SENTENZA DELLA CORTE
DEL 7 FEBBRAIO 1979 [1]

Commissione delle Comunità europee contro Regno Unito di Gran Bretagna e d'Irlanda del Nord

«Tachigrafo»

Causa 128/78

Massime

1. *Atti di un'istituzione — Regolamento — Applicazione — Obblighi degli Stati membri*

   (Trattato CEE, art. 189)

2. *Obblighi degli Stati membri — Azione unilaterale in contrasto col Trattato — Inadempimento degli obblighi di solidarietà*

1. È inammissibile che uno Stato membro applichi in modo incompleto o selettivo un regolamento della Comunità, in guisa da paralizzare determinate parti della legislazione comunitaria ch'esso ritenga in contrasto con determinati interessi nazionali. Le difficoltà di ordine pratico rivelatesi in sede di attuazione di un atto comunitario non consentono allo Stato membro di dispensarsi unilateralmente dall'osservanza dei propri obblighi.

2. Il fatto che uno Stato, in considerazione dei propri interessi nazionali, rompa unilateralmente l'equilibrio tra i vantaggi e gli oneri derivanti dalla sua appartenenza alla Comunità lede l'uguaglianza degli Stati membri dinanzi al diritto comunitario e determina discriminazioni a carico dei loro cittadini. Questo venir meno ai doveri di solidarietà accettati dagli Stati membri con la loro adesione alla Comunità scuote dalle fondamenta l'ordinamento giuridico comunitario.

Nella causa 128/78,

COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE, rappresentata dal suo consigliere giuridico sig. George Close, in qualità d'agente, e con domicilio eletto in Lussemburgo presso il sig. Mario Cervino, bâtiment Jean Monnet, Kirchberg,

ricorrente,

1 — Lingua processuale: l'inglese.

contro

REGNO UNITO DI GRAN BRETAGNA E D' IRLANDA DEL NORD, rappresentato dal sig. R. D. Munrow, Assistant Treasury Solicitor, in qualità di agente, assistito dall'avv. Peter Scott, Queen's Counsel of the Middle Temple, e con domicilio eletto in Lussemburgo presso l'ambasciata del Regno Unito,

convenuto,

causa avente ad oggetto la dichiarazione che il Regno Unito è venuto meno agli obblighi impostigli dal Trattato CEE e dal regolamento del Consiglio 20 luglio 1970, n. 1463, «relativo all'istituzione di un apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada» (GU n. L 164, pag. 1),

LA CORTE,

composta dai signori: H. Kutscher, presidente; J. Mertens de Wilmars e Mackenzie Stuart, presidenti di Sezione; A. M. Donner, P. Pescatore, M. Sørensen, A. O'Keeffe, G. Bosco e A. Touffait, giudici,

avvocato generale: H. Mayras;
cancelliere: A. Van Houtte,

ha pronunziato la seguente

SENTENZA

In fatto

I fatti che hanno dato origine alla controversia, le varie fasi del procedimento, le conclusioni, i mezzi e gli argomenti delle parti si possono riassumere come segue:

I — Gli antefatti e il procedimento

1. Il 25 marzo 1969, il Consiglio adottava il regolamento n. 543/69, «relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada» (GU 1969, n. L 77, pag. 49).

Questo testo fissava un certo numero di obiettivi, quali l'armonizzazione delle condizioni di concorrenza e la promozione del progresso sociale dei lavoratori del settore e della sicurezza stradale. Il regolamento conteneva perciò disposizioni relative all'età minima dei condu-

centi, alla composizione degli equipaggi, alla durata dei periodi di guida, nonché al riposo giornaliero e settimanale.

Onde rendere possibile il controllo quanto all'osservanza delle suddette disposizioni il regolamento stabiliva che i membri dell'equipaggio dei veicoli dovevano essere muniti di un libretto individuale di controllo.

L'art. 16 del regolamento n. 543/69 prevedeva che il suddetto documento personale sarebbe stato sostituito da un apparecchio meccanico di controllo (tachigrafo).

Il 20 luglio 1970, il Consiglio adottava il regolamento n. 1463/70, «relativo all'istituzione di un apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada» (GU 1970, n. L 164, pag. 1).

Uno degli scopi di questo regolamento è l'effettiva attuazione del regolamento n. 543/69 e, in particolare, la sostituzione, nella misura più ampia possibile, del libretto individuale di controllo con un apparecchio meccanico, il miglioramento della sicurezza stradale, l'eliminazione degli ostacoli per la libera circolazione dei veicoli stradali nella Comunità e delle distorsioni in materia di concorrenza derivanti da regimi diversi a seconda degli Stati membri (ved., in particolare, i punti 1°, 6°, 7° e 11° del preambolo).

A tale scopo, il regolamento prescrive, sia pure ammettendo talune eccezioni, il montaggio e l'uso del tachigrafo sui veicoli adibiti al trasporto su strada dei viaggiatori o delle merci e immatricolati in uno Stato membro (art. 3). Il montagio e l'uso dell'apparecchio sarebbero stati obbligatori dal 1° gennaio 1975, all'atto della messa in servizio, per

a) i veicoli immatricolati per la prima volta a decorrere da tale data;

b) i veicoli che effettuano trasporti di merci pericolose, indipendentemente dalla data della loro immatricolazione.

Dal 1° gennaio 1978, il montaggio e l'uso dell'apparecchio di controllo sarebbero divenuti obbligatori per tutti i veicoli contemplati dal regolamento (art. 4).

I membri dell'equipaggio dei veicoli muniti di tachigrafo conforme alle disposizioni adottate dal Consiglio non sono tenuti ad essere in possesso del libretto individuale di controllo di cui al regolamento n. 543/69 (art. 5).

Altre disposizioni del regolamento riguardano l'omologazione dei vari modelli di tachigrafi (artt. 6-13), il montaggio e il controllo (art. 14), l'uso dei tachigrafi (artt. 15-18); altre sono disposizioni transitorie (artt. 19-20). Infine, l'art. 21, n. 1 [1], recita:

«Gli Stati membri adottano in tempo utile, previa consultazione della Commissione, le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per l'attuazione del presente regolamento.

Dette disposizioni vertono, tra l'altro, sulla organizzazione, la procedura e gli strumenti di controllo, nonché sulle sanzioni applicabili in caso d'infrazione».

L'Atto di adesione contiene una disposizione relativa all'entrata in vigore del regolamento n. 1463/70 nel Regno Unito. Secondo il combinato disposto dell'art. 133 e dell'allegato VII, titolo III, punto 4,

«Le stesse disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 1, si applicano nei confronti ... del Regno Unito a decorrere dal 1° gennaio 1976».

In tal modo, l'Atto di adesione prorogava di un anno l'entrata in vigore del regolamento nei confronti del Regno Unito.

Il 25 giugno 1973, il Consiglio adottava il regolamento n. 1787/73, che modifica il regolamento n. 1463/70 (GU 1973,

1 — L'art. 21 è stato modificato dall'art. 11 del regolamento del Consiglio 12 dicembre 1977, n. 2828 (GU n. L 334, pag. 5) e, in data 1° gennaio 1978, è divenuto art. 23.

n. L 181, pag. 1). Questo testo riguarda il caso in cui sugli autoveicoli siano stati montati tachigrafi conformi alle normative nazionali. Inoltre, per promuovere, nell'interesse della sicurezza stradale, il montaggio e l'uso di tachigrafi sui veicoli destinati al trasporto di merci pericolose, il periodo durante il quale tachigrafi conformi ad un modello omologato soltanto su scala nazionale potevano essere usati su detti veicoli veniva esteso fino al 31 dicembre 1979. Il regolamento precisa, tuttavia, che i tachigrafi in questione dovevano esser stati montati entro il 1° gennaio 1975 (per i nuovi Stati membri, entro il 1° gennaio 1976).

Il regolamento n. 1463/70 veniva nuovamente modificato col regolamento 12 dicembre 1977, n. 2828, il quale autorizzava, in particolare, gli Stati membri ad esonerare dall'applicazione del regolamento modificato talune categorie di veicoli ed a rinviare ad una data successiva tale applicazione per altre categorie di veicoli (artt. 1 e 2). Queste disposizioni hanno l'effetto di rendere meno rigida, a decorrere dal 1° gennaio 1978, data della loro entrata in vigore, l'applicazione del regolamento del 1970.

2. In una lettera inviata il 30 gennaio 1976 alla Rappresentanza permanente del Regno Unito, la direzione generale «Trasporti» della Commissione ricordava che il regolamento n. 1463/70 doveva applicarsi, nei nuovi Stati membri, dal 1° gennaio 1976 per i veicoli immatricolati per la prima volta a decorrere da tale data e per i veicoli che effettuano trasporti di merci pericolose, indipendentemente dalla data della loro immatricolazione. Essa chiedeva, inoltre, di essere informata il più presto possibile circa le disposizioni adottate dal Governo del Regno Unito per garantire l'applicazione del regolamento in conformità all'art. 21.

Con lettera 25 febbraio 1976, la Rappresentanza permanente del Regno Unito inviava alla Commissione un progetto intitolato «Regolamento 1976 relativo al montaggio di apparecchi di controllo sui veicoli destinati al trasporto di persone e di merci», atto inteso ad instaurare un regime facoltativo riguardante sia il traffico nazionale, sia quello internazionale.

Nel suo parere su tale atto, trasmesso al Ministro degli affari esteri e del Commonwealth il 25 giugno 1976, la Commissione precisava che un regime facoltativo non era sufficiente a garantire la corretta applicazione dell'art. 4, n. 1, del regolamento n. 1463/70. La Commissione chiedeva inoltre al Governo del Regno Unito di modificare il suddetto progetto nel più breve tempo possibile, tenendo conto delle osservazioni formulate nel parere da essa espresso, e di trasmetterle, a titolo consultivo, il progetto modificato, al fine di rendere certa l'applicazione del regolamento n. 1463/70 senza ulteriore indugio.

La Commissione scriveva ancora in data 10 marzo 1977, e le veniva risposto con lettera 16 maggio 1977, nella quale il Governo del Regno Unito confermava la propria intenzione di non adeguarsi interamente alla normativa comunitaria e comunicava i provvedimenti in realtà adottati.

3. Con lettera 21 ottobre 1977 la Commissione dava inizio al procedimento ai sensi dell'art. 169 del Trattato CEE.

Nella risposta, in data 10 gennaio 1978, il Governo del Regno Unito ribadiva la sua intenzione di non applicare integralmente il regolamento, per motivi di ordine economico, industriale e pratico.

Il 5 febbraio 1978 la Commissione emetteva un parere motivato, invitando il Regno Unito ad adottare, entro il termine di due mesi, i provvedimenti necessari per adeguarsi al regolamento in questione.

Con lettera 14 aprile 1978 il Governo del Regno Unito dichiarava che, per motivi di ordine pratico e di opportunità politica, non avrebbe potuto adottare, nel termine stabilito, i provvedimenti richiesti nel parere motivato della Commissione.

Questa, in forza dell'art. 169, 2° comma, del Trattato, ha chiesto che la Corte di giustizia si pronunzi circa l'inadempimento di cui fa carico al Regno Unito. L'atto introduttivo del ricorso è stato depositato l'8 giugno 1978.

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:

«a) dichiarare che, non avendo tempestivamente adottato i provvedimenti necessari per l'attuazione del regolamento (CEE) n. 1463/70, relativo all'istituzione di un apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada, e non avendo consultato la Commissione sui provvedimenti stessi prima di adottarli, il Regno Unito è venuto meno ad obblighi, impostigli dal Trattato e in particolare quelli imposti dall'art. 23, n. 1, di detto regolamento (emendato).

b) Porre le spese di causa a carico del Governo del Regno Unito».

Il *Governo del Regno Unito* conclude che la Corte voglia:

«— astenersi dallo statuire ai sensi dell'art. 169 del Trattato, in quanto, nella fattispecie, una siffatta pronunzia non contribuirebbe in misura apprezzabile alla realizzazione degli obiettivi del Trattato e sarebbe intesa, o potrebbe essere intesa, invece, ad ostacolare il raggiungimento degli obiettivi di cui all'art. 2 dello stesso Trattato, e ad alterare la concorrenza imponendo all'economia di uno Stato membro un onere assolutamente sproporzionato, senza corrispondenti vantaggi per la Comunità».

III — I mezzi e gli argomenti delle parti

Secondo la *Commissione*, gli unici provvedimenti d'attuazione adottati dal Governo del Regno Unito sono costituiti dalle «Passenger and Goods Vehicles (Recording Equipment) Regulations 1976». Il Governo britannico ammette che queste non sono che provvedimenti «iniziali», intesi a permettere ai veicoli immatricolati nel Regno Unito di conformarsi al regolamento «tachigrafo» durante i loro spostamenti in altri paesi della Comunità.

Tuttavia, le suddette disposizioni non impongono il montaggio del tachigrafo neppure per gli spostamenti internazionali. Esse stabiliscono, infatti, un regime *facoltativo* per i trasporti nazionali e internazionali. È solo in funzione delle normative vigenti negli altri Stati membri che gli operatori sono costretti al montaggio dei tachigrafi per gli spostamenti internazionali.

Le disposizioni britanniche non contemplano in alcun modo le infrazioni, né le sanzioni per il mancato montaggio e il mancato uso dei tachigrafi, in conformità alla normativa comunitaria.

Adducendo il rischio di perturbazione dei rapporti con le parti sociali, l'aumento delle rivendicazioni salariali in caso di accettazione dei tachigrafi, l'incidenza praticamente nulla che avrebbe sul gioco della concorrenza la mancata applicazione del regolamento in questione nel settore dei trasporti nazionali, il Governo britannico non è riuscito a giustificare sul piano giuridico il fatto che il Regno Unito non abbia dato intera attuazione al suddetto regolamento.

Il Regno Unito si è solennemente impegnato ad adempiere gli obblighi impostigli dal Trattato, tenuto conto delle modifiche apportate con l'Atto di adesione e dei regolamenti di modifica nei quali sono state prese in considerazione le particolari esigenze del Regno Unito.

Il sistema comunitario non potrebbe funzionare se uno Stato membro potesse riservarsi la facoltà di non applicare, in tutto o in parte, un provvedimento comunitario avente forza vincolante, adottato in conformità alla procedura comunitaria, qualora gli sembrasse più conveniente non applicarlo.

In forza del regolamento n. 1463/70, delle disposizioni del Trattato (in particolare, degli artt. 5 e 189) e dell'Atto di adesione, il Regno Unito è tenuto ad adottare tempestivamente, dopo aver consultato la Commissione, tutti i provvedimenti d'attuazione che si rivelino necessari.

La Commissione sostiene che, sotto vari aspetti, il legislatore comunitario ha tenuto conto delle esigenze del Regno Unito (in particolare, con quanto disposto nell'allegato VII, titolo III, punto 4, dell'Atto di adesione). Inoltre, il Regno Unito ha avuto ampiamente modo, in occasione della successiva adozione del regolamento di modifica, di manifestare la propria opposizione, deducendo l'argomento secondo cui i tachigrafi sarebbero superflui per quanto riguarda i trasporti nazionali. Questa tesi non è stata tuttavia accolta dalla Comunità.

Stando così le cose, la mancata applicazione del regolamento n. 1463/70 da parte del Regno Unito non può essere giustificata da difficoltà di attuazione di ordine pratico.

Nel controricorso, il *Governo del Regno Unito* nega di aver omesso di consultare la Commissione prima di emanare i provvedimenti adottati a norma del regolamento n. 1463/70.

Il 2 settembre 1975, il Regno Unito aveva presentato alla Commissione un memorandum in cui venivano illustrati i gravi ostacoli che faceva sorgere l'istituzione obbligatoria di tachigrafi ai sensi del regolamento n. 1463/70, ed aveva chiesto in proposito il parere della Commissione.

Inoltre, la stessa Commissione ha rilevato, nel ricorso, che la Rappresentanza permanente del Regno Unito le aveva comunicato, il 25 febbraio 1976, i provvedimenti previsti. La Commissione aveva espresso in proposito il suo parere, chiedendo allo Stato interessato di trasmetterle un progetto modificato dei provvedimenti stessi.

Concludendo che, nel Regno Unito, gli obiettivi del Trattato e dei regolamenti n. 543/69 e 1463/70 avrebbero potuto essere raggiunti più facilmente nel modo proposto dal Regno Unito che non in quello imposto dalla Commissione, il Governo britannico si è reso conto del fatto che quest'ultima non poteva accettare tale decisione.

Esso non può, tuttavia, date le circostanze, ammettere di aver deciso senza consultare la Commissione. Non si possono sottovalutare le conseguenze pratiche che implicherebbe il tentativo di imporre certi vincoli quando importanti settori dell'industria interessata mostrano

una profonda ostilità nei confronti dei provvedimenti suggeriti. Il Regno Unito ritiene che esistano gravi rischi di sciopero in un settore critico dell'economia nazionale e che la stabilità di questa sia, o quanto meno possa essere, minacciata.

Alcuni imprenditori, infatti, sono stati costretti a togliere un numero rilevante di tachigrafi dai loro veicoli. Circostanze del genere mettono in una posizione insostenibile le istanze incaricate di far applicare la legge e portano inevitabilmente ad una situazione in cui è compromessa l'osservanza del diritto. A lungo termine, le conseguenze sono del tutto sproporzionate rispetto ai vantaggi cui potrebbe portare l'adempimento dell'obbligo in questione.

È più probabile, alla luce dell'esperienza, che l'uso generalizzato di tachigrafi venga ammesso senza gravi perturbazioni in base ad un sistema facoltativo.

Il Regno Unito ritiene che, in pratica, gli scopi del regolamento n. 1463/70 siano stati sostanzialmente raggiunti per quanto riguarda il Regno Unito, in particolare per i veicoli che circolano nei vari Stati membri.

Le norme di sicurezza stradale, per i trasporti tanto nazionali quanto internazionali, sono più rigide nel Regno Unito che negli altri Stati membri.

Secondo il Regno Unito, non si vede quindi come il fatto che l'istituzione di un apparecchio di controllo non sia obbligatoria per certi trasporti interni possa nuocere agli altri Stati membri o alla Comunità nel suo complesso.

Nella replica, la *Commissione* osserva ch'essa non ha mai sostenuto di non essere stata affatto consultata dal Regno Unito. Essa considera, però, che la consultazione ai sensi dell'art. 23 del regolamento n. 1463/70 (modificato) è avvenuta soltanto su provvedimenti d'attuazione *parziali*. Ne consegue che il Regno Unito non ha consultato la Commissione su tutti i provvedimenti necessari per l'attuazione del regolamento.

La Commissione contesta il fatto che gli obiettivi perseguiti dal regolamento n. 1463/70 potranno essere raggiunti con mezzi diversi da quelli contemplati dalle specifiche disposizioni del regolamento stesso.

Gli Stati membri non hanno la facoltà di disapplicare talune disposizioni di un regolamento, obbligatorie in tutti i loro elementi e direttamente efficaci in ciascuno Stato membro (art. 189 del Trattato CEE), qualora ritengano che le difficoltà di ordine interno siano troppo gravi per consentirne l'applicazione (cfr. sentenza della Corte 11 aprile 1978, causa 100/77, *Commissione/Republicca italiana*, punto 21 della motivazione, *Racc.* 1978, pag. 887).

La Commissione sottolinea che, emettendo il proprio parere sui provvedimenti d'attuazione proposti, essa ha agito in conformità all'art. 155 del Trattato CEE.

Non si può eccepire che l'inosservanza del regolamento non ha arrecato alcun danno particolare agli altri Stati membri o alla Comunità, per giustificare l'omissione dei provvedimenti necessari all'attuazione del regolamento stesso. Ciò equivarrebbe ad affermare che gli Stati membri conservano, in parte, il potere di valutare discrezionalmente se debbano adempiere gli obblighi loro imposti dal Trattato.

Il Trattato non contiene alcuna disposizione che consenta di sostenere una tesi del genere. Altrimenti, nessuno Stato membro avrebbe la garanzia del fatto che impegni giuridici solennemente con-

tratti, spesso con le più grandi difficoltà, saranno effettivamente mantenuti dalle controparti. La Commissione richiama la giurisprudenza della Corte di giustizia, e in particolare la sentenza 11 aprile 1978 nella causa 95/77 *(Commissione/Paesi Bassi, Racc.* 1978, pag. 863) e le conclusioni dell'avvocato generale Reischl nella stessa causa.

La Commissione sostiene che l'incompleta applicazione del regolamento n. 1463/70 è di per se stessa dannosa. Il fatto che uno Stato membro rifiuti apertamente di adempiere l'obbligo di applicare un regolamento importante è manifestamente contrario agli interessi della Comunità. Inoltre, sul piano commerciale, il pregiudizio è evidente.

Infine, la Commissione prende posizione in merito alla richiesta della convenuta nel senso che la Corte si astenga dallo statuire ai sensi dell'art. 169 del Trattato (ved. supra, II, conclusioni delle parti). Essa osserva che, per quanto le consta, non esiste un siffatto potere di astensione. Per di più, anche se detto potere esistesse, le lettere inviate dalla parte convenuta e le dichiarazioni del ministro competente non consentono, a suo avviso, di ritenere che il Regno Unito abbia fatto seri sforzi per adempiere i suoi obblighi nel settore in esame.

IV — La fase orale del procedimento

Le parti hanno svolto le loro difese orali all'udienza del 6 dicembre 1978.

L'avvocato generale ha presentato le sue conclusioni nell'udienza del 18 gennaio 1979.

In diritto

1 Con ricorso depositato il 7 giugno 1978 la Commissione ha chiesto alla Corte di dichiarare, ai sensi dell'art. 169 del Trattato, che, non avendo tempestivamente adottato i provvedimenti necessari per l'attuazione del regolamento del Consiglio 20 luglio 1970, n. 1463, relativo all'istituzione di un apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (GU n. L 164, pag. 1), e non avendo consultato previamente la Commissione come prescritto dal suddetto regolamento, il Regno Unito è venuto meno agli obblighi impostigli dal Trattato.

2 In sostanza, lo scopo cui mira il regolamento n. 1463/70, come modificato dai regolamenti del Consiglio 25 giugno 1973, n. 1787 (GU n. L 181, pag. 1) e 12 dicembre 1977, n. 2828 (GU n. L 334, pag. 5), è la sostituzione del libretto individuale di controllo con un apparecchio meccanico di controllo (tachigrafo) nei trasporti su strada;

3 secondo la motivazione di tale regolamento, detto apparecchio è destinato alla registrazione automatica dei periodi di guida, nonché di altri elementi riguardanti la marcia del veicolo, quali la velocità e il percorso;

il montaggio e l'uso di questo apparecchio sono resi obbligatori al fine di garantire il controllo uniforme ed efficace dei periodi di lavoro degli equipaggi e di migliorare la sicurezza del traffico stradale, evitando nel contempo di ostacolare la libera circolazione dei veicoli nella Comunità o di provocare distorsioni nelle condizioni di concorrenza;

in forza del regolamento, il montaggio e l'uso dell'apparecchio di controllo divengono obbligatori in date diverse per le varie categorie di veicoli; la disposizione più importante al riguardo è l'art. 4, che li rende obbligatori dal 1° gennaio 1975 per i veicoli immatricolati per la prima volta a decorrere da tale data e per i veicoli che effettuano trasporti di merci pericolose, indipendentemente dalla data della loro immatricolazione;

4 per garantire l'osservanza di tali obblighi, l'art. 23, n. 1, del regolamento stabilisce quanto segue:

«Gli Stati membri adottano in tempo utile, previa consultazione della Commissione, le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per l'attuazione del presente regolamento.

Dette disposizioni vertono, tra l'altro, sulla organizzazione, la procedura e gli strumenti di controllo, nonché sulle sanzioni applicabili in caso d'infrazione»;

5 l'Atto di adesione dispone nell'allegato VII, titolo III (trasporti), al punto 4, che disposizioni identiche a quelle dell'art. 4 del regolamento n. 1463/70 si applicano nei confronti della Danimarca, dell'Irlanda e del Regno Unito, a decorrere dal 1° gennaio 1976.

6 È incontestato che la normativa britannica prevede il montaggio e l'uso dell'apparecchio di controllo su base puramente facoltativa, sia per i veicoli che effettuano trasporti intracomunitari, sia per quelli che effettuano trasporti nell'ambito nazionale;

per contro, detta normativa ha mantenuto in vigore gli obblighi relativi al possesso di un libretto individuale di controllo, aboliti dal regolamento in questione.

7 La parte convenuta sostiene che questa soluzione risponde in modo adeguato alle esigenze di incremento della sicurezza stradale e di progresso sociale dei lavoratori, nonché di armonizzazione delle condizioni di concorrenza;

a suo dire, l'attuazione del regolamento n. 1463/70 nel suo territorio è avvenuta nel modo migliore mediante la previsione del montaggio e dell'uso dell'apparecchio di controllo su base volontaria, salva la possibilità di rendere obbligatorie tali operazioni a tempo opportuno;

essa aggiunge che provvedimenti di carattere vincolante, destinati a dare attuazione al regolamento, incontrerebbero una strenua resistenza da parte degli ambienti interessati, fra l'altro dei sindacati, con possibilità di scioperi nel settore dei trasporti, e arrecherebbero quindi grave danno all'intera economia del paese;

8 poiché, per quanto riguarda il Regno Unito, gli obiettivi perseguiti dalla politica comunitaria in questo campo possono, a suo avviso, essere realizzati in modo altrettanto soddisfacente col mantenimento in vigore del sistema del libretto individuale quanto mediante l'imposizione dell'apparecchio di controllo, l'inadempimento addebitatole sarebbe di carattere puramente tecnico e non potrebbe quindi, viste le suindicate difficoltà, essere preso in considerazione;

d'altra parte, il montaggio e l'uso dell'apparecchio di controllo sarebbero in pratica garantiti, quanto ai trasporti intracomunitari, per il fatto stesso che gli altri Stati membri li hanno resi obbligatori.

9 Ai sensi dell'art. 189 del Trattato, il regolamento è obbligatorio, per gli Stati membri, «in tutti i suoi elementi»;

perciò com'è stato già affermato da questa Corte nella sentenza 7 febbraio 1973 (causa 39/72, *Commissione/Repubblica italiana, Racc.* pag. 101 e segg.), è inammissibile che uno Stato membro applichi in modo incompleto o selettivo un regolamento della Comunità, in guisa da paralizzare talune parti della legislazione comunitaria ch'esso ritenga in contrasto con determinati interessi nazionali;

in particolare, trattandosi dell'attuazione di una norma generale intesa ad eliminare certi abusi a danno dei lavoratori e implicanti, inoltre, rischi per la sicurezza della circolazione stradale, lo Stato membro che ometta di adottare, entro il termine stabilito e simultaneamente agli altri Stati membri, le

disposizioni di sua spettanza compromette la solidarietà comunitaria, costringendo, in ispecie per quanto riguarda i trasporti intracomunitari, gli altri Stati membri a rimediare alle sue omissioni e procurandosi, per quanto riguarda i trasporti nazionali, un indebito vantaggio a detrimento degli altri Stati membri.

10 Com'è già stato affermato nella suddetta sentenza, le difficoltà di ordine pratico rivelatesi in sede di attuazione di un atto comunitario non consentono allo Stato membro di dispensarsi unilateralmente dall'osservanza dei propri obblighi;

la struttura istituzionale della Comunità offriva allo Stato membro interessato i mezzi per ottenere che si tenessero nel debito conto gli inconvenienti da esso lamentati, senza intaccare i principi del mercato comune né ledere i legittimi interessi degli altri Stati membri;

11 le eventuali difficoltà di attuazione fatte valere dal convenuto non possono quindi servire da giustificazione.

12 Nel consentire agli Stati membri di trarre vantaggio dalla Comunità, il Trattato impone loro l'obbligo — come veniva indicato nella surricordata sentenza — di osservarne le norme;

il fatto che uno Stato, in considerazione dei propri interessi nazionali, rompa unilateralmente l'equilibrio tra i vantaggi e gli oneri derivanti dalla sua appartenenza alla Comunità lede l'uguaglianza degli Stati membri dinanzi al diritto comunitario e determina discriminazioni a carico dei loro cittadini;

questo venir meno ai doveri di solidarietà accettati dagli Stati membri con la loro adesione alla Comunità scuote dalle fondamenta l'ordinamento giuridico comunitario;

13 risulta quindi che, rifiutando deliberatamente di dare attuazione sul suo territorio al regolamento n. 1463/70, il Regno Unito è venuto meno, in modo grave, agli obblighi ad esso incombenti per il fatto della sua appartenenza alla Comunità economica europea.

14 La Commissione ha inoltre chiesto che l'inadempimento, da parte del Regno Unito, dell'obbligo di consultarla — in conformità al citato art. 23 — in merito ai provvedimenti nazionali da adottare costituisca oggetto di una specifica dichiarazione.

15 La mancata consultazione della Commissione si confonde, nella fattispecie, con l'inadempimento degli obblighi derivanti dall'art. 23, n. 1, in quanto il Governo britannico ha comunicato alla Commissione, anteriormente al 1° gennaio 1976, di non ritenersi in grado di adottare le disposizioni imposte da quest'articolo;

non è quindi necessaria una specifica dichiarazione quanto all'inadempimento dell'obbligo di consultazione.

Sulle spese

16 A norma dell'art. 69, § 2, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese, se ne è stata fatta domanda;

17 il convenuto è rimasto soccombente; le spese vanno perciò poste a suo carico.

Per questi motivi,

LA CORTE

dichiara e statuisce:

1° **Non avendo tempestivamente adottato i provvedimenti necessari per l'attuazione del regolamento del Consiglio 20 luglio 1970, n. 1463, relativo all'istituzione di un apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada, il Regno Unito è venuto meno agli obblighi impostigli dal Trattato.**

2° **Le spese sono poste a carico della parte convenuta.**

Kutscher Mertens de Wilmars Mackenzie Stuart Donner Pescatore

Sørensen O'Keeffe Bosco Touffait

Così deciso e pronunziato a Lussemburgo, il 7 febbraio 1979.

Il cancelliere
A. Van Houtte

Il presidente
H. Kutscher