguarda le situazioni controverse nel procedimento principale, spetta al giudice del rinvio verificare non solo che i dati riportati sulle carte di circolazione di cui trattasi nel procedimento principale corrispondano ai veicoli che descrivono, ma anche che ne consentano l'identificazione.

59 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla terza questione che l'articolo 4 della direttiva 1999/37, letto in combinato disposto con l'articolo 3, paragrafo 2, di tale direttiva, dev'essere interpretato nel senso che le autorità dello Stato membro in cui è richiesta la nuova immatricolazione di un veicolo usato sono autorizzate a negare il riconoscimento della carta di circolazione rilasciata dallo Stato membro in cui tale veicolo sia stato precedentemente immatricolato, qualora alcuni dati obbligatori risultino omessi, i dati in essa menzionati non corrispondano a detto veicolo e la carta di circolazione non consenta l'identificazione del veicolo stesso.

Sulla quarta questione

60 Con la sua quarta questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 24, paragrafo 6, della direttiva 2007/46 debba essere interpretato nel senso che esso consente di sottoporre a un controllo tecnico un veicolo immatricolato in uno Stato membro quando esso è presentato per una nuova immatricolazione in un altro Stato membro.

61 Come è stato rilevato al punto 42 della presente sentenza, la direttiva 2007/46, incluso il suo articolo 24, riguarda soltanto veicoli nuovi.

62 Tuttavia, i veicoli di cui trattasi nel procedimento principale sono veicoli usati, fabbricati rispettivamente nel 1950 e nel 1938.

63 Come osserva correttamente la Commissione, la questione se tali veicoli siano stati o meno modificati, in epoca successiva al loro anno di fabbricazione, in modo tale da dover essere equiparati a veicoli nuovi, con la conseguenza di una possibile omologazione individuale, non si pone nelle controversie in esame nel procedimento principale, poiché è pacifico che tali veicoli non hanno subito modifiche sostanziali tra le date di rilascio delle carte di circolazione e le date delle domande di iscrizione nel registro delle immatricolazioni olandese.

64 In tali circostanze, tali veicoli non possono essere considerati come veicoli nuovi ai sensi della direttiva 2007/46, di modo che l'articolo 24, paragrafo 6, di detta direttiva non risulta ad essi applicabile.

65 Tuttavia, la circostanza che, formalmente, un giudice nazionale abbia formulato la sua domanda di pronuncia pregiudiziale facendo riferimento a talune disposizioni del diritto dell'Unione, non osta a che la Corte fornisca a tale giudice tutti gli elementi interpretativi che possano essere utili per la soluzione della controversia di cui è investito, indipendentemente dal fatto che esso vi abbia fatto o

meno riferimento nella formulazione delle sue questioni. A questo proposito, spetta alla Corte ricavare dall'insieme degli elementi forniti dal giudice nazionale, e segnatamente dalla motivazione della decisione di rinvio, gli elementi del diritto dell'Unione che richiedono un'interpretazione tenuto conto dell'oggetto della controversia (sentenza del 29 settembre 2016, Essent Belgium, C-492/14, EU:C:2016:732, punto 43 e giurisprudenza ivi citata).

66 Nel caso di specie, dalla decisione di rinvio risulta che la RDW ha constatato che ai veicoli di cui trattasi nel procedimento principale erano state apportate modifiche sostanziali dopo la data della loro prima immissione in circolazione, e che le carte di circolazione prodotte presentavano alcune omissioni. Orbene, come ha rilevato la Commissione, pur se tali constatazioni sollevassero dubbi circa la sicurezza stradale di tali veicoli, circostanza che spetta al giudice del rinvio verificare, la situazione di cui trattasi nel procedimento principale può rientrare nell'ambito di applicazione della direttiva 2009/40.

67 Al riguardo, l'articolo 3, paragrafo 2, di tale direttiva prevede che ogni Stato membro riconosce l'attestato rilasciato da un altro Stato membro comprovante che un veicolo a motore immatricolato nel territorio di quest'ultimo Stato è stato sottoposto con esito positivo a un controllo tecnico che sia conforme almeno alle disposizioni di detta direttiva, come se avesse esso stesso rilasciato l'attestato. D'altro canto, l'articolo 5, lettera a), di detta direttiva prevede espressamente che gli Stati membri possono anticipare la data del primo controllo tecnico obbligatorio e, se necessario, imporre che il veicolo sia sottoposto a controllo prima della sua immatricolazione.

68 Come risulta dalla giurisprudenza della Corte, gli Stati membri sono tenuti, in linea di principio, a tenere debitamente conto, per i veicoli precedentemente immatricolati in altri Stati membri, dei risultati dei controlli tecnici effettuati in questi ultimi Stati membri e la verifica tecnica non può essere imposta in generale e sistematicamente per tali veicoli (v., in tal senso, sentenze del 5 giugno 2008, Commissione/Polonia, C-170/07, non pubblicata, EU:C:2008:322, punti 39 e 44, nonché del 6 settembre 2012, Commissione/Belgio, C-150/11, EU:C:2012:539, punto 62). Tuttavia, data l'importanza dell'obiettivo di garantire la sicurezza stradale all'interno dell'Unione perseguito dalla direttiva 2009/40, come risulta dal suo considerando 2, lo Stato membro può sottoporre un veicolo importato a un controllo previo alla sua immatricolazione in tale Stato, quando, pur tenendo conto dei risultati dei controlli tecnici effettuati in un altro Stato membro, sussistono indicazioni concrete che tale veicolo presenti effettivamente un rischio per la sicurezza stradale (v., in tal senso, sentenza del 6 settembre 2012, Commissione/Belgio, C-150/11, EU:C:2012:539, punti da 59 a 61).

69 Di conseguenza, occorre rispondere alla quarta questione che l'articolo 24, paragrafo 6, della direttiva 2007/46 dev'essere interpretato nel senso che il regime in esso previsto non si applica a un veicolo usato che sia stato già immatricolato in uno Stato membro quando tale veicolo, sulla base dell'articolo 4 della direttiva 1999/37, è presentato ai fini della sua nuova immatricolazione all'autorità competente in materia di un altro Stato membro. Tuttavia, se sussistono indizi secondo cui tale veicolo presenta un rischio per la sicurezza stradale, tale autorità può esigere, a norma dell'articolo 5, lettera a), della direttiva 2009/40, che il veicolo sia sottoposto a un controllo prima della sua immatricolazione.

Sulle spese

70 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Quarta Sezione) dichiara:

1) **L'articolo 2, lettera a), della direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli, letto in combinato disposto con l'articolo 3, punti 11 e 13, della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, dev'essere interpretato nel senso che la direttiva 1999/37 è applicabile ai documenti rilasciati dagli Stati membri all'atto dell'immatricolazione di veicoli fabbricati prima del 29 aprile 2009, data di scadenza del termine di trasposizione della direttiva 2007/46.**

2) **L'articolo 4 della direttiva 1999/37, letto in combinato disposto con l'articolo 3, paragrafo 2, di tale direttiva, dev'essere interpretato nel senso che le autorità dello Stato membro in cui è richiesta la nuova immatricolazione di un veicolo usato sono autorizzate a negare il riconoscimento della carta di circolazione rilasciata dallo Stato membro in cui tale veicolo sia stato precedentemente immatricolato, qualora alcuni dati obbligatori risultino omessi, i dati in essa menzionati non corrispondano a detto veicolo e la carta di circolazione non consenta l'identificazione del veicolo stesso.**

3) **L'articolo 24, paragrafo 6, della direttiva 2007/46 dev'essere interpretato nel senso che il regime in esso previsto non si applica a un veicolo usato che sia stato già immatricolato in uno Stato membro quando tale veicolo, sulla base dell'articolo 4 della direttiva 1999/37, è presentato ai fini della sua nuova immatricolazione all'autorità competente in materia di un altro Stato membro. Tuttavia, se sussistono indizi secondo cui tale veicolo presenta un rischio per la sicurezza stradale, tale autorità può esigere, a norma dell'articolo 5, lettera a), della direttiva 2009/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, concernente il controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, che il veicolo sia sottoposto a controllo prima della sua immatricolazione.**

Firme