CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE PHILIPPE LÉGER

presentate il 17 febbraio 2000 *

1. Dinanzi al Nederlandse Raad van State (Paesi Bassi) è pendente una contestazione relativa alla normativa olandese che determina le modalità di fissazione della data della prima immissione in circolazione delle autovetture.

Con la presente domanda di pronuncia pregiudiziale tale giudice chiede alla Corte di interpretare due categorie di questioni. Invita la Corte a dichiarare se:

a) una normativa come quella di cui trattasi nella causa a qua costituisca una regola tecnica soggetta all'obbligo di notifica previsto dalla direttiva 83/189/CEE [1], come modificata dalla direttiva 88/182/CEE [2] (in prosieguo: la «direttiva 83/189») e se

b) gli artt. 30 e 36 del Trattato CE (divenuti, in seguito a modifica, artt. 28 CE e 30 CE) debbano essere interpretati nel senso che ostano ad una normativa nazionale che disciplina le modalità di fissazione della data della prima immissione in circolazione dei veicoli.

Preliminarmente a tali questioni, il Nederlandse Raad van State domanda anche quale sia la versione della direttiva 83/189 applicabile ratione temporis alla controversia nella causa a qua.

I — Il contesto normativo

La direttiva 83/189

2. La direttiva 83/189 è diretta a salvaguardare, mediante un controllo previo, la libera circolazione delle merci [3]. A tal fine, essa istituisce un procedimento che impone agli Stati membri di notificare alla Commissione, prima della loro adozione, i loro

* Lingua originale: il francese.

1 — Direttiva del Consiglio 28 marzo 1983, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche (GU L 109, pag. 8).

2 — Direttiva del Consiglio 22 marzo 1988 (GU L 81, pag. 75).

3 — V., in particolare, sentenza 20 marzo 1997, causa C-13/96, Bic Benelux (Racc. pag. I-1753, punto 19).

progetti nel settore delle regolamentazioni tecniche [4].

3. L'art. 1 della direttiva 83/189 dispone:

«Ai sensi della presente direttiva si intende per:

1) "specificazione tecnica": la specificazione che figura in un documento che definisce le caratteristiche richieste di un prodotto, quali i livelli di qualità o di proprietà di utilizzazione, la sicurezza, le dimensioni, comprese le prescrizioni applicabili ad un prodotto per quanto riguarda la terminologia, i simboli, le prove ed i metodi di prova, l'imballaggio, la marchiatura e l'etichettatura (...)

5) "regola tecnica": le specificazioni tecniche, comprese le disposizioni che ad esse si applicano, la cui osservanza è obbligatoria de jure o de facto, per la commercializzazione o l'utilizzazione in uno Stato membro o in una parte importante di esso, ad eccezione di quelle fissate dalle autorità locali;

6) "progetto di regola tecnica": il testo di una specificazione tecnica, comprendente anche disposizioni amministrative, elaborato per adottarlo o farlo infine adottare come regola tecnica (...)

7) "prodotto": i prodotti di fabbricazione industriale e i prodotti agricoli».

4. Gli artt. 8 e 9 della direttiva 83/189 impongono agli Stati membri, da un lato, di comunicare alla Commissione i progetti di regole tecniche che rientrano nel suo ambito di applicazione e, dall'altro, in determinati casi, di rinviare di diversi mesi l'adozione di tali progetti per dare alla Commissione la possibilità di verificare se tali progetti siano compatibili con il diritto comunitario o di proporre o adottare una direttiva in materia.

5. L'art. 10 della direttiva 83/189 prevede che «Gli articoli 8 e 9 non sono applicabili quando gli Stati membri adempiono gli obblighi derivanti da direttive e regolamenti comunitari (...)».

4 — V. terzo 'considerando' della direttiva 83/189.

6. Nella sentenza 30 aprile 1996, CIA Security International [5], la Corte ha interpretato la direttiva 83/189 nel senso che l'inadempimento dell'obbligo di notifica, imposto dagli artt. 8 e 9, comporta l'inapplicabilità delle regole tecniche di cui trattasi e che esse pertanto non possono essere opposte ai singoli. Di conseguenza, la Corte ha dichiarato che i singoli possono avvalersi degli artt. 8 e 9 della direttiva 83/189 dinanzi al giudice a quo, al quale spetta rifiutare l'applicazione di una regola tecnica nazionale che non è stata notificata ai sensi di tale direttiva.

7. Il 23 marzo 1994, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato la direttiva 94/10/CE, recante seconda modifica sostanziale della direttiva 83/189 [6].

8. Il dodicesimo 'considerando' di tale testo enuncia «(...) che dall'attuazione della direttiva 83/189/CEE è emersa la necessità di chiarire la nozione di regola tecnica de facto (...)». Inoltre, il quattordicesimo 'considerando' sottolinea «(...) che dall'esperienza del funzionamento della direttiva 83/189/CEE risulta anche l'opportunità di chiarire o precisare talune definizioni, regole di procedura o obblighi degli Stati membri ai sensi di tale direttiva (...)».

9. L'art. 1 della direttiva 94/10 contiene le seguenti nuove definizioni:

«2) "specificazione tecnica": una specificazione che figura in un documento che definisce le caratteristiche richieste di un prodotto, quali i livelli di qualità o di proprietà di utilizzazione, la sicurezza, le dimensioni, comprese le prescrizioni applicabili al prodotto per quanto riguarda la denominazione di vendita, la terminologia, i simboli, le prove ed i metodi di prova, l'imballaggio, la marcatura e l'etichettatura, nonché le procedure di valutazione della conformità.

(...)

3) "altro requisito": un requisito diverso da una specificazione tecnica, imposto ad un prodotto per motivi di tutela, in particolare dei consumatori o dell'ambiente, e concernente il suo ciclo di vita dopo la commercializzazione, quali le sue condizioni di utilizzazione, di riciclaggio, di reimpiego o di eliminazione qualora tali condizioni possano influenzare in modo significativo la composizione o la natura del prodotto o la sua commercializzazione;

(...)

5 — Causa C-194/94 (Racc. pag. I-2201, punto 54).
6 — GU L 100, pag. 30.

9) "regola tecnica": una specificazione tecnica o altro requisito, comprese le disposizioni amministrative che ad esse si applicano, la cui osservanza è obbligatoria, de jure o de facto, per la commercializzazione o l'utilizzazione in uno Stato membro o in una parte importante di esso, nonché, fatte salve quelle di cui all'articolo 10, le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri intese a vietare la fabbricazione, la commercializzazione o l'utilizzazione di un prodotto».

10. Ai sensi dell'art. 2 della direttiva 94/10, gli Stati membri dovevano mettere in vigore le misure legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformavisi entro il 1° luglio 1995.

Le disposizioni nazionali [7]

11. La Wegenverkeerswet del 1994 (legge sulla circolazione stradale) costituisce la base della legislazione olandese in materia di circolazione stradale. Essa ha istituito un ente pubblico, il Dienst Wegverkeer (il servizio della circolazione stradale; in prosieguo: il «DW»), che, nei Paesi Bassi, è incaricato di rilasciare i numeri e i certificati di immatricolazione per le autovetture.

12. I certificati di immatricolazione olandesi si compongono di tre parti. La parte II contiene l'identità della persona a nome della quale il veicolo è immatricolato. La parte III contiene il numero di immatricolazione, i dati tecnici sintetici del veicolo nonché l'indicazione che riguarda la durata della validità del certificato di immatricolazione. La parte I contiene i dati tecnici dettagliati del veicolo nonché una rubrica denominata «Dati particolari»: tale rubrica riporta la data della immissione in circolazione del veicolo, vale a dire la data della sua prima autorizzazione alla circolazione [8].

13. Le regole relative alla fissazione della data della prima autorizzazione alla circolazione del veicolo sono dettate dal Regeling houdende vaststelling van regels omtrent de wijze waarop de datum van eerste toelating tot de openbare weg op het kentekenbewijs, dan wel het registratiebewijs van een voertuig wordt bepaald (regolamento relativo alle modalità di fissazione della data di prima autorizzazione sul certificato di immatricolazione del veicolo; in prosieguo: il «regolamento controverso»). Tale regolamento è stato adottato

7 — La descrizione che fornisco del contesto normativo nazionale è fondata sulla traduzione francese dell'ordinanza di rinvio (pagg. 4 e 5), sulle osservazioni del governo olandese (punti 3, 4 e 30-52) nonché sulle osservazioni della Commissione (punti 15-29).

8 — L'art. 10.1, n. 1, del Voertuigreglement 1994 (decreto olandese relativo all'attuazione della Wegenverkeerswet) dispone che si intende per data alla quale un veicolo viene messo in circolazione la data alla quale il detto veicolo è stato la prima volta autorizzato a circolare.

il 9 dicembre 1994 dal ministro olandese dei trasporti e dei lavori pubblici. Esso è entrato in vigore il 1° gennaio 1995.

14. Per determinare la data della prima autorizzazione alla circolazione del veicolo, il regolamento controverso [9] prevede essenzialmente tre ipotesi.

15. La *prima ipotesi* riguarda i veicoli che non hanno mai costituito oggetto di una immatricolazione nei Paesi Bassi o all'estero. In tal caso, l'art. 3 del regolamento controverso stabilisce che il DW è incaricato di verificare se il veicolo presenti «chiare tracce di utilizzazione».

Se l'autovettura presenta chiare tracce di utilizzazione, il DW fissa d'ufficio la data della prima autorizzazione alla circolazione del veicolo alla sua data di costruzione [10].

Per contro, se il veicolo non presenta alcuna chiara traccia di utilizzazione, il DW è autorizzato a rilasciare il certificato di immatricolazione «in bianco». Si tratta di un certificato che indica, come data della prima autorizzazione alla circolazione del veicolo, la data di rilascio del certificato di immatricolazione olandese. Tuttavia, il rilascio di un tale certificato è subordinato al requisito che la persona che chiede l'immatricolazione esibisca un documento ufficiale attestante che il veicolo non ha costituito oggetto di una precedente immatricolazione [11].

16. La *seconda ipotesi* riguarda i veicoli che hanno già costituito oggetto di una precedente immatricolazione nei Paesi Bassi. In tal caso, l'art. 2 del regolamento controverso stabilisce che i dati che figurano sul vecchio certificato di immatricolazione olandese siano riportati sul nuovo certificato. La data della prima autorizzazione alla circolazione del veicolo è pertanto quella che figura sul vecchio certificato di immatricolazione olandese.

17. Infine, la *terza ipotesi* riguarda i veicoli che hanno già costituito oggetto di una precedente immatricolazione fuori dai Paesi Bassi. In tal caso, l'art. 4 del regolamento controverso stabilisce che il DW è incaricato di verificare se il veicolo presenti «chiare tracce di utilizzazione».

9 — Faccio riferimento agli artt. 2-8 del regolamento controverso (v., a tal proposito, pagg. 4 e 5 della traduzione francese dell'ordinanza di rinvio; i punti 44-45 delle osservazioni del governo olandese e i punti 22-28 delle osservazioni della Commissione).

10 — Tuttavia, l'art. 8 del regolamento controverso autorizza la persona che chiede l'immatricolazione a produrre la prova contraria sulla base di documenti tassativamente elencati.

11 — L'art. 3, n. 4, del regolamento controverso stabilisce che, in assenza di un simile documento, il DW effettua un'inchiesta presso le autorità competenti degli altri Stati membri. Se scopre che il veicolo ha costituito già oggetto di una precedente immatricolazione all'estero, il DW fissa la data della prima autorizzazione alla circolazione del veicolo alla data del rilascio del certificato di immatricolazione straniero. Per contro, se l'inchiesta non fornisce alcun risultato, il DW è autorizzato a rilasciare un certificato di immatricolazione «in bianco».

Se il veicolo non presenta alcuna chiara traccia di utilizzazione, il DW è autorizzato a rilasciare un certificato di immatricolazione «in bianco». Tuttavia, per ottenere tale certificato la persona che chiede l'immatricolazione è tenuta a presentare due tipi di documenti, vale a dire:

a) un certificato di immatricolazione straniero rilasciato da non più di due giorni, e

b) l'originale della fattura d'acquisto con le seguenti menzioni: il chilometraggio del veicolo, che deve essere obbligatoriamente inferiore a 2500 chilometri, nonché la dichiarazione del venditore che tale veicolo è nuovo e non usato.

Per contro, se il veicolo presenta chiare tracce di utilizzazione o se è stato immatricolato da più di due giorni all'estero, il DW rilascia il certificato di immatricolazione che riporta, come data della prima autorizzazione alla circolazione del veicolo, la data di prima immissione in circolazione all'estero, come quest'ultima risulta dal certificato di immatricolazione straniero.

II — Fatti e procedimento nella causa a qua

18. La società Autohaus Werner Pelster GmbH (in prosieguo: la «Autohaus Werner»), con sede a Gronau in Germania, è rivenditore ufficiale della rete di vendita della Bayerische Motorenwerke AG (in prosieguo: la «BMW»).

19. Il 6 agosto 1996, faceva immatricolare, in Germania, un'autovettura di marca BMW. Le autorità competenti rilasciavano il certificato di immatricolazione a nome della Autohaus Werner, sicché il veicolo fu autorizzato alla circolazione in tale Stato.

20. Il 13 agosto 1996, la società Snellers Auto's BV (in prosieguo: la «Snellers»), un importatore parallelo olandese, acquistava il detto veicolo da Autohaus Werner. La fattura precisava che tale veicolo era nuovo e aveva percorso 800 chilometri. L'immatricolazione in Germania veniva annullata lo stesso giorno.

21. Il 14 agosto 1996, la Snellers ritirava il veicolo a Gronau e lo importava nei Paesi Bassi. Il 15 agosto 1996, presentava il veicolo al centro di controllo tecnico di Lichtenvoorde (Paesi Bassi) e chiedeva la sua immatricolazione in tale Stato.

22. Il 10 gennaio 1997, il DW di Zoetermeer rilasciava il certificato di immatricolazione che fissava la data della prima autorizzazione alla circolazione del veicolo al 6 agosto 1996. Infatti, la rubrica "Dati particolari» sulla parte I del certificato di immatricolazione recava l'annotazione: «data della prima autorizzazione 060896».

Il DW motivava la sua decisione con il fatto che il veicolo era stato immatricolato fuori dai Paesi Bassi per più di due giorni. Ai sensi degli artt. 4 e 5 del regolamento controverso, il DW non era pertanto autorizzato al rilascio di un certificato di immatricolazione «in bianco», ma doveva fissare la data della prima autorizzazione alla circolazione del veicolo alla data della sua immissione in circolazione nel territorio tedesco.

23. La Snellers reputava che la decisione del DW avesse come conseguenza di ridurre il valore di rivendita del veicolo. Infatti, alla data del rilascio del certificato di immatricolazione olandese, il 10 gennaio 1997, il veicolo verrebbe considerato, in base all'annotazione «data della prima autorizzazione 060896», come un veicolo rientrante sotto l'anno di costruzione 1996. Per contro, se il DW avesse rilasciato il certificato di immatricolazione «in bianco», il veicolo avrebbe potuto essere considerato, alla stessa data, come rientrante sotto l'anno di costruzione 1997 [12].

24. La Snellers impugnava pertanto tale decisione del DW dinanzi all'Arrondissementsrechtbank di Almelo. Il 3 aprile 1997, il presidente di tale tribunale annullava la decisione controversa. Tuttavia, il DW interponeva ricorso avverso la sentenza dinanzi al giudice a quo.

25. Nell'ambito della causa a qua, la Snellers sviluppa due serie di argomenti. Da un lato, afferma che il regolamento controverso costituisce una regola tecnica che non è stata notificata alla Commissione ai sensi della direttiva 83/189. Tale regolamento non le potrebbe quindi essere opposto in applicazione della giurisprudenza CIA Security International della Corte. Dall'altro, la Snellers reputa che il regolamento controverso sia incompatibile con gli artt. 30 e 36 del Trattato in quanto costituisce una misura di effetto equivalente ad una restrizione quantitativa, che non può essere giustificata da esigenze riguardanti la tutela dell'ambiente o la sicurezza della circolazione.

26. Nell'ordinanza di rinvio [13], il Nederlandse Raad van State ha constatato che il regolamento controverso non era stato notificato alla Commissione in applicazione delle disposizioni della direttiva 83/189.

12 — V. i punti 6-10 delle osservazioni della Snellers.

13 — Pag. 13 della traduzione in francese.

III — Le questioni pregiudiziali

27. Alla luce di quanto sopra, esso ha deciso di sospendere il giudizio e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni:

«1) Se, applicando la direttiva 83/189/CEE, come modificata con direttiva 88/182/CEE, a una normativa nazionale adottata il 9 dicembre 1994, debba altresì tenersi conto delle modifiche apportate dopo la detta data dalla direttiva 94/10/CE, ciò anche in considerazione della formulazione del testo utilizzato in quest'ultima direttiva.

2) In caso di soluzione *affermativa* della questione sub 1, se una normativa come il Regeling houdende vaststelling van regels omtrent de wijze waarop de datum van eerste toelating tot de openbare weg op het kentekenbewijs, dan wel het registratiebewijs van een voertuig wordt bepaald [il regolamento controverso] rientri nella sfera di applicazione della direttiva 83/189/CEE, come modificata dalla direttiva 88/182/CEE e dalla direttiva 94/10/CE.

3) In caso di soluzione *negativa* della questione sub 1

a) se il termine "specificazione tecnica" di cui all'art. 1, punto 1, della direttiva 83/189/CEE, come modificata con direttiva 88/182/CEE debba essere interpretato nel senso che si applica anche a una normativa come [il regolamento controverso]

b) in caso contrario, se una siffatta normativa rientri nell'art. 1, punto 5, della direttiva così modificata (regola tecnica).

4) Se si sia in presenza di una misura di effetto equivalente ad una restrizione quantitativa all'importazione vietata dall'art. 30 del Trattato CE, qualora una normativa nazionale relativa al rilascio di certificati di immatricolazione in bianco, che non fa alcuna formale distinzione tra gli importatori ufficiali e gli importatori paralleli, renda in pratica più difficile per questi ultimi fornire autovetture con un certificato di immatricolazione in bianco, perché essi possono far venire dall'estero solo autovetture immatricolate, e la detta normativa fa dipendere il rilascio di un certificato di immatricolazione in bianco, tra l'altro, dalla circostanza che l'autovettura di cui trattasi, importata da un altro Stato membro, non sia rimasta immatrico-

lata nel detto Stato membro per un periodo superiore ai due giorni.

5) In caso di soluzione *affermativa* della questione sub 4, se una normativa, come [il regolamento controverso], trovi la sua giustificazione nell'interesse della sicurezza della circolazione e/o della tutela ambientale e ciò, in particolare, per effetto del nesso della normativa con i requisiti applicabili alla autovettura e con la fissazione della data di decorrenza di un obbligo di controllo periodico generale.

6) In caso di soluzione *affermativa* della questione sub 5, se un siffatto ostacolo frapposto al commercio debba ritenersi proporzionato all'obiettivo perseguito dalla normativa nazionale in materia di rilascio di certificati di immatricolazione in bianco, qualora la detta normativa non consenta alcuna prova del fatto che si tratti di autovettura nuova; se ai fini della soluzione di tale questione sia determinante che un importatore parallelo possa convenire con il suo fornitore in un altro Stato membro che il detto fornitore, dopo il rilascio del certificato di immatricolazione estero, chieda la sospensione dell'autorizzazione rilasciata e revochi tale sospensione allorché l'importatore parallelo chieda l'immatricolazione nel paese di importazione».

IV — Soluzione delle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

28. Con la prima questione, il giudice a quo chiede se, per valutare se una normativa nazionale adottata il 9 dicembre 1994 costituisca una regola tecnica soggetta all'obbligo di notifica ai sensi della direttiva 83/189, occorra applicare soltanto le disposizioni di tale direttiva o, al contrario, le disposizioni di tale direttiva come modificata dalla direttiva 94/10.

29. I motivi che sono alla base della prima questione sono facili da capire. La direttiva 94/10 è stata adottata il 23 marzo 1994. Tuttavia, in conformità a una prassi corrente, essa stabiliva un termine alla scadenza del quale gli Stati membri erano tenuti a mettere in vigore le disposizioni necessarie per conformavisi. Tale termine — comunemente denominato «termine di trasposizione» — scadeva il 1° luglio 1995.

Orbene, nella fattispecie, il regolamento controverso è stato adottato il 9 dicembre 1994. Pertanto è intervenuto *dopo* l'adozione della direttiva 94/10, ma *prima* della scadenza del termine di trasposizione.

Il giudice a quo cerca così di identificare la versione della direttiva 83/189 rispetto alla quale occorre esaminare se il regolamento controverso costituisca una regola tecnica e, se del caso, se fosse soggetto all'obbligo di notifica previsto da tale testo.

30. La soluzione della prima questione pregiudiziale mi sembra derivare da due disposizioni del Trattato CE.

Da un lato, l'art. 189, terzo comma, del Trattato CE (divenuto art. 249, terzo comma, CE) stabilisce che «La direttiva vincola lo Stato membro cui è rivolta per quanto riguarda il risultato da raggiungere, salva restando la competenza degli organi nazionali in merito alla forma e ai mezzi».

Risulta da tale disposizione «(...) che agli Stati destinatari della direttiva è imposto, in forza di quest'ultima, un obbligo di risultato, che deve essere adempiuto alla scadenza del termine di trasposizione fissato dalla direttiva stessa» [14].

Dall'altro, in forza dell'art. 191 del Trattato CE (divenuto art. 254 CE), le direttive rivolte a tutti gli Stati membri entrano in vigore alla data da esse stabilita ovvero, in mancanza di data, nel ventesimo giorno successivo alla loro pubblicazione. Le altre direttive hanno efficacia dalla data della loro notifica agli Stati destinatari [15].

31. In modo schematico, si può considerare che le citate disposizioni, nonché la stessa direttiva, impongono agli Stati membri due serie di obblighi successivi: innanzi tutto, un «obbligo di trasposizione» e, poi, un «obbligo di esecuzione» della direttiva.

32. L'«obbligo di trasposizione» prescrive — secondo la formula canonica — che gli Stati membri adottino e mettano in vigore l'insieme delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla direttiva nel termine previsto. Gli Stati membri sono tenuti a prendere le misure necessarie per assicurare che il risultato prescritto dalla direttiva sia raggiunto alla scadenza del termine di trasposizione. Un tale obbligo comporta, in particolare, che essi integrino, nel loro ordinamento giuridico interno, le disposizioni «sostanziali» della direttiva, vale a dire le disposizioni della direttiva diverse da quelle che riguardano l'obbligo e il termine di trasposizione.

Ai sensi dell'art. 191 del Trattato, l'obbligo di trasposizione decorre, nei confronti degli Stati membri, dal giorno di entrata in

14 — Sentenza 19 gennaio 1982, causa 8/81, Becker (Racc. pag. 53, punto 18).

15 — L'art. 191 del Trattato CEE, prima di essere modificato dal Trattato sull'Unione europea, prevedeva che tutte le direttive avevano efficacia alla data della notificazione ai loro destinatari.

vigore della direttiva [16] — vale a dire, dalla data della sua notifica, dalla data da essa stabilita o, in mancanza di data, dal ventesimo giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*. E, ai sensi dell'art. 189, terzo comma, del Trattato, l'obbligo di trasposizione dura per tutto il periodo fissato dalla direttiva a tale effetto.

Nella citata sentenza Inter-Environnement Wallonie, la Corte ha, peraltro, dedotto dall'obbligo di trasposizione determinati limiti alla libertà di azione degli Stati membri in costanza del termine fissato per la trasposizione delle direttive comunitarie [17].

Infatti, dopo aver ricordato «(...) che una direttiva è produttiva di effetti giuridici nei confronti dello Stato membro destinatario sin dal momento della [sua entrata in vigore]» [18], la Corte ha dichiarato che «(...) dal combinato disposto degli artt. 5, secondo comma, e 189, terzo comma, del Trattato e dalla stessa direttiva risulta che, in pendenza di tale termine, [gli Stati membri] devono astenersi dall'adottare disposizioni che possano compromettere gravemente il risultato prescritto dalla direttiva stessa» [19].

33. Riguardo all'«obbligo di esecuzione», la direttiva impone che gli Stati membri si conformino al *contenuto* o all'*oggetto* del risultato prescritto dalla direttiva comunitaria. Gli Stati membri, come le autorità competenti e le persone interessate, sono tenuti ad applicare e a osservare le disposizioni sostanziali della direttiva nelle situazioni che quest'ultima disciplina. Un tale obbligo deriva dai provvedimenti di trasposizione adottati dagli Stati membri o, in mancanza, dall'effetto diretto che può eventualmente attribuirsi alle disposizioni pertinenti della direttiva di cui trattasi.

Tuttavia, in forza dell'art. 189, terzo comma, del Trattato, l'obbligo di esecuzione decorre, in via di principio, soltanto dalla scadenza del termine di trasposizione fissato dalla direttiva stessa [20].

Infatti, nella citata sentenza Becker, la Corte ha giudicato che «Da questo testo [l'art. 189, terzo comma, del Trattato] risulta che agli Stati destinatari della direttiva è imposto, in forza di quest'ultima, un obbligo di risultato, che deve essere adempiuto *alla scadenza del termine di trasposizione fissato dalla direttiva stessa*» [21].

16 — V., in tal senso, le conclusioni dell'avvocato generale Jacobs nella causa C-129/96, decisa con sentenza 18 dicembre 1997, Inter-Environnement Wallonie (Racc. pag. I-7411, paragrafo 30). Una parte della dottrina ritiene tuttavia che l'obbligo di trasposizione decorra dal giorno dell'*adozione* della direttiva: v. Tomasevic, D., «La situation des particuliers durant le délai de transposition des directives européennes», nel *Journal des tribunaux de droit européen*, 1998, pag. 184, punto 12.

17 — V. anche, su tale punto, le conclusioni dell'avvocato generale Mancini nella causa 30/85, decisa con sentenza 11 giugno 1987, Teuling (Racc. pag. 2497, paragrafo 7).

18 — Citata sentenza Inter-Environnement Wallonie, punto 41.

19 — Ibidem, punto 45.

20 — Salvo nell'ipotesi in cui uno Stato membro avesse trasposto la direttiva nel proprio ordinamento giuridico *prima* della scadenza del termine di trasposizione. In tal caso, l'obbligo di esecuzione deriverebbe dai soli provvedimenti nazionali di trasposizione e avrebbe effetto dal giorno fissato da tali provvedimenti.

21 — Citata sentenza Becker, punto 18 (il corsivo è mio). V. anche, in tal senso, sentenza 5 aprile 1979, causa 148/78, Ratti (Racc. pag. 1629, punto 44) e le conclusioni dell'avvocato generale Jacobs nella sentenza 10 novembre 1992, causa C-156/91, Hansa Fleisch Ernst Mundt (Racc. pag. I-5567, paragrafo 22). V. anche, nella dottrina, Prechal, S., *Directives in European Community Law*, 1995, pag. 24.

Inoltre, nella citata sentenza Inter-Environnement Wallonie, la Corte ha dichiarato che:

«Poiché questo termine [di trasposizione] è diretto, in particolare, a dare agli Stati membri il tempo necessario all'adozione dei provvedimenti di trasposizione, non si può contestare agli stessi Stati l'omessa trasposizione della direttiva nel loro ordinamento giuridico interno prima della scadenza di tale termine.

(...)

A questo proposito (...) *gli Stati membri non sono tenuti ad adottare queste misure prima della scadenza del termine per la trasposizione* (...)» [22].

34. La lettura che propongo delle disposizioni dell'art. 189, terzo comma, del Trattato, mi sembra anche confermata dalla giurisprudenza della Corte riguardo all'effetto diretto delle direttive comunitarie [23].

Infatti, è noto che il fondamento principale del riconoscimento, da parte della Corte, dell'effetto diretto delle direttive sta nel comportamento inadempiente dello Stato membro. La Corte ha dichiarato che «(...) lo Stato membro che non abbia adottato, entro i termini, i provvedimenti d'attuazione imposti dalla direttiva non può opporre ai singoli l'inadempimento, da parte sua, degli obblighi derivanti dalla direttiva stessa» [24]. Con tale giurisprudenza, la Corte vuole «(...) evitare che lo Stato possa trarre vantaggio dalla sua trasgressione del diritto comunitario» [25]. Infatti, la Corte ritiene che «Sarebbe inaccettabile (...) che lo Stato al quale il legislatore comunitario prescrive l'adozione di talune norme volte a disciplinare i suoi rapporti — o quelli degli enti statali — con i privati e a riconoscere a questi ultimi il godimento di taluni diritti potesse far valere la mancata esecuzione dei suoi obblighi al fine di privare i singoli del godimento di detti diritti» [26].

Orbene, ai sensi di una costante giurisprudenza della Corte, «(...) una direttiva può essere fatta valere dai singoli dinanzi ai giudici nazionali solo *dopo la scadenza del termine fissato per la sua recezione nell'ordinamento nazionale*» [27]. Le conseguenze di tale giurisprudenza si ricollegano alla conclusione della citata sentenza della Corte Inter-Environnement Wallonie: fino a quando il termine di trasposizione di una direttiva non è scaduto, uno Stato membro non può essere considerato come «inadem-

22 — Punti 43 e 45 (il corsivo è mio).

23 — Per una più ampia analisi dell'effetto diretto delle direttive, mi permetto di rinviare alle conclusioni che ho presentato l'11 gennaio 2000 nella causa C-287/98, Linster, Racc. pagg. I-6917, I-6920.

24 — Citata sentenza Ratti, punto 22.

25 — Sentenza 26 febbraio 1986, causa 152/84, Marshall (Racc. pag. 723, punto 49).

26 — Sentenza 14 luglio 1994, causa C-91/92, Faccini Dori (Racc. pag. I-3325, punto 23).

27 — Sentenza 3 marzo 1994, causa C-316/93, Vaneetveld (Racc. pag. I-763, punto 16; il corsivo è mio).

piente» per il fatto che non ha ancora recepito tale direttiva nel suo ordinamento giuridico interno [28].

35. Nella presente causa, il giudice a quo chiede se, per valutare se il regolamento controverso costituisca una regola tecnica soggetta all'obbligo di notifica previsto dalla direttiva 83/189, occorra applicare le disposizioni di tale direttiva come modificata dalla direttiva 94/10.

Al riguardo, si deve osservare che, se il regolamento controverso dovesse essere qualificato come «regola tecnica» ai sensi della direttiva 94/10, una tale qualificazione risulterebbe dalle disposizioni *sostanziali* di tale direttiva. In altri termini, l'eventuale obbligo di notificare il regolamento controverso alla Commissione in applicazione della direttiva 94/10 rientrerebbe esclusivamente nell'ambito di ciò che ho denominato «obbligo di esecuzione» della direttiva 94/10.

Orbene, alla data di adozione del regolamento controverso, il 9 dicembre 1994, la direttiva 94/10 non imponeva agli Stati membri alcun «obbligo di esecuzione» poiché il termine per la trasposizione di tale testo non era ancora scaduto. In forza dell'art. 189, terzo comma, del Trattato, tale obbligo è iniziato a decorrere soltanto alla scadenza del termine di trasposizione, vale a dire il 1° luglio 1995. Prima di tale scadenza, i soli obblighi che incombevano agli Stati membri rientravano nell'ambito di ciò che ho denominato «obbligo di trasposizione» della direttiva 94/10.

36. Di conseguenza, non si può contestare alle autorità olandesi di non aver esaminato e, se del caso, notificato il regolamento controverso in applicazione delle disposizioni della direttiva 94/10.

37. Propongo pertanto alla Corte di risolvere la prima questione pregiudiziale nel senso che, per valutare se una normativa nazionale adottata il 9 dicembre 1994 costituisca una regola tecnica soggetta all'obbligo di notifica previsto dalla direttiva 83/189, occorre applicare soltanto le disposizioni di tale direttiva, e non le disposizioni di tale direttiva come modificata dalla direttiva 94/10.

38. La mia conclusione sarebbe evidentemente diversa se dovesse risultare che il Regno dei Paesi Bassi aveva adottato i provvedimenti necessari per la trasposizione della direttiva 94/10 *prima* dell'adozione del regolamento controverso. Infatti, in tal caso, la sua qualificazione eventuale come «regola tecnica», così come l'obbligo eventuale di notificarlo alla Commissione

28 — Tale interpretazione è confermata ulteriormente dalla giurisprudenza della Corte riguardo all'art. 169 del Trattato CE (divenuto art. 226 CE). Infatti, come faceva notare a ragione l'avvocato generale Jacobs nelle sue conclusioni nella citata sentenza Inter-Environnement Wallonie: «[La Corte] nelle sue numerose pronunce in procedimenti relativi all'art. 169 del Trattato relativi all'omessa trasposizione di direttive, nel dichiarare che gli Stati membri sono venuti meno agli obblighi ad essi incombenti ai sensi del diritto comunitario, ha conformemente definito la violazione un'omissione nell'adottare i provvedimenti necessari alla trasposizione *entro il termine prescritto*» (paragrafo 16).

dovrebbero essere valutati alla luce dei soli provvedimenti olandesi di trasposizione e decorrerebbero dalla data fissata da tali provvedimenti.

Tuttavia, in mancanza di un'indicazione relativa a tale trasposizione «anticipata» della direttiva 94/10 nel diritto olandese, esaminerò la questione se il regolamento controverso costituisca una regola tecnica alla luce delle disposizioni della direttiva 83/189.

Sulla seconda questione

39. Tenuto conto della soluzione innanzi proposta, l'oggetto della seconda questione sollevata dal Nederlandse Raad van State è venuto meno.

Sulla terza questione

40. Con la terza questione, il giudice a quo chiede se la data della prima autorizzazione alla circolazione di un veicolo costituisca una specificazione tecnica ai sensi della direttiva 83/189 e se la norma nazionale che ne determina le modalità di fissazione sia una regola tecnica ai sensi di tale direttiva.

Inoltre, come risulta dalla motivazione dell'ordinanza di rinvio [29], il Nederlandse Raad van State chiede anche se lo Stato membro che ha adottato una tale norma sia tenuto a notificarla alla Commissione in applicazione dell'art. 8 della direttiva 83/189 o se sia esente da tale obbligo ai sensi dell'art. 10 di detta direttiva.

Sulla qualificazione come regola tecnica

41. Nelle mie conclusioni nella causa decisa con sentenza 11 maggio 1999, Albers e a. [30], ho considerato che i termini dell'art. 1, punti 1 e 5, della direttiva 83/189 erano redatti in modo sufficientemente chiaro, preciso e generale per poter essere applicati alle diverse ipotesi che si presentano nell'ambito dei procedimenti pregiudiziali. Ho anche individuato l'insieme degli elementi da prendere in considerazione nell'applicazione della definizione di «regola tecnica» prevista da tale testo.

29 — V. pagg. 10 e 16 della traduzione francese.

30 — Cause riunite da C-425/97 a C-427/97 (Racc. pag. I-2947, paragrafi 15-19).

42. In tal senso, risulta dalle citate disposizioni della direttiva 83/189 e dalla giurisprudenza della Corte nella materia [31] che:

— *per quanto riguarda il contenuto della normativa nazionale*: si deve trattare di un insieme di indicazioni formalizzate relative alle caratteristiche di un prodotto;

— *per quanto riguarda l'autore della normativa nazionale*: quest'ultima deve essere adottata da un'autorità nazionale diversa da un'autorità locale;

— *per quanto riguarda l'effetto della normativa nazionale*: quest'ultima deve essere obbligatoria di fatto o di diritto e produrre effetti giuridici propri [32];

— *per quanto riguarda la sanzione per l'inosservanza della normativa nazionale*: quest'ultima deve essere osservata pena il divieto della commercializzazione o dell'utilizzazione del prodotto nel territorio dello Stato membro o in una parte importante di esso. In altri termini, solo una normativa nazionale è idonea «ad ostacolare direttamente o indirettamente, in atto o in potenza, gli scambi intracomunitari di merci» [33] può essere qualificata come regola tecnica ai sensi della direttiva 83/189.

43. Contrariamente alla maggior parte degli intervenienti nella presente causa [34], ritengo che il regolamento controverso soddisfi effettivamente i requisiti testé elencati.

44. *In primo luogo*, i veicoli sono prodotti dell'industria automobilistica e, di conseguenza, «prodotti di fabbricazione industriale» ai sensi dell'art. 1, punto 7, della direttiva 83/189.

45. *In secondo luogo*, in conformità all'art. 1, punto 1, della direttiva 83/189, la data della prima autorizzazione alla circolazione del veicolo costituisce un'indicazione formale che figura in un documento amministrativo (il certificato di

31 — In particolare citate sentenze CIA Security International e Bic Benelux.

32 — V. citata sentenza CIA Security International, punti 29 e 30.

33 — Citata sentenza Bic Benelux, punto 19.

34 — V. le osservazioni del governo austriaco (pagg. 6 e 7 della traduzione francese); le osservazioni del governo belga (pag. 2); le osservazioni del governo francese (punti 6.1-6.3); le osservazioni del governo olandese (punti 87-93) e le osservazioni della Commissione (punti 66-71).

immatricolazione) e che definisce determinate caratteristiche del prodotto (il veicolo). Essa costituisce un elemento distintivo, riconoscibile, che consente di identificare il veicolo e individuarlo rispetto a qualsiasi altro.

In tal senso, la data della prima autorizzazione alla circolazione del veicolo determina la data alla quale le autorità competenti hanno ufficialmente autorizzato l'uso per il quale il prodotto era destinato, nonché l'eventuale periodo durante il quale esso è oggetto di tale uso. Peraltro, tale data condiziona taluni requisiti relativi alla «utilizzazione del prodotto», come l'obbligo di sottoporre il veicolo ad un controllo tecnico periodico. Infatti, ai sensi della direttiva *96/96/CE* [35], un tale obbligo è prescritto, in via di principio, ogni quattro anni a partire dalla «data di prima utilizzazione» del veicolo [36].

Inoltre, le disposizioni del regolamento controverso stabiliscono che la data della prima autorizzazione alla circolazione del veicolo costituisce il riflesso diretto di determinati dati tecnici relativi alla *vetustà* del veicolo. Infatti, ai sensi di tale regolamento, la determinazione della data di prima immissione in circolazione del veicolo dipende da elementi tecnici, come:

a) l'esistenza o la mancanza di «chiare tracce di utilizzazione» sul veicolo;

b) il carattere nuovo o usato del veicolo;

c) il suo chilometraggio che, secondo i casi, è inferiore o superiore a 2 500 chilometri, e

d) l'esistenza o la mancanza di una precedente immatricolazione nei Paesi Bassi o all'estero, nonché la durata eventuale di tale immatricolazione [37].

46. *In terzo luogo*, il regolamento controverso è stato adottato dal ministro olandese dei trasporti e dei lavori pubblici [38]. Esso è stato adottato pertanto da un'autorità nazionale diversa da un'autorità locale.

35 — Direttiva del Consiglio 20 dicembre 1996, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (GU 1997, L 46, pag. 1).

36 — Tale termine può essere ridotto a un anno a seconda della categoria dei veicoli interessati: v. l'allegato I della direttiva *96/96*.

37 — A tal proposito, è significativo constatare che la data della prima autorizzazione alla circolazione del veicolo figura nella parte I dei certificati di immatricolazione olandesi, che contiene i «dati tecnici dettagliati» del veicolo (v. punti 43 e 44 delle osservazioni del governo olandese).

38 — V. pag. 4 della traduzione francese dell'ordinanza di rinvio.

47. *In quarto luogo*, non vi è dubbio che il regolamento controverso contenga disposizioni la cui osservanza è obbligatoria per la commercializzazione e l'utilizzazione dei veicoli nel territorio olandese. Infatti, una persona fisica o giuridica che rifiutasse di conformarsi al procedimento di immatricolazione grazie al quale il DW determina la data della prima autorizzazione alla circolazione del veicolo non potrebbe legalmente commercializzare o utilizzare il veicolo nel territorio dei Paesi Bassi. Il regolamento controverso costituisce pertanto un provvedimento che è idoneo ad ostacolare direttamente o indirettamente, in atto o in potenza, gli scambi intracomunitari di merci [39].

48. Come risulta dalle considerazioni che precedono, il regolamento controverso deve pertanto essere qualificato come «regola tecnica» ai sensi dell'art. 1, punto 5, della direttiva 83/189.

49. Nelle loro osservazioni scritte, taluni intervenienti hanno tuttavia fatto valere che l'immatricolazione dei veicoli rientrava nelle prerogative delle pubbliche autorità degli Stati membri. Infatti, le disposizioni nazionali relative alla immatricolazione dei veicoli avrebbero come principale obiettivo di consentire alle autorità competenti di identificare le persone che hanno commesso un'infrazione al codice stradale e di applicare le sanzioni prescritte. Di conseguenza, tali disposizioni si sottrarrebbero all'ambito di applicazione della direttiva 83/189.

Tale argomento non può essere accolto.

Infatti, nella sentenza Lemmens la Corte ha già dichiarato che «(...) nessun elemento della direttiva [83/189] indica che delle regole tecniche ai sensi dell'art. 1, per il fatto di rientrare nella sfera del diritto penale, siano escluse dall'obbligo di comunicazione e che l'ambito d'applicazione della direttiva sia limitato ai prodotti destinati ad usi estranei alla competenza delle pubbliche autorità. A questo proposito (...) [la] direttiva [83/189] si applica alle regole tecniche indipendentemente dai motivi che hanno giustificato la loro adozione» [40].

50. Mi resta quindi da esaminare se le autorità olandesi fossero tenute a notificare

39 — Inoltre, come risulta dall'ordinanza di rinvio (pagg. 17 e 18 della traduzione francese) il regolamento controverso può avere altre ripercussioni sulla libera circolazione delle merci. Infatti, sembra che, in taluni Stati membri, i costruttori automobilistici impongano ai rivenditori che fanno parte della loro rete ufficiale di distribuzione di immatricolare, subito dopo l'uscita dalla fabbrica, i veicoli che sono destinati a essere rivenduti agli importatori paralleli. Così, a differenza dei rivenditori ufficiali, gli importatori paralleli potrebbero ottenere, presso tali rivenditori, solo veicoli che costituiscono già oggetto di immatricolazione nel paese di esportazione. Orbene, il regolamento controverso subordina il rilascio del certificato di immatricolazione «in bianco» — cioè un certificato che non contiene alcuna indicazione relativa ad una precedente immatricolazione — all'esplicito requisito che il veicolo non abbia costituito oggetto di una precedente immatricolazione fuori dai Paesi Bassi *per un periodo superiore ai due giorni*. Il Nederlandse Raad van State deduce da tali circostanze che il regolamento controverso ha per effetto di rendere le importazioni parallele di veicoli più difficili rispetto alle importazioni ufficiali (v. la formulazione della quarta questione pregiudiziale).

40 — Sentenza 16 giugno 1998, causa C-226/97 (Racc. pag. I-3711, punto 20).

il regolamento controverso alla Commissione in applicazione dell'art. 8 della direttiva 83/189 o se fossero esenti da tale obbligo in forza dell'art. 10 della stessa.

Sull'obbligo di notifica

51. In primo luogo, mi sembra utile verificare se la Snellers sia effettivamente legittimata ad avvalersi della giurisprudenza Cia Security International dinanzi al giudice a quo.

52. Infatti, è noto che, nella citata sentenza Lemmens, la Corte fu indotta a circoscrivere la portata dell'effetto diretto dell'art. 8 della direttiva 83/189.

La causa Lemmens riguardava una normativa nazionale che disciplinava le caratteristiche alle quali dovevano rispondere gli etilometri utilizzati dalla polizia giudiziaria nell'ambito degli alcoltest. La Corte era chiamata a determinare le conseguenze della mancata comunicazione di tale normativa sui procedimenti penali istruiti nei confronti di conducenti accusati di guida in stato d'ebbrezza e per i quali la prova di alcolemia era stata prodotta mediante tali etilometri.

In tale circostanza, la Corte ha giudicato che «(...) se la mancata comunicazione di regole tecniche, che costituisce un vizio procedurale in sede d'adozione, le rende inapplicabili in quanto ostacolano l'uso o la commercializzazione di un prodotto non conforme a tali regole, *essa non ha per contro l'effetto di rendere illecito ogni uso di un prodotto conforme alle regole non comunicate*» [41].

Infatti, la Corte ha constatato che le norme nazionali applicate nei confronti di quegli imputati — vale a dire le norme che vietano la guida in stato d'ebbrezza e quelle che obbligano il conducente a soffiare in un etilometro — erano differenti da quelle che, data la mancata comunicazione, erano inopponibili ai privati. La Corte ha così osservato che «l'utilizzazione del prodotto da parte delle pubbliche autorità, in un caso come quello in esame, non è atta a creare un ostacolo per gli scambi che avrebbe potuto essere evitato se la procedura di comunicazione fosse stata seguita» [42].

53. Come risulta dalla citata sentenza Lemmens, gli effetti della giurisprudenza

41 — Ibidem, punto 35 (il corsivo è mio).
42 — Ibidem, punto 36.

CIA Security International sono limitati alle sole persone che giustificano un *interesse diretto* a che le regole tecniche nazionali non comunicate alla Commissione siano controllate ai sensi della direttiva 83/189.

54. Orbene, nella fattispecie, mi sembra che la Snellers giustifichi un tale interesse. Infatti, essa ha proceduto all'importazione parallela di un veicolo e ne ha chiesto l'immatricolazione nei Paesi Bassi. Inoltre, essa reputa che le regole tecniche applicabili nell'ambito della procedura di immatricolazione abbiano per effetto di ridurre il valore di rivendita del veicolo e, quindi, costituiscano un ostacolo alla libera circolazione delle merci. La Snellers ha pertanto un interesse diretto e manifesto a che le regole tecniche contenute nel regolamento controverso siano controllate ai sensi della direttiva 83/189.

55. Ciò detto, ritengo che il regolamento controverso non possa rientrare nell'ambito di applicazione dell'esonero dall'obbligo di notifica previsto dall'art. 10 della direttiva 83/189.

56. Infatti, a mia conoscenza, non esiste alcun testo di diritto comunitario che disciplini, direttamente o indirettamente, le modalità di determinazione della data di prima autorizzazione alla circolazione dei veicoli.

57. In udienza, il governo olandese ha fatto tuttavia riferimento alle disposizioni della direttiva 1999/37/CE, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli [43].

Tale direttiva è diretta ad armonizzare la presentazione e il contenuto delle carte di circolazione per agevolarne la comprensione e favorire inoltre, per i veicoli immatricolati in uno Stato membro, la libera circolazione stradale sul territorio degli altri Stati membri [44]. Gli allegati I e II di tale testo [45] stabiliscono che le carte di circolazione devono in particolare contenere la «data della prima immatricolazione del veicolo».

Sulla base dei citati allegati, il governo olandese ha affermato che la direttiva 1999/37 aveva l'effetto di annullare la libertà degli Stati membri quanto alle modalità di fissazione della data della prima immissione in circolazione dei veicoli nel loro territorio. Al contrario, il governo francese reputa che la direttiva 1999/37 si limiti a imporre l'obbligo di indicare la data della prima immatricolazione del veicolo nelle carte di circolazione, ma non è diretta a disciplinare il *modo* in cui gli Stati

43 — Direttiva del Consiglio 29 aprile 1999 (GU L 138, pag. 57).

44 — V. terzo 'considerando' della direttiva 1999/37.

45 — V. punto V, B, degli allegati I e II.

membri devono fissare tale data nelle loro rispettive legislazioni.

58. Mi sembra tuttavia che la Corte non debba risolvere tale questione per determinare se le autorità olandesi fossero o meno esonerate dall'obbligo di notifica previsto dalla direttiva 83/189.

Infatti, è sufficiente constatare che la direttiva 1999/37 è stata adottata dal Consiglio il *29 aprile 1999*, vale a dire molto tempo dopo il regolamento controverso (adottato il 9 dicembre 1994). Alla data dell'adozione di tale regolamento, la direttiva 1999/37 non prescriveva quindi nessun obbligo che il governo olandese avrebbe dovuto adempiere.

59. Alla luce di quanto sopra, ritengo che le autorità olandesi fossero tenute a notificare il regolamento controverso alla Commissione in applicazione dell'art. 8 della direttiva 83/189.

60. Propongo pertanto alla Corte di risolvere la terza questione pregiudiziale nel senso che la data della prima autorizzazione alla circolazione di un veicolo costituisce una specificazione tecnica ai sensi dell'art. 1, punto 1, della direttiva 83/189 e che la norma nazionale che ne determina le modalità di fissazione costituisce una regola tecnica ai sensi dell'art. 1, punto 5, di tale direttiva. Invito inoltre la Corte a dichiarare che lo Stato membro il quale adotta una norma nazionale come quella summenzionata è tenuto a notificarla alla Commissione in applicazione dell'art. 8 della direttiva 83/189.

Sulle altre questioni

61. Come risulta dall'ordinanza di rinvio, le altre questioni sollevate dal Nederlandse Raad van State sono rivolte alla Corte solo nel caso di soluzione negativa della seconda o della terza questione pregiudiziale[46]. Tenuto conto della soluzione affermativa che propongo alla Corte di dare a queste ultime, non è necessario accertare se gli artt. 30 e 36 del Trattato ostino ad una normativa nazionale come quella di cui trattasi nella causa a qua.

46 — Infatti, nell'ordinanza di rinvio, il Nederlandse Raad van State ha espressamente indicato che: «qualora [il regolamento controverso] avesse dovuto essere notificato, deve restare disapplicato in mancanza di una notifica e tenuto conto della citata sentenza Securitel. Qualora dalla soluzione alle questioni 2 o 3 dovesse emergere che [il regolamento controverso] non doveva essere notificato, si deve esaminare se esso contenga un ostacolo al commercio vietato dall'art. 30 del Trattato CE» (pag. 16 della traduzione francese).

Conclusione

62. Sulla scorta delle considerazioni che precedono, propongo alla Corte di dichiarare:

«1) Fatti salvi i provvedimenti di trasposizione adottati dallo Stato membro interessato, per valutare se una normativa nazionale adottata il 9 dicembre 1994 costituisca una regola tecnica soggetta all'obbligo di notifica stabilito dalla direttiva del Consiglio 28 marzo 1983, 83/189/CEE, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche, occorre applicare la versione di tale direttiva come modificata dalla direttiva del Consiglio 22 marzo 1988, 88/182/CEE, e non la versione modificata dalla direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 23 marzo 1994, 94/10/CE.

2) La data della prima autorizzazione alla circolazione di un'autovettura costituisce una specificazione tecnica ai sensi dell'art. 1, punto 1, della direttiva 83/189, come modificata dalla direttiva 88/182, e la norma nazionale che ne determina le modalità di fissazione è una regola tecnica ai sensi dell'art. 1, punto 5, di tale direttiva.

Lo Stato membro che adotta una norma nazionale come quella summenzionata è tenuto a notificarla alla Commissione in applicazione dell'art. 8 della direttiva 83/189, come modificata dalla direttiva 88/182».