SENTENZA DELLA CORTE (Quinta Sezione)
29 maggio 1997 *

Nel procedimento C-329/95,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, a norma dell'art. 177 del Trattato CE, dal Länsrätten del län di Stoccolma (Svezia), nel procedimento amministrativo dinanzi ad esso pendente avviato dalla

VAG Sverige AB,

domanda vertente sull'interpretazione della direttiva del Consiglio 6 febbraio 1970, 70/156/CEE, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (GU L 42, pag. 1), nonché degli artt. 30 e 36 del Trattato CE,

LA CORTE (Quinta Sezione),

composta dai signori J. C. Moitinho de Almeida, presidente di sezione, C. Gulmann, D. A. O. Edward, J.-P. Puissochet e M. Wathelet (relatore), giudici,

avvocato generale: G. Tesauro
cancelliere: H. von Holstein, cancelliere aggiunto

* Lingua processuale: lo svedese.

viste le osservazioni scritte presentate:

— per la VAG Sverige AB, dai signori Ulf Roos, ingenjör, e Carl Riben, bolagsjurist, assistiti dall'avv. Francis Herbert, del foro di Bruxelles;

— per il governo svedese, dalla signora Lotty Nordling, rättschef presso il dipartimento del commercio estero del ministero degli Affari esteri, in qualità di agente;

— per il governo tedesco, dal signor Ernst Röder, Ministerialrat presso il ministero federale dell'Economia, in qualità di agente;

— per il governo francese, dalla signora Catherine de Salins, vicedirettore presso la direzione degli affari giuridici del ministero degli Affari esteri, e dalla signora Régine Loosli-Surrans, incaricata ad hoc presso la direzione medesima, in qualità di agenti;

— per la Commissione delle Comunità europee, dai signori Michel Nolin e Knut Simonsson, membri del servizio giuridico, in qualità di agenti,

vista la relazione d'udienza,

sentite le osservazioni orali della VAG Sverige AB, rappresentata dall'avv. Francis Herbert, del governo svedese, rappresentato dalla signora Lotty Nordling, del governo tedesco, rappresentato dal signor Bernd Kloke, Oberregierungsrat presso il ministero federale dell'Economia, in qualità di agente, del governo francese, rappresentato dalla signora Régine Loosli-Surrans, e della Commissione, rappresentata dai signori Michel Nolin e Knut Simonsson, all'udienza del 23 gennaio 1997,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 20 febbraio 1997,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con ordinanza 13 ottobre 1995, pervenuta alla Corte il 19 ottobre successivo, il Länsrätten del län di Stoccolma ha posto, a norma dell'art. 177 del Trattato CE, tre questioni pregiudiziali attinenti alla direttiva del Consiglio 6 febbraio 1970, 70/156/CEE, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (GU L 42, pag. 1; in prosieguo: la «direttiva 70/156» o la «direttiva-quadro»), ed agli artt. 30 e 36 del Trattato CE.

2 Tali questioni sono state sollevate nell'ambito di un procedimento amministrativo avviato dalla VAG Sverige AB, agente generale in Svezia per i veicoli dei marchi Audi e Volkswagen, avverso il diniego d'immatricolazione, da parte del Länsstyrelsen del län di Stoccolma (in prosieguo: la «prefettura della regione di Stoccolma»), di un veicolo nuovo del tipo Audi A 4.

3 La normativa comunitaria in materia di veicoli a motore è composta, da un lato, da una direttiva-quadro, la direttiva 70/156, che prevede una procedura di omologazione comunitaria e, dall'altro, da oltre quaranta direttive dette «particolari» che armonizzano le norme tecniche. Essa consente ai costruttori di veicoli del tipo M1, vale a dire di veicoli destinati al trasporto di persone con un massimo di otto posti a sedere oltre a quello del conducente, di ottenere presso le autorità di uno Stato membro un'omologazione valida in tutti gli Stati membri («omologazione comunitaria») per un modello («tipo di veicolo»), quando questo risponda ai requisiti fissati dalle singole direttive particolari. Sino al 31 dicembre 1995 i costruttori potevano optare per il sistema dell'omologazione comunitaria o per quello dell'omologazione nazionale. Successivamente a tale data, il sistema dell'omologazione comunitaria è divenuto obbligatorio, sostituendosi alle procedure e alle norme tecniche nazionali.

4 Ai sensi della direttiva 70/156, come modificata, da ultimo all'epoca dei fatti della causa principale, dalla direttiva del Consiglio 18 giugno 1992, 92/53/CEE (GU L 225, pag. 1), la domanda di omologazione comunitaria è presentata dal costruttore presso l'autorità competente di uno Stato membro (art. 3, n. 1). Qualsiasi domanda relativa a un tipo di veicolo, di sistema, di componente o di entità tecnica può essere peraltro presentata unicamente presso un solo Stato membro (art. 3, n. 5). Essa è accompagnata da una «documentazione informativa» e, eventualmente, dalle schede di omologazione che avrebbero già dovuto essere ottenute sulla base delle singole direttive particolari (art. 3, nn. 1 e 2).

5 Sino alla data di rilascio o di diniego dell'omologazione comunitaria, la documentazione relativa a ciascuna direttiva particolare è posta a disposizione delle autorità competenti in materia di omologazione dello Stato membro interessato (art. 3, n. 1). Queste procedono alla compilazione di una scheda di omologazione in cui è attestato che il tipo di veicolo di cui trattasi è conforme alle indicazioni contenute nella «documentazione informativa» e soddisfa le prescrizioni tecniche previste dalle singole direttive particolari (art. 4, nn. 1 e 3). La scheda così compilata viene quindi inviata al richiedente (art. 4, n. 3).

6 Ciò premesso, il costruttore rilascia un certificato di conformità per ogni singolo veicolo della serie, con cui attesta che il veicolo è conforme al tipo omologato (art. 6, n. 1).

7 L'art. 7, n. 1, prevede che «ciascuno Stato membro immatricola veicoli nuovi ovvero ne autorizza la vendita o la messa in circolazione fondandosi su motivi concernenti la costruzione o il funzionamento degli stessi, solo se detti veicoli sono accompagnati da un valido certificato di conformità».

8 Tuttavia, il n. 3 della stessa disposizione aggiunge che, «se uno Stato membro stabilisce che veicoli, componenti o entità tecniche di un particolare tipo, benché accompagnati da un certificato di conformità valido o regolarmente marcati, compromettono gravemente la sicurezza stradale, può, per un periodo massimo di sei

mesi, rifiutare l'immatricolazione di detti veicoli o vietare la vendita o la messa in circolazione sul proprio territorio di detti veicoli, componenti o entità tecniche. Esso ne informa immediatamente gli altri Stati membri e la Commissione, precisando i motivi della propria decisione. Se lo Stato membro che ha rilasciato l'omologazione contesta i rischi addotti per la sicurezza stradale ad esso notificati, gli Stati membri interessati si occupano per risolvere la controversia. La Commissione è tenuta informata e procede, ove necessario, alle consultazioni necessarie per pervenire ad una soluzione».

9 Il 24 maggio 1995 la prefettura della regione di Stoccolma negava l'immatricolazione di un veicolo nuovo del tipo Audi A 4. Pur avendo il costruttore optato per il sistema di omologazione comunitaria, il detto veicolo era tuttavia regolarmente munito di un certificato di conformità comunitario. La prefettura motivava il diniego sulla base del rilievo che mancava il certificato di conformità nazionale attestante che la serie di motori cui apparteneva il veicolo di cui trattasi rispondesse ai requisiti dettati dal bilavgasförordning (regolamento svedese relativo ai gas di scarico; in prosieguo: il «BAF»). Orbene, l'art. 12, primo comma, punto 9, della bilregisterkungörels (decreto svedese relativo all'immatricolazione dei veicoli) subordina l'immatricolazione alla presentazione del detto certificato di conformità nazionale oltre al certificato di conformità comunitario.

10 Il requisito del certificato nazionale è connesso al sistema svedese di controllo dei veicoli e di responsabilità del costruttore. Ogni costruttore che intenda porre in commercio automobili in Svezia deve impegnarsi a procedere gratuitamente alla riparazione dei veicoli che, in esito a un controllo ufficiale, non rispondano più alle norme in materia di emissione di gas di scarico. Tale impegno non riguarda tuttavia le vetture di privati che abbiano più di cinque anni o che abbiano percorso più di 80 000 km. In caso di difetti più gravi, può essere imposto al costruttore di procedere a proprie spese alla sostituzione di talune parti del sistema antinquinamento. In casi estremi, il costruttore può essere obbligato al ritiro di tutti i veicoli di uno stesso tipo (procedura detta di *recall*). Al fine di garantire la corretta esecuzione di tali impegni, la normativa svedese impone ai costruttori di veicoli fabbricati all'estero di designare un rappresentante ufficiale in Svezia.

11 Il certificato nazionale svedese e il rispettivo registro perseguirebbero l'obiettivo di classificare le vetture secondo una serie di motori, il che consentirebbe alle autorità competenti di disporre delle informazioni necessarie in ordine ai veicoli difettosi al fine di poter impegnare la responsabilità del costruttore.

12 La richiesta di certificato nazionale dev'essere presentata dal costruttore in occasione del lancio di un nuovo modello di vettura e vale per una «serie di motori», vale a dire per una categoria di veicoli aventi motore analogo (art. 2 del BAF). Il costruttore stesso sceglie la serie di motori alla quale il nuovo modello di vettura dovrà essere ricondotto.

13 I requisiti fissati dal BAF sono considerati soddisfatti quando la serie di motori cui appartiene il veicolo di cui trattasi goda di un'autorizzazione rilasciata da un'autorità nell'ambito dello spazio economico europeo (art. 6, secondo comma, del BAF). Conseguentemente, quando un tipo di veicolo sia stato oggetto di omologazione comunitaria, le autorità svedesi non procedono all'ulteriore controllo diretto a verificare concretamente la rispondenza alle norme nazionali in materia di emissione di gas di scarico.

14 Il rilascio del certificato nazionale è tuttavia subordinato alla presentazione di una documentazione specifica, coincidente in ampia misura con quella già presentata dal costruttore ai fini dell'ottenimento dell'omologazione comunitaria, nonché al pagamento di una serie di diritti il cui importo complessivo ammonta a circa 200 SKR per ogni veicolo venduto.

15 Dinanzi al Länsrätten del län di Stoccolma, la VAG Sverige AB sosteneva che l'interpretazione della normativa svedese seguita dalla prefettura della regione di Stoccolma si ponesse in contrasto con il diritto comunitario e, in particolare, con la direttiva-quadro.

16 Ciò premesso, il Länsrätten del län di Stoccolma poneva alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se il requisito del certificato previsto dall'art. 12, primo comma, punto 9, del decreto svedese in materia d'immatricolazione degli autoveicoli sia compatibile con le disposizioni della direttiva 70/156/CEE nel testo attualmente vigente.

2) In caso di soluzione affermativa della prima questione, se tale requisito sia compatibile con l'art. 30 del Trattato CE o se debba essere considerato invece quale "misura di effetto equivalente".

3) In caso di soluzione affermativa della prima questione e di soluzione della seconda questione nel senso che la disposizione di cui trattasi dev'essere considerata quale "misura di effetto equivalente", se il requisito rappresentato dalla produzione del certificato previsto dalla legge svedese possa essere giustificato ai sensi dell'art. 36 del Trattato».

Sulla prima questione

17 Con la prima questione il giudice nazionale chiede sostanzialmente se la direttiva 70/156 debba essere interpretata nel senso che essa osti a una normativa nazionale che subordini l'immatricolazione dei veicoli a motore muniti di un certificato di conformità comunitario valido alla presentazione di un certificato nazionale che ne attesti la conformità ai requisiti nazionali in materia di gas di scarico.

18 Dall'art. 7, nn. 1 e 3, della direttiva 70/156 emerge che uno Stato membro può negare l'immatricolazione di un veicolo munito di un certificato comunitario valido soltanto se accerta che il veicolo medesimo compromette gravemente la

sicurezza stradale. Tale diniego non può inoltre superare i sei mesi e lo Stato membro che adotti una siffatta decisione deve darne immediata informazione agli altri Stati membri e alla Commissione.

19 Al di fuori di questa precisa ipotesi, le disposizioni della direttiva 70/156 non prevedono alcuna possibilità di negare l'immatricolazione di veicoli nuovi muniti di un certificato comunitario di conformità valido.

20 Si deve rilevare che una normativa nazionale come quella in esame nella causa principale non risponde ai requisiti della deroga prevista dall'art. 7, n. 3. Infatti, il diniego d'immatricolazione previsto dalla detta normativa nazionale scaturisce da considerazioni relative alla tutela dell'ambiente e non da motivi attinenti alla sicurezza stradale.

21 Il governo svedese ha fatto tuttavia valere che, nel corso delle trattative relative all'adesione del Regno di Svezia all'Unione europea, i rappresentanti di quest'ultima hanno dichiarato che, in mancanza di disposizioni comunitarie sulla responsabilità dei costruttori, il Regno di Svezia avrebbe potuto mantenere in vigore il proprio sistema nel rispetto delle direttive in materia di responsabilità per i prodotti e di sicurezza dei prodotti.

22 Si deve tuttavia rilevare che nessuna disposizione dell'Atto relativo alle condizioni di adesione del Regno di Norvegia, della Repubblica d'Austria, della Repubblica di Finlandia e del Regno di Svezia e agli adattamenti dei trattati sui quali si fonda l'Unione europea (GU 1994, C 241, pag. 21) esonera il Regno di Svezia dal rispetto della direttiva 70/156, né pospone nei suoi confronti l'applicazione della direttiva medesima. L'allegato XII, che specifica le misure transitorie in materia di ambiente di cui all'art. 112 dell'Atto di adesione, non menziona infatti tale direttiva.

23 Si deve inoltre ricordare che le dichiarazioni contenute in un verbale possiedono valore limitato, nel senso che non possono essere prese in considerazione per interpretare una disposizione di diritto comunitario quando il loro contenuto non trova alcun riscontro nel testo della disposizione di cui trattasi e non ha pertanto portata giuridica (v. sentenza 26 febbraio 1991, causa C-292/89, Antonissen, Racc. pag. I-745, punto 18).

24 Alla luce delle considerazioni che precedono, si deve risolvere la prima questione affermando che la direttiva 70/156 dev'essere interpretata nel senso che essa osta a una normativa nazionale che subordini l'immatricolazione dei veicoli a motore muniti di un certificato di conformità comunitario valido alla presentazione di un certificato nazionale che ne attesti la conformità ai requisiti nazionali in materia di gas di scarico.

Sulla seconda e sulla terza questione (artt. 30 e 36 del Trattato)

25 Alla luce della soluzione data alla prima questione, non occorre risolvere la seconda e la terza questione.

Sulle spese

26 Le spese sostenute dai governi svedese, tedesco e francese, nonché dalla Commissione delle Comunità europee, che hanno presentato osservazioni alla Corte, non possono dar luogo a rifusione. Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE (Quinta Sezione),

pronunciandosi sulle questioni sottopostele dal Länsrätten del län di Stoccolma con ordinanza 13 ottobre 1995, dichiara:

La direttiva del Consiglio 6 febbraio 1970, 70/156/CEE, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, come modificata dalla direttiva del Consiglio 18 giugno 1992, 92/53/CEE, dev'essere interpretata nel senso che essa osta a una normativa nazionale che subordini l'immatricolazione dei veicoli a motore muniti di un certificato di conformità comunitario valido alla presentazione di un certificato nazionale che ne attesti la conformità ai requisiti nazionali in materia di gas di scarico.

Moitinho de Almeida Gulmann Edward

Puissochet Wathelet

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 29 maggio 1997.

Il cancelliere

R. Grass

Il presidente della Quinta Sezione

J. C. Moitinho de Almeida