CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE MARCO DARMON del 31 marzo 1987 *

Signor Presidente,
signori Giudici,

I — L'oggetto del ricorso e l'interesse ad agire della Commissione

1. Il ricorso per inadempimento, proposto dalla Commissione delle Comunità europee contro la Repubblica italiana, è basato sull'art. 30 del trattato CEE. Esso verte sulla normativa nazionale sull'immatricolazione dei veicoli oggetto di importazioni parallele quale emerge

— dalla circolare 19 marzo 1984, n. 66/84, che è stata in vigore dal 1° luglio 1984 fino al 28 febbraio 1985 e dalla circolare 11 luglio 1984, n. 125/84, entrambe emanate a modifica ed ad integrazione della circolare 3 maggio 1983, n. 104/83;

— dalla circolare 15 febbraio 1985, n. 22/85, entrata in vigore il 1° marzo 1985 e applicata fino al 21 giugno 1985, che abroga « salvo per le parti esplicitamente richiamate » dalla stessa le tre circolari sopramenzionate.

2. Nonostante le deduzioni di cui la circolare 28 agosto 1985, n. 133/85, è stata oggetto, sia durante la fase scritta del procedimento che nel corso dell'udienza, il ricorso non verte su tale circolare, successiva al parere motivato, e intervenuta dopo

— l'ordinanza 7 giugno 1985, emessa in esito a procedimento sommario, con la quale il presidente della Corte di giustizia delle Comunità europee dichiarava, in particolare, che la Repubblica italiana era tenuta ad « adottare i provvedimenti necessari, affinché agli importatori paralleli non siano imposte condizioni più rigorose di quelle vigenti prima del luglio 1984 »; cioé mentre era in vigore la circolare n. 104/83,

— la circolare 21 giugno 1985, n. 105/85, che, in attesa di una nuova normativa sospendeva, con effetto immediato, le tre circolari oggetto del ricorso, ripristinando « conseguentemente » la precedente normativa, di cui alla circolare n. 104/83.

3. Prima di affrontare il merito della controversia, occorre respingere il mezzo dedotto dalla Repubblica italiana, che deve essere inteso come un'eccezione di irricevibilità relativa alla mancanza di interesse ad agire della Commissione.

Invero, l'abrogazione delle disposizioni in oggetto non produce il risultato di privare la Commissione di ogni interesse ad agire. Questa, del resto, limita l'oggetto del ricorso all'accertamento dell'inadempimento rimproverato *durante il periodo considerato.* Infatti, voi avete dichiarato che

« pure nel caso in cui l'inosservanza sia stata sanata dopo scaduto il termine stabilito a norma del 2° comma (dell'art. 169 del trattato CEE) vi è interesse alla prosecuzione del giudizio » [1].

* Traduzione dal francese.

1 — Causa 39/72, Commissione/Repubblica italiana, Racc. 1973, pag. 111, punto 9 della motivazione.

Come da voi sottolineato nella sentenza 5 giugno 1986, causa 103/84,

« questo interesse può consistere nello stabilire il fondamento di una responsabilità eventualmente incombente allo Stato membro, a causa dell'inadempimento, nei confronti, in particolare, di coloro che facciano valere dei diritti in conseguenza di detto inadempimento » [2].

4. Occorre dunque accertare se e in quale misura l'inadempimento rimproverato sussista e, in caso affermativo, se lo Stato convenuto possa avvalersi utilmente dell'art. 36 del trattato CEE.

II — L'asserito inadempineto

5. Con riserva delle precisazioni che farò più avanti, faccio rinvio alla relazione d'udienza per quanto riguarda la descrizione sia del regime in vigore fino al 30 giugno 1984, risultante dalla circolare n. 104/83 che la Commissione ha ritenuto conforme alla normativa comunitaria, sia delle disposizioni controverse successivamente poste in vigore con le circolari nn. 66/84, 125/84 e 22/85. È risaputo che queste disposizioni hanno modificato sostanzialmente le modalità di immatricolazione che valgono, rispettivamente, per i veicoli non ancora immatricolati oppure già immatricolati nel paese esportatore.

6. Per quanto concerne *i veicoli non ancora immatricolati,* dette modifiche sono state introdotte unicamente con la circolare n. 22/85 la quale subordina la loro immatricolazione in Italia alla produzione, non solo, come in passato, di un *certificato di origine* ma altresì,

« se i dati necessari per la compilazione della carta di circolazione non sono contenuti nel certificato di origine » di una *scheda tecnica* recante

« i dati tecnici (...) relativi al veicolo da immatricolare, individuato per tipo o numero di telaio ».

Il certificato di origine e la scheda tecnica debbono essere rilasciati dai costruttori o dai loro legali rappresentanti a un « *costo ragionevole* » ed entro il *termine* di *quaranta giorni lavorativi* dalla datta della richiesta. Senza essere smentita, la Commissione ha affermato che i termini per l'immatricolazione potevano raggiungere i tre mesi, in luogo dei due o tre giorni del Belgio e del Lussemburgo, ed un costo di circa 290 000 LIT per un veicolo Fiat in luogo degli 800 BFR, per la stessa operazione in Belgio.

7. A meno che non siano giustificate ai sensi dell'art. 36 del trattato CEE, queste disposizioni hanno inconfutabilmente la natura di provvedimenti di effetto equivalente a delle restrizioni quantitative all'importazione, ai sensi dell'art. 30, secondo l'interpretazione che di detto articolo avete dato nella sentenza *Dassonville.* Infatti, il requisito, per quanto non sistematico, di un documento aggiuntivo e l'istituzione di un lungo termine e di un maggior costo delle operazioni di immatricolazione costituiscono una normativa nazionale idonea a « ostacolare direttamente o indirettamente, in atto o in potenza, gli scambi intracomunitari » [3].

8. Per quanto riguarda i veicoli *già immatricolati* nel paese di esportazione, il regime delle importazioni parallele, come definite dalla circolare n. 104/83, è stato successivamente modificato dalle circolari nn. 66 e 125/84, da un lato, e 22/85, dall'altro.

2 — Causa 103/84, Commissione/Repubblica italiana, Racc. 1986, pag. 1759, in particolare pag. 1768 e 1771, punto 9 della motivazione.

3 — Causa 8/74, Dassonville, Racc. 1974, pag. 837, punto 5 della motivazione.

9. Le disposizioni introdotte a questo proposito dalle prime due circolari hanno, pure esse, la natura di misure di effetto equivalente a delle restrizioni quantitative. Ciò vale per

— la formalità, relativa al certificato di immatricolazione, *dell'autenticazione*, in determinati casi, da parte della pubblica autorità straniera competente e *della legalizzazione*, in ogni caso, da parte dell'autorità diplomatica o consolare nel paese estero di provenienza;

— il *raddoppio* da 30 a 60 giorni *del termine massimo* di esecuzione dei collaudi tecnici;

— il *nuovo documento*, relativo alle caratteristiche tecniche, che sostituisce il certificato di conformità e che deve essere unico e « individualizzato » per il veicolo di cui trattasi.

10. La circolare n. 22/85 ha certamente soppresso il requisito della produzione del documento unico e le formalità dell'autenticazione e della legalizzazione, sopramenzionate. Tuttavia essa stabilisce, a proposito dei veicoli già immatricolati nel paese di esportazione, misure di effetto equivalente, dal momento che subordina la loro immatricolazione in Italia alla produzione non solo del certificato di immatricolazione, già previsto dalla normativa del 1983, ma altresì del *certificato di origine* ed, eventualmente, di una *scheda tecnica* alle stesse, impeditive condizioni di termini e di costi innanzi precisate per i veicoli nuovi.

III — L'applicazione della deroga contemplata dall'art. 36 del trattato CEE

11. Nel controricorso la Repubblica italiana afferma « la piena compatibilità con il trattato e con ogni altra norma comunitaria delle misure adottate con la circolare n. 22/85 e con quelle precedenti la cui efficacia è ora sospesa », ma non confuta in modo circostanziato le censure sollevate nei suoi confronti.

12. In realtà, lo Stato convenuto conclude per il rigetto del ricorso della Commissione basandosi sull'art. 36 del trattato CEE. L'Italia si appella a questo proposito alla necessità di porre fine ai traffici illeciti organizzati sotto il manto delle esportazioni parallele. Quindi, onde neutralizzare in forza della norma sopracitata le disposizioni dell'art. 30, allega necessità di ordine pubblico.

13. Nessuno potrebbe contestare — e la Commissione ha tenuto a ricordarlo nel suo parere motivato — l'importanza del problema rappresentato dai traffici illeciti di veicoli e la necessità, per lo Stato convenuto, di dotarsi di mezzi idonei a garantire in questo settore un'efficace repressione. Tuttavia, ciò non toglie che le misure adottate a tal fine debbono consentire un giusto equilibrio tra le costrizioni di questa repressione e il rispetto delle norme che garantiscono la libera circolazione delle merci. Infatti, nella sentenza Dassonville, avete dichiarato che

« gli Stati membri che intendano adottare provvedimenti contro comportamenti sleali (...) possono farlo soltanto a condizione che tali provvedimenti siano ragionevoli e che i

mezzi di prova richiesti non abbiano per effetto di ostacolare il commercio fra gli Stati membri, ma siano accessibili a tutti i cittadini comunitari »[4].

14. È giocoforza rilevare che il dispositivo successivamente posto in essere dalla normativa italiana contrasta con il principio di proporzionalità di cui avete così ricordato il carattere essenziale.

15. A proposito delle formalità amministrative alle quali è subordinata l'importazione parallela di veicoli da un altro Stato membro, va considerato che il requisito dell'autenticazione, da parte delle autorità dello Stato membro da cui proviene il veicolo, del certificato di immatricolazione e quello della produzione di un documento specificamente richiesto dalla normativa italiana in merito alle caratteristiche tecniche dello stesso, costituisce, in pratica, una presunzione di non conformità di atti aventi lo stesso oggetto, di regola elaborati da queste stesse autorità. A questo proposito, si può dedurre, da un'interpretazione « a fortiori » della soluzione da voi adottata nella causa 2/84[5] a proposito dei documenti redatti da una amministrazione di uno Stato terzo, che in siffatta materia è opportuno che la collaborazione tra gli Stati membri porti, almeno, al *riconoscimento reciproco* dell'autenticità dei documenti di controllo già redatti, per lo stesso veicolo, in un altro Stato membro[6].

16. Per quanto concerne le restanti condizioni, istituite dalla normativa italiana, è sufficiente, per porre in rilievo il loro carattere sproporzionato, rilevare che lo Stato membro dispone di altre possibilità di controllo. D'accordo con la Commissione, si può ritenere che l'individuazione, a scopo repressivo, dei traffici di veicoli rubati, sui quali, del resto, non è stata fornita alcuna precisa indicazione, possa essere efficacemente garantita con provvedimenti meno costrittivi, meno costosi e realizzabili in termini più brevi di quelli controversi, ed, in particolare, con un controllo adeguato dei numeri di telaio.

17. Di conseguenza, l'istituzione di formalità amministrative, che si aggiungono o si sostituiscono alla produzione dei certificati di origine, di conformità o di immatricolazione del veicolo importato, rilasciati dalle autorità dello Stato membro di esportazione, non può essere considerata necessaria per la tutela dell'ordine pubblico. È ovvio che ciò fa salva la legittimità di eventuali controlli che lo Stato di destinazione potrebbe essere indotto ad imporre agli operatori al fine di garantire la conformità dei veicoli importati ai requisiti tecnici nazionali, giustificati, in particolare, da esigenze di sicurezza.

IV — Conclusione

18. Vi suggerisco, di conseguenza

— di dichiarare che la Repubblica italiana, adottando

4 — Causa 8/74, già citata, punto 6 della motivazione.

5 — Sentenza 28 marzo 1985, causa 2/84, Commissione/Repubblica italiana, Racc. pag. 1127, in particolare pag. 1131 e 1135, punto 18 della motivazione.

6 — Vedasi, in particolare, causa 104/75, De Peijper, Racc. 1976, pag. 613, punti 27 e 28 della motivazione.

— dal 1° luglio 1984 al 28 febbraio 1985 i provvedimenti controversi contenuti nella circolare 19 marzo 1984, n. 66/84, con le modifiche apportatevi, a partire dall'11 luglio 1984, con la circolare n. 125/84,

— dal 1° marzo 1985 al 21 giugno 1985 i provvedimenti di cui alla circolare n. 22/85,

è venuta meno agli obblighi impostile dall'art. 30 del trattato CEE, senza potersi utilmente avvalere delle deroghe previste dall'art. 36 dello stesso trattato.

— di porre le spese a carico dello Stato convenuto.