Nella causa 28/81,

COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE, rappresentata dal sig. Gian Piero Alessi, del suo Servizio giuridico, in qualità di agente, con domicilio eletto in Lussemburgo presso il sig. Oreste Montalto, del Servizio giuridico della Commissione, edificio Jean Monnet, Kirchberg,

ricorrente,

contro

REPUBBLICA ITALIANA, nella persona del suo agente sig. Arnaldo Squillante, capo del Servizio del contenzioso diplomatico, trattati ed affari legislativi, rappresentato e assistito dal sig. Guido Fienga, avvocato dello Stato, con domicilio eletto in Lussemburgo presso l'Ambasciata d'Italia,

convenuta,

causa avente ad oggetto un ricorso mirante a far constatare che la Repubblica italiana ha mancato agli obblighi impostile dal Trattato CEE non adottando, nel termine prescritto, le disposizioni necessarie per conformarsi alla direttiva del Consiglio 12 novembre 1974, n. 74/561, riguardante l'accesso alla professione di trasportatore di merci su strada nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali (GU n. L 308, pag. 18),

LA CORTE,

composta dai signori: J. Mertens de Wilmars, presidente; G. Bosco e A. Touffait, presidenti di Sezione; Mackenzie Stuart, A. O'Keeffe, T. Koopmans, U. Everling, A. Chloros e F. Grévisse, giudici;

avvocato generale: Sir Gordon Slynn;
cancelliere: A. Van Houtte,

ha pronunziato la seguente

SENTENZA

In fatto

Gli antefatti della causa, lo svolgimento del procedimento, le conclusioni nonché i mezzi e gli argomenti delle parti si possono riassumere come segue:

I — Gli antefatti e la fase scritta del procedimento

La direttiva n. 74/561 mira a contribuire all'organizzazione del mercato dei trasporti, il quale rappresenta un elemento necessario all'attuazione della politica comune dei trasporti, contemplata dagli artt. 75 e segg. del Trattato. La disciplina sul piano comunitario e, quindi, il coordinamento dei requisiti per l'accesso alla professione di trasportatore di merci su strada favoriscono inoltre l'esercizio effettivo del diritto di stabilimento. Promuovendo il miglioramento della qualifica di trasportatore, la direttiva persegue anche il risanamento del mercato, il miglioramento della qualità del servizio, nonché la sicurezza stradale.

Ai sensi della direttiva, si intende per «professione di trasportatore di merci su strada» l'attività di chi effettui il trasporto di merci per conto terzi, mediante un veicolo automobile isolato oppure un insieme di veicoli accoppiati (art. 1, n. 2).

L'art. 2 contempla deroghe quanto al campo di applicazione della direttiva in ordine a trasporti aventi debole incidenza economica.

L'art. 3, il cui contenuto ha un'importanza fondamentale nella struttura della direttiva, stabilisce i requisiti necessari per l'esercizio della professione di trasportatore di merci su strada. Essi concernono:

a) l'onorabilità,

b) la capacità finanziaria, che consiste nella disponibilità di risorse finanziarie adeguate onde garantire l'avviamento e la buona gestione dell'azienda,

c) la capacità professionale.

Mentre la disciplina dei requisiti di cui alle lettere a) e b) è rimessa, in via transitoria, agli Stati membri, in attesa di un ulteriore coordinamento sul piano comunitario, l'art. 3, n. 4, combinato con l'allegato, disciplina direttamente il requisito della capacità professionale.

In ordine all'attuazione della direttiva, l'art. 7 dispone quanto segue:

«1. Gli Stati membri adottano, previa consultazione della Commissione anteriormente al 1° gennaio 1977, le misure necessarie all'attuazione della presente direttiva, in particolare dell'art. 3, paragrafo 4.

2. Gli Stati membri garantiscono che la prima verifica delle competenze di cui all'articolo 3, paragrafo 4, avvenga anteriormente al 1° gennaio 1978».

Alla data del 1° gennaio 1977, la Repubblica italiana non aveva adottato i necessari provvedimenti di attuazione, contrariamente a quanto prescritto dall'art. 7 di cui sopra.

Con lettera 26 marzo 1979, la Rappresentanza permanente italiana, pur auspicando il rapido recepimento della direttiva, informava la Commissione che l'operazione aveva subito ritardi a causa di difficoltà, dovute sia alla necessità di una modifica organica della legge 6 giugno 1974, n. 298, la quale disciplina il trasporto delle merci su strada, sia alle numerose contrastanti esigenze degli operatori economici interessati.

Con lettera 7 giugno 1979, la Commissione comunicava al Governo italiano di riternere che l'Italia aveva mancato agli obblighi impostile dal Trattato, e l'invitava a presentare le sue osservazioni entro due mesi.

In mancanza di risposta da parte del Governo italiano e constatando la persistente assenza di disposizioni nazionali di adeguamento, la Commissione inviava all'Italia, il 15 aprile 1980, il parere motivato di cui all'art. 169, 1° comma, del Trattato, invitandola ad adottare entro il termine di due mesi i provvedimenti necessari per ottemperare ai suoi obblighi. Il Governo italiano si limitava ad accusare ricevuta del parere motivato. I provvedimenti nazionali di adeguamento non risultano essere stati ancora adottati.

Il presente ricorso, datato 12 febbraio 1981, è pervenuto alla cancelleria della Corte il 18 febbraio successivo. Il Governo italiano ha comunicato, per telefono, di rinunciare a presentare la controreplica.

Su relazione del giudice relatore, sentito l'avvocato generale, la Corte ha deciso di passare alla fase orale senza procedere ad istruttoria.

II — Le conclusioni delle parti

La *Commissione* conclude che la Corte voglia:

— dichiarare che, omettendo di adottare, nel termine stabilito, le disposizioni necessarie per conformarsi alla direttiva del Consiglio 12 novembre 1974, n. 74/561, riguardante l'accesso alla professione di trasportatore di merci su strada nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali, la Repubblica italiana è venuta meno ad un obbligo impostole dal Trattato;

— porre le spese del giudizio a carico della convenuta.

La Repubblica italiana non ha precisato le sue conclusioni.

III — I mezzi e gli argomenti delle parti

Nel ricorso, la *Commissione* sostiene che la natura vincolante delle direttive implica per gli stati membri l'obbligo di rispettare i termini da esse fissati per l'adozione delle disposizioni nazionali di adeguamento.

La violazione del Trattato da parte di uno Stato membro sussiste quale che sia l'organo dello Stato le cui azioni od omissioni hanno dato luogo all'inadempimento. Lo Stato membro non può invocare, per giustificarsi, motivi attinenti a norme o prassi interne o a circostanze speciali di fatto in sede nazionale.

Questi principi sono stati confermati dalla giurisprudenza ormai consolidata della Corte (cfr., fra le altre, le cause 52/75, Commissione c/ Italia, Racc. 1976, pag. 277; 10/76, Commissione c/ Italia, Racc. 1976, pag. 1359; 163/78, Commissione c/ Italia, Racc. 1979, pag. 771; 42, 43, 44 e 45/80, Commissione c/ Italia, non ancora pubblicate).

Nel controricorso, il *Governo italiano* fa osservare che la direttiva in questione è stata inserita, ai fini della sua attuazione, in un disegno di legge attualmente all' esame della decima commissione della Camera dei deputati, che riguarda materie attinenti all'autotrasporto di cose. La presentazione al Parlamento del provvedimento legislativo in questione è avvenuta soltanto il 12 dicembre 1980, a causa dell'approfondito esame al quale è stato preventivamente sottoposto di concerto, da parte delle amministrazioni interessate, esame che ha richiesto tempi non certamente brevi, data la complessità della materia.

Il Governo italiano è già intervenuto presso le autorità competenti per sollecitare la rapida approvazione del disegno di legge sopra citato. Di conseguenza esso si augura di ottenere al più presto l'approvazione di detto disegno e l'emanazione della relativa legge, in modo che nel presente giudizio possa considerarsi, nella sostanza, cessata la materia del contendere.

Nella replica la *Commissione* rileva che il controricorso non fornisce alcun ragguaglio concreto sui termini entro i quali l'accennato provvedimento legislativo potrà essere emanato.

IV — La fase orale del procedimento

Le parti hanno svolto osservazioni orali all'udienza dell'8 ottobre 1981.

La Repubblica italiana, in particolare, ha chiesto a questa Corte una proroga del termine stabilito dalla Commissione in forza dell'art. 169 del Trattato per conformarsi agli obblighi derivanti dalla direttiva di cui trattasi.

L'avvocato generale ha presentato le sue conclusioni nel corso della stessa udienza.

In diritto

1 Con atto depositato in cancelleria il 18 febbraio 1981, la Commissione ha proposto dinanzi a questa Corte, in forza dell'art. 169 del Trattato CEE, un ricorso mirante a far dichiarare che la Repubblica italiana è venuta meno ad un obbligo impostole dal Trattato, omettendo di adottare, nel termine stabilito, le disposizioni necessarie per conformarsi alla direttiva del Consiglio 12 novembre 1974, n. 74/561, riguardante l'accesso alla professione di trasportatore di merci su strada nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali (GU n. L 308, pag. 18).

2 In forza dell'art. 7 della direttiva del Consiglio n. 74/561, gli Stati membri dovevano mettere in vigore le misure necessarie per conformarvisi anteriormente al 1° gennaio 1977.

3 Il Governo italiano non contesta di non aver ottemperato a tale obbligo. Esso fa osservare che la direttiva di cui trattasi è stata inserita, ai fini della sua attuazione, in un disegno di legge attualmente all'esame della Camera dei deputati. La presentazione di questo disegno di legge sarebbe avvenuta solo il 12 dicembre 1980, a causa dell'approfondito esame al quale è stato preventivamente sottoposto di concerto da parte delle Amministrazioni interessate. Il Governo italiano dichiara di essere intervenuto presso le autorità competenti per sollecitare la rapida approvazione del disegno di legge suddetto e si augura di ottenere al più presto tale approvazione. Secondo il Governo italiano, da tali considerazioni deriva che si può, in sostanza, considerare cessata la materia del contendere, per cui il ricorso è diventato privo di oggetto.

4 Queste circostanze non possono far venir meno l'inadempimento addebitato alla Repubblica italiana. Secondo una giurisprudenza costante, uno Stato membro non può invocare norme, prassi o situazioni del proprio ordinamento giuridico interno per giustificare la mancata osservanza degli obblighi derivanti dalle direttive comunitarie.

5 Nel corso dell'udienza il Governo italiano ha chiesto alla Corte di accordargli una proroga del termine stabilito dalla Commissione ai sensi dell'art. 169 del Trattato per conformarsi agli obblighi derivanti dalla direttiva in parola.

6 Le attribuzioni della Corte nell'ambito dell'art. 169 del Trattato non comportano, con riserva del controllo sulla legittimità del parere motivato, il potere di sostituire un altro termine a quello stabilito dalla Commissione, in forza dello stesso art. 169, nel suddetto parere. Spetta alla Commissione, con la stessa riserva, stabilire se una domanda in tal senso, da parte di uno Stato membro, debba essere accolta.

7 Si deve pertanto constatare che, non adottando nel termine stabilito le disposizioni necessarie per conformarsi alla direttiva del Consiglio 12 novembre

1974, n. 74/561, la Repubblica italiana è venuta meno ad un obbligo impostole dal Trattato.

Sulle spese

8 A norma dell'art. 69, § 2, del regolamento di procedura, il soccombente è condannato alle spese.

9 Poiché la convenuta è rimasta soccombente, si deve condannarla alle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE

dichiara e statuisce:

1° **Non adottando nel termine stabilito le disposizioni necessarie per conformarsi alla direttiva del Consiglio 12 novembre 1974, n. 74/561, riguardante l'accesso alla professione di trasportatore di merci su strada nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali (GU n. L 308, pag. 18), la Repubblica italiana è venuta meno ad un obbligo impostole dal Trattato.**

2° **La convenuta è condannata alle spese.**

Mertens de Wilmars Bosco Touffait Mackenzie Stuart O'Keeffe

Koopmans Everling Chloros Grévisse

Così deciso e pronunziato a Lussemburgo, il 10 novembre 1981.

Per il cancelliere

J. A. Pompe

cancelliere aggiunto

Il presidente

J. Mertens de Wilmars