CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE SIR GORDON SLYNN DEL 21 FEBBRAIO 1984 [1]

Signor presidente,
signori Giudici,

l'art. 1 del decreto ministeriale della Repubblica italiana 10 luglio 1980 (Gazzetta ufficiale 191 del 14. 7. 1980) stabilisce che gli autobus usati provenienti dall'estero e che siano stati sdoganati successivamente al 31 luglio 1980, non sono ammessi a visita e prova per l'immatricolazione in Italia se la loro data di costruzione è anteriore al settimo anno antecedente a quello della richiesta di visita e prova.

Il 13 ottobre 1982, la Commissione emanava un parere motivato ai sensi dell'art. 169 del Trattato CEE, in base al quale la Repubblica italiana era venuta meno agli obblighi ad essa incombenti in forza dell'art. 30 del Trattato CEE in quanto detto provvedimento costituiva una misura di effetto equivalente ad una restrizione quantitativa alle importazioni. Essa invitava la Repubblica italiana ad adottare i necessari provvedimenti per far cessare tale trasgressione entro due mesi dalla notifica del parere.

Come preannunciato nello scambio di corrispondenza precedente al parere della Commissione, il 14 dicembre 1982 veniva adottato un ulteriore decreto ministeriale (Gazzetta ufficiale 6 del 7. 1. 1983), in sostituzione del decreto contestato. L'art. 1 del secondo decreto dispone che non sono ammessi a visita e prova per la prima immatricolazione in Italia gli autobus la cui costruzione sia anteriore al settennio rispetto alla data della richiesta di visita e prova. L'art. 1 del nuovo decreto non è pertanto limitato agli autobus usati né si applica ai soli autobus provenienti dall'estero.

Può darsi che questo secondo decreto sia stato emanato entro il termine di due mesi indicato nel parere della Commissione, ma esso è entrato in vigore solo l'8 gennaio 1983, cioè dopo la scadenza del termine per adeguarvisi. In ogni caso, sorge la questione di stabilire se sia stato posto rimedio all'asserita trasgressione, in quanto si fosse verificata.

Nel presente procedimento la Commissione domanda alla Corte di dichiarare che la norma contenuta nel primo decreto costituisce una misura di effetto equivalente ad una restrizione quantitativa vietata dall'art. 30.

La Commissione sostiene la tesi secondo cui il divieto contenuto nel primo decreto impone restrizioni agli acquisti di autobus importati in Italia che non si applicano agli acquisti di autobus immatricolati in Italia. Inoltre esso subordinerebbe altresì le importazioni ad una condizione diversa da una formalità, che non è imposta ai prodotti nazionali e che è più difficile soddisfare per gli autobus provenienti dall'estero configurando così la fattispecie prevista all'art. 2, 2° comma, della direttiva 22 dicembre 1969, n. 70/50/CEE (GU L 13, 1970). Il nuovo decreto non presenterebbe praticamente alcuna differenza. Né l'uno né l'altro decreto sarebbe giustificato da ragioni di tutela della vita delle persone dato che tale scopo potrebbe essere conseguito da misure meno rigorose di un divieto totale.

1 — Traduzione dall'inglese.

Il governo italiano respinge tali asserzioni. Il primo decreto non avrebbe stabilito un divieto assoluto: a norma del secondo decreto tutti gli autobus costruiti da sette anni o più di cui viene richiesta la prima immatricolazione in Italia subirebbero lo stesso trattamento indipendentemente dalla loro provenienza. In ogni caso, tali restrizioni sarebbero necessarie per la sicurezza delle persone e pertanto giustificate a norma dell'art. 36 del Trattato CEE. Non potrebbe esser certo che gli autobus importati siano stati sottoposti ad un'adeguata manutenzione o siano in buone condizioni; gli autobus immatricolati in Italia potrebbero offrire maggiore affidamento alle autorità italiane in quanto soggetti a controlli annuali documentalmente comprovati. La domanda è relativa ad un periodo precedente alla data in cui, il 1° gennaio 1983, l'applicazione della direttiva del Consiglio 29 dicembre 1976, n. 77/143/CEE (GU L 47, pag. 47) è finalmente divenuta obbligatoria, così che la Repubblica italiana non sarebbe stata tenuta — né lo si sarebbe potuto pretendere — a prendere in considerazione attestati rilasciati da altri Stati membri.

A mio parere il primo decreto costituiva chiaramente una restrizione alle importazioni ai sensi del solo art. 30. Gli autobus, è vero, potevano essere demoliti o smontati relativamente a parti utilizzabili (diverse da talune parti essenziali per la sicurezza della circolazione come il telaio ed i freni di un veicolo). Parimenti essi potevano essere impiegati a fini di trasporto diversi da quelli di un «autobus» ai sensi della legge italiana, così da poter essere impiegati per trasportare meno di nove persone. In questa misura il divieto non era assoluto. Un veicolo non poteva tuttavia essere utilizzato come «autobus» per quanto buone fossero le sue condizioni, per quanto ampiamente fossero documentati i suoi precedenti meccanici. Non è una risposta affermare che gli autobus importati, immatricolati prima di raggiungere i sette anni dalla costruzione, potevano continuare ad essere usati dopo i sette anni a condizione di superare i controlli prescritti allo stesso modo degli autobus nazionali. La restrizione nei confronti degli autobus di cui trattasi permane ancora.

Il secondo decreto, come il governo italiano riconosce onestamente, introduce una modifica in gran parte, se non interamente, formale. L'ipotesi di un autobus, costruito in Italia, ivi rimasto senza essere immatricolato fino ad oltre sette anni dalla fabbricazione e successivamente oggetto di una richiesta di immatricolazione è, nel migliore dei casi, remota.

Un peso maggiore presenta l'argomento secondo cui sarebbe da escludere che queste restrizioni costituiscano una trasgressione all'art. 30 in quanto sarebbero giustificate a norma dell'art. 36. Chiaramente, la sicurezza della circolazione è materia di ampio interesse generale, anche quando si tratta di autobus. Possono evidentemente rendersi necessarie norme di sicurezza stradale giustificate da motivi di tutela della salute e della vita delle persone ai sensi dell'art. 36 del Trattato.

Anche ammettendo tuttavia che una completa registrazione dei precedenti meccanici di un veicolo in uno Stato membro possa consentire a tale Stato membro di riconoscere che un veicolo è idoneo alle circolazione, non ne consegue che non possa essere prodotta una prova sufficientemente affidabile in base a controlli eseguiti in altri Stati membri. Una registrazione del genere non sembra disponibile nel presente caso, dato che i particolari completi dei risultati dei controlli non sono contenuti nella documen-

tazione presa in considerazione. Né ciò prova che un controllo sufficientemente accurato di un veicolo di sette anni, effettuato per la prima volta in Italia, non possa essere affidabile al fine di dimostrare che il veicolo è idoneo alla circolazione, in particolare in quanto è ammesso: (a) che tali controlli possono essere adeguati per veicoli di sette anni destinati a trasportare fino a nove persone, dato che, anche se numericamente in minor misura, debbono essere tutelate la salute e la vita delle persone, e (b) che veicoli importati aventi meno di sette anni (ad es. sei anni) possono subire un controllo sufficiente dopo il settimo anno dalla loro costruzione al fine di garantire la loro sicurezza. Per la verità sembra che lo stesso governo italiano, nel 1979, abbia introdotto, per i veicoli immatricolati in Italia e costruiti da oltre sette anni, restrizioni nel mantenere l'immatricolazione di quelli che, previa visita e prova, risultassero costruiti o ricostruiti da parti essenziali per la sicurezza della circolazione provenienti da veicoli radiati dalla circolazione o che fossero essi stessi costruiti da oltre sette anni.

Di conseguenza, pur ammettendo naturalmente in pieno l'esigenza di raggiungere gli obiettivi perseguiti, il governo italiano (su cui grava l'onere della prova: causa 251/78, *Denkavit Futtermittel/Ministro dell'agricoltura,* Racc. 1979, pag. 3369) non mi convince del fatto che questo divieto assoluto all'importazione di veicoli da immatricolare e destinati ad essere utilizzati come «autobus» sia stato dimostrato necessario e giustificato.

A mio parere, nella presente controversia né l'una né l'altra parte può invocare le norme della precitata direttiva del Consiglio n. 77/143. Non è sostenuto che nel periodo pertinente l'Italia avesse trasgredito la direttiva né può affermarsi che, poiché la direttiva non fissa un limite massimo di tempo dalla costruzione nel quale possono essere eseguiti per la prima volta i controlli, questi possono quindi essere imposti ad ogni momento, di guisa che il decreto non sia giustificabile a norma dell'art. 36. Una volta entrata in vigore la direttiva, i controlli sono divenuti obbligatori un anno dopo la prima utilizzazione. Viceversa non mi pare che debba desumersi dall'art. 5, n. 3, della direttiva che se non vengono rilasciati da un altro Stato membro attestati in ordine ai controlli tecnici effettuati, lo Stato membro in cui si intendono importare gli autobus possa automaticamente escluderli dai controlli tecnici.

Di conseguenza, ritengo fondata la domanda della Commissione diretta ad ottenere che venga dichiarato che, vietando l'importazione di autobus usati provenienti da un altro Stato membro, la cui data di costruzione sia anteriore al settimo anno antecedente a quello della richiesta di visita e prova, la Repubblica italiana è venuta meno agli obblighi ad essa incombenti in forza dell'art. 30 del Trattato CEE e che essa va condannata alle spese.