per quanto riguarda le condizioni d'ammissione per le imprese di trasporto soggette alla loro giurisdizione. Queste disposizioni, per loro natura, sono atte ad essere applicate dal giudice; spetta quindi al giudice nazionale controllare la conformità della normativa nazionale in materia a dette disposizioni, qualora una parte le faccia valere in giudizio.

3. In forza della prima direttiva del Consiglio relativa all'emanazione di determinate norme comuni per i trasporti internazionali, le autorità competenti di uno Stato membro possono mantenere in vigore, nei confronti delle imprese stabilite in tale Stato membro, un regime di autorizzazioni per la categoria di trasporti internazionali di merci su strada per conto terzi nominata nell'allegato II della direttiva, qualora un siffatto regime sia diretto a limitare la capacità di carico sfruttabile da parte di tali imprese nei trasporti internazionali, anche se dette imprese soddisfano tutte le altre condizioni poste dalla normativa nazionale per l'ammissione ai trasporti nazionali ed internazionali.

4. L'art. 7 del Trattato è inteso ad eliminare le discriminazioni basate sulla nazionalità che possono risultare dalla legislazione o dalla prassi amministrativa dello stesso Stato membro, non già le disparità di trattamento che derivano, per le imprese dei vari Stati membri, in mancanza di una politica comune in fatto di trasporti, dalle disparità delle legislazioni nazionali.

Non si può quindi considerare come una discriminazione in contrasto con l'art. 7 del Trattato il fatto che, in forza della prima direttiva relativa all'emanazione di determinate norme comuni per i trasporti internazionali, uno Stato membro sottoponga le imprese di trasporto stabilite nel proprio territorio a restrizioni quantitative per quanto riguarda la capacità di carico sfruttabile nei trasporti internazionali fra gli Stati membri, mentre, a norma dell'art. 1, n. 3, della stessa direttiva, esso è tenuto ad ammettere nel proprio territorio, senza alcuna restrizione, i trasporti originari di altri Stati membri, anche qualora questi Stati applichino condizioni di ammissione più favorevoli, in fatto di capacità di carico, alle imprese stabilite nel loro territorio.

Nel procedimento 126/82,

avente ad oggetto la domanda di pronunzia pregiudiziale proposta alla Corte, a norma dell'art. 177 del Trattato CEE, dalla Sezione del contenzioso del «Raad van State» (Consiglio di Stato dei Paesi Bassi), nella causa dinanzi ad essa pendente fra

D. J. SMIT TRANSPORT BV, impresa di trasporti con sede in L'Aia,

e

COMMISSIE GRENSOVERSCHRIJDEND BEROEPSGOEDERENVERVOER (Commissione per il trasporto professionale internazionale di merci) della «Stichting Nederlandsche Internationale Wegvervoer Organisatie» NIWO (Fondazione Organizzazione olandese dei trasporti internazionali su strada),

domanda vertente sull'efficacia in diritto interno e sull'interpretazione dell'art. 1, n. 3, e dell'art. 3 della prima direttiva del Consiglio 23 luglio 1962, relativa all'emanazione di talune norme comuni in materia di trasporti internazionali (trasporti di merci su strada per conto terzi), nonché sull'interpretazione dell'art. 7 del Trattato CEE,

LA CORTE

composta dai signori J. Mertens de Wilmars, presidente, P. Pescatore, A. O'Keeffe e U. Everling, presidenti di Sezione, G. Bosco, T. Koopmans, O. Due, K. Bahlmann e Y. Galmot, giudici,

avvocato generale: G. Reischl
cancelliere: P. Heim

ha pronunziato la seguente

SENTENZA

In fatto

I fatti che hanno dato origine alla controversia, le varie fasi del procedimento e le osservazioni presentate in forza dell'art. 20 del protocollo sullo Statuto (CEE) della Corte di giustizia si possono riassumere come segue:

I — Gli antefatti e la fase scritta del procedimento

Nei Paesi Bassi, il settore dei trasporti di merci su strada è disciplinato essenzialmente dalla «Wet Autovervoer Goede-

ren», WAG (legge 4 agosto 1951 relativa alla disciplina del trasporto di merci su autoveicoli; Staatsblad 342), che nel frattempo è stata modificata varie volte, nonché dal «Uitvoeringsbesluit Autovervoer Goederen», UAG (decreto 16 gennaio 1954 per l'adozione di un regolamento amministrativo d'attuazione della legge sui trasporti di merci su strada; Staatsblad 6).

Ai sensi dell'art. 4 della legge, il trasporto di merci a mezzo camion è consentito solo su licenza o registrazione per trasporti effettuati per conto proprio; l'art. 18 del decreto subordina il trasporto internazionale di merci su strada per conto terzi al possesso di una licenza speciale. L'autorizzazione ad effettuare trasporti internazionali è subordinata, ai sensi dell'art. 25 del decreto, alla condizione che l'impresa sia già titolare di una o diverse licenze per un altro trasporto di merci previsto dalla legge.

La legge subordina il rilascio di una licenza di trasporto di merci su strada per conto terzi a determinate condizioni: l'art. 56 stabilisce i criteri «qualitativi» (qualificazione professionale e solvibilità); ai sensi dell'art. 44, la licenza reca l'indicazione della capacità di carico massima per il trasporto.

Il decreto stabilisce altresì, all'art. 23, che la licenza speciale di effettuare trasporti internazionali per conto terzi è subordinata al requisito della capacità di carico massima.

L'art. 36 della legge prevede che la licenza può essere rifiutata e che è possibile «respingere la domanda» nell'«interesse generale dei trasporti», essendo chiaro che l'art. 1 della legge intende la suddetta espressione nel senso di «interesse di una gestione equa ed equilibrata — anche in un'ottica sociale generale — dei vari interessi ricompresi nel trasporto di merci».

D'altra parte, secondo le istruzioni che si applicano in materia (decreto 2 febbraio 1954 del Ministro dei trasporti e del Waterstaat, recante trasferimento di competenze in materia di trasporti internazionali per conto terzi, Ned. Stcrt. 1954, n. 26), le domande, di regola, non vengono respinte se rispondono alle necessità esistenti nel settore dei trasporti internazionali per conto terzi.

Il 17 marzo 1976, l'impresa D. J. Smit Transport BV, con sede all'Aia, specializzata in traslochi internazionali, otteneva il rilascio di una licenza per effettuare trasporti internazionali per conto terzi, da e verso tutti i paesi europei, valida fino al 3 giugno 1981, e con capacità di carico limitata a 20 tonnellate.

Il 3 aprile 1979, la Smit chiedeva una modifica della suddetta licenza, in modo da aumentare la capacità di carico a 36,29 tonnellate per poter adibire al trasporto il complesso del suo parco veicoli.

Tale domanda veniva respinta con decisione 13 settembre 1979 dalla «Commissie Grensoverschrijdend Beroepsgoederenvervoer» (Commissione per i trasporti professionali internazionali di merci) della «Stichting Nederlandsche Internationale Wegvervoer Organisatie», NIWO (Fondazione Organizzazione olandese dei trasporti internazionali su strada). Il rifiuto veniva motivato con il fatto che «l'interesse generale dei trasporti» ostava all'aumento della capacità consentita, in quanto non giustificato dalle necessità del settore dei trasporti, poiché, da un'indagine, era risultato che la società Smit non esauriva nemmeno la capacità di carico già attribuitale.

Il 10 dicembre 1979, la Smit impugnava la suddetta decisione dinanzi alla Co-

rona, che ne investiva la Sezione del contenzioso del «Raad van State» (consiglio di Stato).

A sostegno del ricorso, l'impresa faceva valere in particolare che la limitazione della capacità di carico è incompatibile con la prima direttiva del consiglio 23 luglio 1962, relativa alla emanazione di talune norme comuni in materia di trasporti internazionali (trasporti di merci su strada per conto terzi) (GU 1962, pag. 2005), e in ispecie con l'art. 1, n. 3, e con l'art. 3.

L'art. 1, n. 1, della direttiva recita:

Al più tardi entro la fine dell'anno 1962, alle condizioni definite nei paragrafi 2 e 3, ciascuno Stato membro deve liberare i trasporti internazionali di merci su strada per conto terzi con gli altri Stati membri, elencati negli allegati I e II alla presente direttiva, in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo o in transito sul territorio del medesimo.

Ai sensi del n. 3 dello stesso articolo, i trasporti elencati nell'allegato II, tra cui sono compresi «i traslochi effettuati da imprese specificamente attrezzate per quanto riguarda sia il personale che il materiale»,

non devono essere più soggetti ad un regime di contingentamento. I medesimi possono restare assoggettati all'autorizzazione purché non ne risulti alcuna restrizione quantitativa; ciascuno Stato membro deve in tal caso provvedere a che una decisione intervenga nei cinque giorni successivi alla presentazione della domanda di autorizzazione.

Ai sensi dell'art. 3,

la presente direttiva non modifica le condizioni alle quali ogni Stato membro subordina l'ammissione dei suoi cittadini alle attività in essa contemplate.

La direttiva 23 luglio 1962 è stata modificata dalle direttive del Consiglio 19 dicembre 1972, n. 72/426 (GU L 291, pag. 155), 4 marzo 1974, n. 74/149 (GU L 84, pag. 8), 14 febbraio 1977, n. 77/158 (GU L 48, pag. 30), 20 febbraio 1978, n. 78/175 (GU L 54, pag. 18) e 20 dicembre 1979, n. 80/49 (GU 1980, L 18, pag. 23). Queste modifiche non riguardano le disposizioni fatte valere dinanzi alla Sezione del contenzioso del consiglio di Stato.

Dopo esservi stata autorizzata con regio decreto 26 marzo 1982, la suddetta Sezione, nell'ambito del ricorso di piena giurisdizione proposto in base alla legge sul trasporto di merci su strada, ha deciso, il 6 aprile 1982, di sottoporre alla Corte di giustizia, a norma dell'art. 177 del Trattato CEE, le seguenti questioni pregiudiziali:

1) Se spetti ad un organo giudiziario nazionale valutare la legittimità della legislazione nazionale con riguardo all'art. 1, n. 3, e all'art. 3 della prima direttiva del Consiglio delle Comunità europee 23 luglio 1962 (GU 6. 8. 1962, pag. 2005), relativa all'emanazione di talune norme comuni in materia di trasporti di merci su strada tra gli Stati membri (da ultimo modificato dalla direttiva del Consiglio 20. 2. 1978, n. 78/175/CEE, GU L 54/18), qualora un ricorrente si richiami, dinanzi a detto organo, a tali disposizioni.

2) In caso affermativo, se le citate disposizioni possano essere interpretate nel senso che le competenti autorità di uno Stato membro hanno la facoltà di

mantenere in vigore, nei confronti delle imprese stabilite nello stesso Stato membro, un regime di autorizzazioni per la categoria di trasporti internazionali di merci su strada per conto terzi menzionata nell'allegato II della direttiva, qualora un siffatto regime sia diretto a limitare le capacità di carico sfruttabili da parte di tali imprese nel trasporto internazionale, anche se dette imprese posseggano i requisiti di solvibilità e di qualificazione professionale necessari, secondo la legislazione nazionale, per poter effettuare trasporti interni ed internazionali e siano autorizzate, in base al regime nazionale di autorizzazioni in vigore per i trasporti interni, a sfruttare una capacità di carico adeguata.

3) In caso di soluzione affermativa della questione formulata al punto 2, se l'esatta interpretazione del divieto di discriminazione in base alla nazionalità, sancito dall'art. 7 del Trattato CEE, comporti che il mantenimento in vigore di un regime di autorizzazioni contemplato dalla legge, in base al quale imprese di trasporto stabilite in uno Stato membro vengono sottoposte a restrizioni quantitative relativamente alla capacità di carico sfruttabile nel trasporto internazionale tra Stati membri, viene escluso se imprese di trasporto stabilite in un altro Stato membro non siano (o non possano essere) sottoposte da questo Stato membro, in base al diritto comunitario, a restrizioni del genere.

La domanda della Sezione del contenzioso del consiglio di Stato dei Paesi Bassi è stata registrata nella cancelleria della Corte il 7 aprile 1982.

Conformemente all'art. 20 del protocollo sullo Statuto della Corte di giustizia CEE, hanno presentato osservazioni scritte la Commissione delle Comunità europee, rappresentata dal sig. Auke Haagsma, membro del suo ufficio legale, il 18 giugno 1982; il Governo del Regno dei Paesi Bassi, rappresentato dal sig. C. H. A. Plug, segretario generale del Ministero degli affari esteri, il 16 luglio 1982; ed il Governo della Repubblica federale di Germania, rappresentato dai sigg. Martin Seidel, Ministerialrat, e Ernst Röder, Regierungsdirektor del Ministero federale dell'economia, il 20 luglio 1982.

Su relazione del giudice relatore, sentito l'avvocato generale, la Corte ha deciso di passare alla fase orale senza procedere ad istruttoria. Tuttavia l'impresa Smit, il Governo del Regno dei Paesi Bassi e la Commissione sono stati invitati a rispondere ciascuno ad un quesito, prima dell'udienza, invito cui è stato dato seguito entro i termini impartiti.

II — Le osservazioni scritte presentate alla Corte

1. Il *Governo del Regno dei Paesi Bassi* presenta essenzialmente le seguenti osservazioni:

Sulla prima questione

La disciplina nazionale relativa all'attuazione della prima direttiva è assolutamente conforme a questa.

Considerando in particolare l'art. 1, n. 3, e l'art. 3 di questa direttiva, bisogna riconoscere, alla luce dei criteri elaborati dalla giurisprudenza della Corte, che essi possono essere fatti valere in giudizio dall'interessato.

Sulla seconda questione

La disciplina olandese relativa alle licenze per i trasporti internazionali non mira a limitare le capacità di carico sfruttabili da parte delle imprese, ma a realizzare e a mantenere sane condizioni di mercato ed una gestione commerciale redditizia; è possibile che, in determinate circostanze, da ciò derivi una limitazione della capacità di carico.

L'art. 3 della direttiva 23 luglio 1962 mira a mantenere in vigore le discipline nazionali delle licenze in quanto si applichino ai cittadini. L'espressione «condizioni alle quali ogni Stato membro subordina l'ammissione dei suoi cittadini alle attività» usata nella direttiva va interpretata in senso lato; essa comprende anche i sistemi di licenze che potrebbero implicare una limitazione della capacità di carico. L'art. 3 non si limita a disciplinare le condizioni di accesso alla professione (qualificazione professionale, solvibilità, moralità); in altri atti, come nella proposta della Commissione 15 giugno 1967, per un regolamento del Consiglio relativo all'accesso alla professione di trasportatore di merci su strada e alla regolamentazione della capacità (GU L 254, pag. 3), l'accesso alla professione e il controllo della capacità vengono trattati separatamente.

La liberalizzazione che la direttiva vuole realizzare può riguardare soltanto i regimi di autorizzazione in materia di accesso degli imprenditori stranieri al territorio di un (altro) Stato membro per effettuare i tipi di trasporto elencati negli allegati I e II, con punto di partenza o di destinazione in questo territorio, o in transito sul medesimo. L'art. 1 della direttiva implica che è irrilevante il fatto che tale imprenditore straniero effettui i suddetti trasporti con punto di partenza o di destinazione nello Stato membro in cui ha la sua sede oppure con partenza o destinazione in uno Stato terzo.

Il parere del Comitato economico e sociale sulla proposta iniziale della Commissione conforta la tesi secondo cui l'art. 3 della direttiva lascia invariate le disposizioni nazionali relative all'accesso dei cittadini ai trasporti internazionali.

Nell'adattare le norme giuridiche olandesi alla direttiva nonché alle sue ulteriori modifiche, il Governo olandese si è sempre richiamato, senza che ciò fosse contestato dalla Commissione, a tale tesi che pare essere condivisa dagli altri Stati membri.

Il primo «considerando» della direttiva secondo cui «l'instaurazione di una politica comune dei trasporti comporta tra l'altro l'emanazione di norme comuni applicabili ai trasporti internazionali di merci su strada in partenza da un territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo o in transito sul territorio di uno o più Stati membri» non implica che ciò si possa applicare anche ai regimi di autorizzazione nazionali che disciplinano l'accesso dei cittadini ai trasporti internazionali. Una disciplina comunitaria in tal senso non è stata fino ad oggi ancora adottata, malgrado la proposta della Commissione del 1967 ed il fatto che l'art. 75, n. 1, del Trattato preveda la fissazione di norme comuni da applicarsi ai trasporti internazionali; si tratta di stabilire se, alla scadenza del periodo transitorio, sia ancora compatibile col Trattato l'attuale situazione in cui i trasporti che non sono elencati nella direttiva del 1962 sono ancora soggetti, in molti casi, ad un regime di contingentamento.

La seconda questione può essere risolta in senso affermativo.

Sulla terza questione

La direttiva lascia invariati i regimi nazionali di autorizzazione purché si applichino ai cittadini; allo stato attuale della legislazione comunitaria in materia di trasporti, uno Stato membro può quindi assoggettare i suoi cittadini a talune restrizioni che non valgono per le imprese di trasporti stabilite in altri Stati membri.

In tal caso non può trattarsi di una violazione del divieto di discriminazione di cui all'art. 7 del Trattato CEE: l'applicazione dei regimi nazionali di autorizzazione non provoca alcuna discriminazione tra cittadini, basata sulla nazionalità, e vietata ai sensi dell'art. 7. Secondo la giurisprudenza della Corte, il divieto di discriminazione di cui all'art. 7 non viene violato da una disciplina che si applica, non già in base alla nazionalità degli imprenditori, bensì in base alla sede della loro impresa. Solo una discriminazione delle imprese che non sono stabilite nello Stato membro interessato costituisce una violazione del divieto di discriminazione; ma non è questa la questione sollevata nella fattispecie.

2. Il *Governo della Repubblica federale di Germania* propone le osservazioni seguenti:

Sulla prima questione

Tenuto conto della costante giurisprudenza della Corte, questa questione va risolta in senso affermativo.

Sulla seconda questione

Questa questione deve essere intesa nel senso che si tratta di stabilire se uno Stato membro agisca in conformità alla direttiva qualora, per i trasporti elencati nell'allegato II, fissi una capacità di carico massima, soprattutto se inferiore al limite massimo in vigore all'interno dello Stato membro interessato.

Questa questione va risolta in senso affermativo, malgrado talune riserve.

Una mera limitazione della capacità di carico autorizzata per i trasporti internazionali non costituisce una «restrizione quantitativa» ai sensi dell'art. 1, n. 3, della direttiva: la capacità di carico riguarda un unico veicolo e la limitazione incide solo sulla suddivisione dei carichi da trasportare sui vari veicoli. La limitazione della capacità di carico non osta, di per sé, alla concessione del numero di licenze richieste dal trasportatore interessato per un numero illimitato di veicoli.

Le limitazioni della capacità di carico autorizzata, conformi alla normativa dello Stato membro ove deve svolgersi il trasporto, non sono nemmeno in contrasto con altre disposizioni di diritto comunitario, in particolare con quelle relative alla circolazione dei servizi.

Limitazioni della capacità di carico esistono in tutti gli Stati membri della Comunità; i limiti massimi, il cui livello varia notevolmente da uno Stato membro all'altro, non sono ancora armonizzati; restano in vigore le disposizioni nazionali. La direttiva del Consiglio 13 maggio 1965, n. 65/269, relativa all'uniformizzazione di talune norme riguardanti le autorizzazioni per i trasporti di merci su strada fra gli Stati membri (GU pag. 1469), disciplina unicamente la procedura di autorizzazione, senza interferire

sulle norme nazionali sostanziali. I moduli di autorizzazione allegati alla suddetta direttiva prevedono espressamente «eventuali limitazione» che possono consistere fra l'altro in limitazioni della capacità di carico; il vettore è tenuto all'osservanza, sul territorio di ciascuno Stato membro, delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative in vigore in quello Stato, fra l'altro in materia di trasporto e di circolazione.

Il diritto comunitario non obbliga gli Stati membri a consentire che sul loro territorio circolino veicoli immatricolati in altri Stati membri con la limitazione di capacità di carico in vigore nel paese d'origine, qualora questa sia superiore a quella vigente nel paese in cui circolano. Motivi d'interesse generale giustificano il mantenimento in vigore delle limitazioni nazionali della capacità di carico. I vari massimali, stabiliti a livello nazionale, per la capacità di carico dei veicoli sono giustificati dalle notevoli differenze che si riscontrano nella struttura topografica e tecnica delle reti stradali dei vari Stati membri; in diritto comunitario, limitazioni nazionali di questo tipo possono essere contestate solo qualora, secondo la giurisprudenza della Corte, non si possano ragionevolmente ricollegare alle necessità della sicurezza della circolazione stradale.

La capacità di carico stabilita dallo Stato membro che rilascia la licenza dipende dall'ambito di applicazione di questa. Dai moduli allegati alla direttiva n. 65/269 si desume che la licenza definisce il proprio campo di applicazione geografico; essa può essere rilasciata solo tenendo conto delle esigenze legislative di tutti gli Stati membri interessati e, nel caso di disparità tra le varie disposizioni nazionali, applicando quella più restrittiva; per quanto riguarda la capacità di carico, la licenza deve quindi indicare il limite massimo dello Stato membro che, tra quelli interessati, stabilisce il limite meno elevato.

Di conseguenza, una limitazione della capacità di carico dei trasporti internazionali è compatibile con la prima direttiva in quanto osservi i limiti fissati dagli Stati membri sul cui territorio deve avvenire il trasporto.

Una limitazione del genere da parte di uno Stato membro può, in taluni casi, mirare esclusivamente a restringere l'accesso degli imprenditori al mercato dei trasporti; ciò non avviene nell'ordinamento giuridico tedesco.

Sulla terza questione

Le licenze rilasciate conformemente alla prima direttiva nonché alla direttiva n. 65/269 non contrastano con l'art. 7 del Trattato CEE.

Sarebbe in contrasto con le direttive il fatto che, al momento del rilascio della licenza per trasporti internazionali, gli Stati membri stabilissero varie limitazioni delle capacità di carico per lo stesso percorso: per un trasporto internazionale tra più Stati membri, la licenza deve tener conto delle limitazioni della capacità di carico nei vari Stati interessati e, di conseguenza, indicare in ultima analisi il massimale inferiore tra quelli in questione. Se la direttiva viene attuata correttamente, è irrilevante stabilire quale Stato membro abbia rilasciato la licenza.

La nazionalità del trasportatore non ha alcuna incidenza al riguardo: ai sensi dell'art. 1 della direttiva n. 65/269, lo Stato membro competente a rilasciare la licenza è quello in cui è immatricolato il veicolo mediante il quale deve essere effettuato il trasporto.

Per quanto riguarda la validità, rispetto all'art. 7 del Trattato CEE, delle varie limitazioni nazionali della capacità di carico, bisogna sottolineare che queste si applicano indipendentemente dalla nazionalità del trasportatore o del conducente del veicolo.

Comunque si interpreti la terza questione, non è dato rilevare alcuna violazione dell'art. 7 del Trattato CEE qualora la licenza venga rilasciata in conformità alle due direttive in questione.

3. Circa la prima questione sollevata dalla Sezione del contenzioso del consiglio di Stato olandese, la *Commissione* osserva che l'eventuale efficacia diretta della prima direttiva o delle sue disposizioni può avere come unica conseguenza quella di vietare agli Stati membri, dopo la scadenza del termine fissato per attuare la direttiva, di far valere nei confronti degli interessati disposizioni nazionali con questa incompatibili. Prima di esaminare se gli artt. 1, n. 3 e 3 della direttiva siano direttamente efficaci, bisogna quindi stabilire se le disposizioni olandesi relative alla capacità di carico autorizzata nei trasporti internazionali siano o meno compatibili con la direttiva.

Sulla seconda questione

L'interpretazione degli artt. 1, n. 3, e 3 dipende più in generale dal modo in cui si concepiscono i vari aspetti della direttiva.

a) Si potrebbe considerare che la direttiva si applichi soltanto al rilascio di licenze ad imprese stabilite in uno Stato membro diverso da quello che le rilascia; in tal caso, la direttiva non intaccherebbe la competenza di ciascuno Stato membro a rilasciare licenze ai propri cittadini. Non sorgerebbe il problema di un'eventuale incompatibilità tra la prima direttiva ed il regime olandese che limita la capacità di carico per i propri cittadini nel trasporto intracomunitario; la seconda questione dovrebbe essere risolta in senso affermativo.

Questa tesi sarebbe corroborata dallo scopo della direttiva, consistente nell'eliminare «gli ostacoli nel settore dei trasporti»; questi esistevano al momento dell'adozione della direttiva ed esistono ancora per quei trasporti che non sono elencati negli allegati della direttiva, soprattutto nei casi in cui si tratta di ottenere il rilascio di licenze internazionali in Stati membri diversi da quello in cui l'impresa interessata ha la propria sede.

Ma si potrebbe anche pensare che, se lo Stato membro pone ostacoli al rilascio delle licenze ai propri cittadini, la direttiva miri anche ad eliminarli. Questa tesi sarebbe corroborata dal primo «considerando» della direttiva, secondo cui «l'instaurazione di una politica comune dei trasporti comporta tra l'altro l'emanazione di norme comuni»; per essere effettivamente comuni, tali norme devono potersi applicare indistintamente a tutti gli interessati, qualunque sia lo Stato membro cui appartengono.

b) Si potrebbe interpretare la direttiva nel senso ch'essa si applichi a tutte le licenze di trasporto internazionale, rilasciate dagli Stati membri tanto ai propri cittadini quanto a quelli di altri Stati membri.

In tal caso, anche le licenze rilasciate da uno Stato membro ai propri cittadini rientrerebbero, in linea di massima, nell'ambito di applicazione della direttiva.

Considerando in particolare l'art. 3, si deve constatare che, in base alla sua lettera esso non è una norma di deroga agli altri articoli della direttiva, bensì una norma avente lo scopo di precisarne l'ambito di applicazione; tale constatazione viene confermata dalla sua genesi.

Si tratta di stabilire se l'art. 3 della direttiva riguardi «l'accesso alle attività» in senso stretto, e quindi unicamente dal punto di vista dei requisiti di qualità stabiliti, o se lo si debba interpretare in un senso più ampio, che comprenda anche requisiti ispirati al criterio delle necessità. In ogni caso, anche se l'art. 3 non comprendesse una limitazione di capacità come quella prevista dalla disciplina olandese, non per questo tale limitazione rientrerebbe nell'ambito di applicazione della direttiva: l'art. 3 mira soltanto a precisare l'ambito di applicazione della direttiva precisando ciò che non vi rientra comunque; l'ambito di applicazione della direttiva deve essere stabilito in senso positivo basandosi su altre disposizioni, in particolare sull'art. 1, n. 3.

Questa norma vieta fra l'altro di assoggettare i traslochi ad un regime di contingentamento; questi possono invece restare assoggettati al regime di licenze purché non ne risulti alcuna restrizione quantitativa. L'art. 1, n. 3, non esclude qualsiasi restrizione quantitativa, ma solo quelle risultanti dai regimi di licenze cui si riferisce. Si tratta quindi di stabilire se una licenza per trasporti internazionali come quella di cui trattasi nella causa principale sia una «autorizzazione» ai sensi dell'art. 1, n. 3, della direttiva.

— Volendo risolvere la questione in senso negativo, si potrebbe sostenere: che la licenza in questione riguarda l'accesso alla professione di trasportatore internazionale di merci, che i requisiti cui è subordinato l'accesso alla professione possono essere tanto criteri qualitativi quanto criteri di necessità e, che, a norma dell'art. 3, la licenza non rientra quindi nell'ambito di applicazione della direttiva. In senso identico andrebbe l'argomento secondo cui, in quanto si riconnetta al criterio delle necessità, la licenza costituisce non già un'autorizzazione relativa all'accesso alla professione, bensì un'autorizzazione relativa all'esercizio della suddetta professione nonché alle attività da esercitare su un determinato mercato; pur non rientrando nella norma di deroga di cui all'art. 3, tali licenze non rientrerebbero nell'ambito di applicazione della direttiva.

Queste due interpretazioni hanno una caratteristica in comune: partono dal presupposto che l'art. 1, n. 3, riguardi unicamente le licenze specifiche per uno o più trasporti ben determinati; in base ad esse, i regimi d'autorizzazione più generali non dipenderebbero dalla direttiva, che rientrino o no nell'art. 3.

— Gli argomenti a favore di una soluzione affermativa della questione partono dal presupposto che l'art. 1, n. 3, della direttiva riguardi tutti i regimi di licenze che non si possono considerare relativi all'accesso alla professione in senso stretto, vale a dire relativi ai soli requisiti di qualità; in tal caso, in quanto riguardi criteri di necessità, la licenza sarebbe compresa nell'art. 1, n. 3.

La soluzione della seconda questione del Raad van State dovrebbe indicare se la prima direttiva riguardi esclusivamente licenze rilasciate da uno Stato membro a trasportatori di altri Stati membri oppure riguardi anche quelle da esso rilasciate ai propri cittadini e, in tal caso, se l'art. 1, n. 3, riguardi unicamente le licenze specifiche oppure anche quelle più generiche.

Sulla prima questione

Nel caso in cui la Corte ritenga che la legislazione olandese attualmente in vigore non è conforme alla prima direttiva, si deve stabilire se gli interessati possono far valere dinanzi al Consiglio di Stato olandese disposizioni di questa direttiva.

Dalla giurisprudenza della Corte si desume che, in questo caso, gli interessati devono poter far valere gli artt. 1, n. 3, e 3 della prima direttiva allo scopo di far controllare se i relativi provvedimenti nazionali di attuazione sono compatibili con le suddette disposizioni.

Sulla terza questione

Non essendo esclusa una soluzione affermativa della seconda questione, si deve esaminare se l'art. 7 vieti di imporre ad imprese di trasporti stabilite in uno Stato membro determinato limitazioni che non sono imposte ad imprese di trasporti stabilite in un altro Stato membro. Espressa in questo modo, la questione andrebbe risolta in senso negativo: l'art. 7 non riguarda assolutamente la disparità di trattamento basata sulla sede, bensì quella basata sulla nazionalità.

Bisogna tuttavia operare una distinzione a seconda delle possibili soluzioni della seconda questione. Nel caso in cui la Corte dichiarasse che la prima direttiva riguarda solo licenze rilasciate da uno Stato membro a trasportatori stabiliti in un altro Stato membro, si potrebbe far valere la disparità di trattamento tra cittadini degli Stati membri; ma, in questo caso, non si applicherebbe l'art. 7. Se invece si ritenesse che la prima direttiva di applica indistintamente alle licenze rilasciate da uno Stato membro tanto ai propri cittadini quanto a quelli di altri Stati membri, sarebbe possibile dedurre la disparità di trattamento solo se la Corte optasse per la tesi secondo cui il regime di autorizzazione in questione nonché la limitazione di capacità che esso implica non rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva né quindi dell'art. 1, n. 3; in tal caso, si dovrebbe constatare che, in mancanza di armonizzazione, la competenza a stabilire le condizioni sulla cui base vengono rilasciate le licenze spetta ancora agli Stati membri. Ogni Stato membro stabilirebbe quindi per conto proprio le condizioni in base a cui le imprese di trasporto stabilite sul suo territorio possono ottenere il rilascio delle licenze per l'esercizio delle attività in questione; questa situazione non costituirebbe neppure una discriminazione basata sulla nazionalità, bensì sulla sede.

Bisogna quindi risolvere la terza questione nel senso che il mantenimento in vigore di un regime di licenze contemplato dalla legge, consistente nell'assoggettare le imprese di trasporto stabilite in uno Stato membro a restrizioni quantitative circa la capacità di carico, cui non soggiacciono imprese di trasporto stabi-

lite in altri Stati membri, non costituisce una discriminazione vietata ai sensi dell'art. 7 del Trattato CEE.

Sulla direttiva n. 74/561

Se, risolvendo la seconda questione, la Corte dovesse dichiarare che i regimi di licenze come quello che costituisce oggetto della causa principale non ricadono nell'ambito di applicazione della prima direttiva, si dovrebbe ancora esaminare se questi regimi non siano incompatibili con altre disposizioni di diritto comunitario, soprattutto con la direttiva del Consiglio 12 novembre 1974, n. 74/561, riguardante l'accesso alla professione di trasportatore di merci su strada nel settore dei trasportatori nazionali ed internazionali (GU L 308, pag. 18). Questa direttiva stabilisce solo requisiti qualitativi (onorabilità, capacità finanziaria, qualificazione professionale del trasportatore); si dovrebbe quindi stabilire se, al riguardo, essa sia tassativa e non consenta di porre altri requisiti, in particolare condizioni connesse al criterio delle necessità, ovvero si limiti solo ad armonizzare tre requisiti, senza precludere agli Stati membri la possibilità di applicarne anche altri. Nulla indica che la direttiva abbia per scopo l'intera armonizzazione delle condizioni di accesso alla professione; il suo obiettivo consiste nell'armonizzare i criteri obiettivi di qualità. Criteri che si ispirino alle necessità sono molto più difficili da armonizzare, in quanto dipendono totalmente dalla situazione concreta di un mercato determinato. Il silenzio della direttiva circa questi criteri non consente di concludere che questi non possono essere utilizzati, bensì che essi non sono presi in considerazione dalla direttiva e non sono ancora armonizzati.

Se si considera che il regime di autorizzazione di cui trattasi nella causa principale consiste nel disciplinare le condizioni di accesso alla professione, la limitazione della capacità sulla base di un criterio relativo alle necessità non è incompatibile con la direttiva n. 74/561.

III — La fase orale del procedimento

La D. J. Smit Transport BV, ricorrente nella causa principale, rappresentata dal sig. D. B. J. Siemensma, esperto in materia di rilascio di licenze a norma della legge che disciplina il trasporto di merci a mezzo camion, ed il Governo del Regno dei Paesi Bassi, rappresentato dal sig. Adriaan Bos, consigliere giuridico aggiunto presso il Ministero degli affari esteri, assistito dall'esperto sig. Wouter van Zijst, capo ufficio presso il Ministero dei trasporti, il Governo della Repubblica francese, rappresentato dal sig. Alexandre Carnelutti, segretario per gli affari esteri presso il Ministero delle relazioni esterne, e la Commissione, rappresentata dal sig. Haagsma, hanno svolto osservazioni orali e risposto a quesiti loro rivolti dalla Corte nell'udienza del 19 ottobre 1982.

La *D. J. Smit Transport BV* ha sostenuto in particolare che essa aveva il diritto di effettuare, con il complesso del suo parco veicoli, trasporti non solo nell'ambito nazionale, ma anche oltre frontiera; che i traslochi costituiscono un settore del tutto specifico delle attività di trasporto: ch'essa ha usato in modo assolutamente redditizio la licenza di cui è titolare per i traslochi e che criteri troppo severi, in materia di capacità di carico,

sono inammissibili alla luce della direttiva.

Il *Governo del Regno dei Paesi Bassi* ha sottolineato il carattere embrionale della politica comune dei trasporti ed ha sostenuto che un sistema di contingenti bilaterali non è affatto compatibile con i principi posti dal Trattato in questo campo; d'altra parte, il Governo della Repubblica federale di Germania, nelle sue osservazioni scritte, avrebbe confuso le nozioni di capacità di carico massima dei veicoli e capacità di carico autorizzata per un'impresa di trasporti.

Il *Governo della Repubblica francese* ha affermato che le controverse disposizioni della direttiva hanno efficacia diretta; che il diritto comunitario, nel suo stato attuale ed in mancanza di armonizzazione, non vieta ad uno Stato membro di imporre ai propri cittadini condizioni più rigorose di quelle ch'esso impone o applica alle stesse attività praticate dai cittadini di altri Stati membri e che un regime di licenze implicante una limitazione della capacità di carico ricade sotto l'art. 3, non già sotto l'art. 1, n. 3, della direttiva. Una siffatta limitazione costituisce, ai sensi dell'art. 3, una condizione d'accesso alle attività menzionate nella direttiva e può, se risponde a finalità d'interesse generale, essere imposta ai cittadini dello Stato membro interessato; l'art. 1, n. 3, della direttiva riguarda unicamente il regime vigente per le imprese aventi sedi al di fuori dello Stato che rilascia la licenza.

La *Commissione* ha confermato la propria opinione secondo cui l'art. 1, n. 3, della direttiva dev'essere interpretato in senso lato e una limitazione della capacità di carico come quella di cui trattasi nella causa principale è incompatibile con tale disposizione.

L'avvocato generale ha presentato le sue conclusioni nell'udienza del 30 novembre 1982.

In diritto

1 Con provvedimento 6 aprile 1982, pervenuto in cancelleria il 7 aprile dello stesso mese, la Sezione del contenzioso del «Raad van State» ha sottoposto a questa Corte, in forza dell'art. 177 del Trattato CEE, tre questioni pregiudiziali vertenti sull'efficacia in diritto interno e sull'interpretazione dell'art. 1, n. 3, e dell'art. 3 della prima direttiva del Consiglio 23 luglio 1962, relativa all'emanazione di talune norme comuni in materia di trasporti internazionali (trasporti di merci su strada per conto terzi) (GU 1962, pag. 2005), nonché sull'interpretazione dell'art. 7 del Trattato CEE.

2 Le suddette questioni sono state sollevate nell'ambito di un procedimento promosso da un'impresa di trasporti con sede nei Paesi Bassi, specializzata in traslochi internazionali, contro una decisione della «Commissie Grensover-

schrijdend Beroepsgoederenvervoer» (Commissione per i trasporti professionali internazionali di merci) della «Stichting Nederlandsche Internationale Wegvervoer Organisatie» (Fondazione Organizzazione olandese dei trasporti internazionali su strada), con la quale era stata respinta la sua domanda intesa ad ottenere un aumento della propria capacità di carico autorizzata per i trasporti internazionali.

3 Dal fascicolo risulta che, in forza di anteriori decisioni della stessa autorità, la ricorrente fruisce di una capacità autorizzata pari a 50,1 tonnellate per i trasporti interni e, su questa capacità globale, di una capacità autorizzata pari a 18 tonnellate per i trasporti internazionali. La ricorrente ha chiesto che quest'ultima capacità venisse aumentata a 36,29 tonnellate, cifra corrispondente, all'epoca considerata, alla sua capacità di trasporto effettiva, onde poter destinare interamente il proprio parco veicoli ai trasporti internazionali.

4 La domanda era stata respinta dalla Commissie Grensoverschrijdend Beroepsgoederenvervoer in forza della normativa nazionale vigente per i trasporti di merci su strada, e cioè della «Wet Autovervoer Goederen» (legge 4 agosto 1951, relativa alla disciplina del trasporto di merci su autoveicoli) e dello «Uitvoeringsbesluit Autovervoer Goederen» (decreto d'attuazione 16 gennaio 1954 relativo ai trasporti di merci su strada). La decisione negativa era motivata col fatto che l'interesse generale dei trasporti ostava all'aumento della capacità autorizzata, che non era giustificato dalle necessità esistenti in materia di trasporti internazionali, essendo stato accertato che la Smit sfruttava solo parzialmente la capacità che già le era stata attribuita.

5 Dinanzi al Raad van State, la ricorrente ha fatto valere la direttiva 23 luglio 1962, secondo la quale taluni trasporti, fra cui i traslochi effettuati da imprese all'uopo specificamente attrezzate, non dovranno più essere soggetti ad un regime di contingentamento. Essa ha sostenuto che la normativa olandese, in quanto consente di limitare la capacità nei trasporti intracomunitari, è incompatibile con tale direttiva e la sua applicazione ha l'effetto di porre le imprese di trasporto con sede nei Paesi Bassi in una situazione concorrenziale svantaggiosa rispetto alle imprese di trasloco degli altri Stati membri.

6 Da parte sua, la Commissie Grensoverschijdend Beroepsgoederenvervoer ha richiamato l'attenzione sull'art. 3 della stessa direttiva, secondo cui questa non modifica le condizioni alle quali ogni Stato membro subordina l'ammissione dei suoi cittadini alle attività in essa contemplate.

7 Ritenendo che si trattava di un problema d'interpretazione del diritto comunitario, il Raad van State ha formulato le questioni qui di seguito ricordate.

Sulla prima questione

8 La prima questione pregiudiziale ha il seguente tenore:

Se spetti ad un organo giudiziario nazionale valutare la legittimità della legislazione nazionale con riguardo all'art. 1, n. 3, e all'art. 3 della prima direttiva del Consiglio delle Comunità europee 23 luglio 1962 (GU 6. 8. 1962, pag. 2005), relativa all'emanazione di talune norme comuni in materia di trasporti di merci su strada tra gli Stati membri (da ultimo modificato dalla direttiva del Consiglio 20 febbraio 1978, n. 78/175/CEE, GU L 54 pag. 18), qualora un ricorrente si richiami, dinanzi a detto organo, a tali disposizioni.

9 Per risolvere tale questione, basta far rinvio alla giurisprudenza costante di questa Corte in materia d'applicazione delle direttive in sede giurisdizionale, ricordata da ultimo nella sentenza 19 gennaio 1982 (causa 8/81, Ursula Becker, Racc. pag. 53).

10 Dalla suddetta giurisprudenza risulta che, ogni qualvolta le disposizioni di una direttiva siano, dal punto di vista sostanziale, incondizionate e sufficientemente precise, tali disposizioni possono esser fatte valere dai singoli in sede giurisdizionale, qualora lo Stato membro interessato non abbia dato corretta attuazione alla direttiva nell'ambito della propria legislazione nazionale.

11 Le disposizioni richiamate dalla ricorrente nella causa principale rispondono ai suddetti criteri. L'art. 1, n. 3, enuncia infatti un divieto incondizionato e preciso, in quanto vieta l'applicazione di qualsiasi contingentamento o restri-

zione quantitativa ai trasporti contemplati nell'allegato II della direttiva. Quanto all'art. 3, esso riserva agli Stati membri taluni poteri per quanto riguarda le condizioni d'accesso alle attività contemplate dalla direttiva per le imprese di trasporto soggette alla loro giurisdizione. Per sua natura, in quanto stabilisce una delimitazione della competenza degli Stati membri in materia, questa disposizione può anch'essa essere applicata in sede giurisdizionale qualora risultasse che le autorità nazionali hanno superato i limiti dei loro poteri quali sono definiti alla direttiva.

12 La prima questione va quindi risolta nel senso che spetta al giudice nazionale controllare la conformità della normativa nazionale in materia all'art. 1, n. 3, e all'art. 3 della prima direttiva del Consiglio, relativa all'emanazione di talune norme comuni in materia di trasporti internazionali, qualora una delle parti faccia valere in giudizio le suddette disposizioni.

Sulla seconda questione

13 La seconda questione pregiudiziale ha il seguente tenore:

In caso affermativo, se le citate disposizioni possano essere interpretate nel senso che le competenti autorità di uno Stato membro hanno la facoltà di mantenere in vigore, nei confronti delle imprese stabilite nello stesso Stato membro, un regime di autorizzazioni per la categoria di trasporti internazionali di merci su strada per conto terzi menzionata nell'allegato II della direttiva, qualora un siffatto regime sia diretto a limitare le capacità di carico sfruttabili da parte di tali imprese nel trasporto internazionale, anche se dette imprese posseggano i requisiti di solvibilità e di qualificazione professionale necessari, secondo la legislazione nazionale, per poter effettuare trasporti interni ed internazionali e siano autorizzate, in base al regime nazionale di autorizzazioni in vigore per i trasporti interni, a sfruttare una capacità di carico adeguata.

14 La suddetta questione va risolta tenendo conto della finalità e del sistema della direttiva 23 luglio 1962.

15 Ai sensi dell'art. 1 della direttiva, gli Stati membri erano tenuti a liberalizzare, al più tardi entro la fine dell'anno 1962, i trasporti internazionali di

merci su strada per conto terzi con gli altri Stati membri, elencati negli allegati I e II. A termini del n. 3 dello stesso articolo, «i trasporti elencati nell'allegato II non devono essere più soggetti ad un regime di contingentamento. I medesimi possono restare assoggettati all'autorizzazione purché non ne risulti alcuna restrizione quantitativa; ciascuno Stato membro deve in tal caso provvedere a che una decisione intervenga nei cinque giorni successivi alla presentazione della domanda di autorizzazione».

16 A norma dell'art. 3, «la presente direttiva non modifica le condizioni alle quali ogni Stato membro subordina l'ammissione dei suoi cittadini alle attività in essa contemplate». Come è stato giustamente osservato dalla Commissione nel corso del procedimento, questa norma va intesa nel senso ch'essa riguarda l'ammissione, da parte di ciascuno Stato membro, alle attività di trasporto considerate, delle imprese aventi sede nel suo territorio, quale che sia, peraltro, la nazionalità degli interessati.

17 La Commissione, a sostegno del punto di vista della ricorrente nella causa principale, considera che la norma relativa all'abolizione, in forza dell'art. 1, n. 3, della direttiva, di qualsiasi contingentamento può essere fatta valere indistintamente da tutte le imprese di trasporto della Comunità e che, di conseguenza, le «condizioni» cui si riferisce l'art. 3 della direttiva sono unicamente condizioni qualitative, non già condizioni di carattere quantitativo del genere di quelle stabilite dalla legislazione olandese.

18 I Governi della Repubblica federale di Germania, della Republica francese e del Regno dei Paesi Bassi ritengono invece che la nozione di «condizioni» di cui all'art. 3 ha portata generale e comprende perciò anche condizioni relative alla limitazione della capacità di carico, quali si rinvengono non solo nella legislazione olandese, ma anche nella legislazione degli altri Stati membri.

19 Di fronte a queste interpretazioni divergenti, si deve anzitutto constatare che la direttiva 23 luglio 1962 costituisce un primo provvedimento inteso a stabilire talune norme comuni per i trasporti internazionali e che essa si colloca, come risulta dal secondo punto del preambolo, nella prospettiva di una «progressiva espansione» dei trasporti internazionali di merci su strada tenendo conto delle esigenze inerenti allo sviluppo degli scambi e dei traffici all'interno della Comunità.

20 Si rende quindi evidente, e il contenuto degli allegati I e II della direttiva lo conferma, che questa mira alla liberalizzazione di talune categorie di trasporti su strada nell'ambito della Comunità, ma senza fissare ancora condizioni uniformi d'accesso alle attività in questione.

21 Stando così le cose, se è vero che l'art. 1, n. 3, della direttiva stabilisce che i trasporti contemplati dall'allegato II non saranno più soggetti ad un regime di contingentamento, ma possono restare assoggettati ad autorizzazione purché non risulti alcuna restrizione quantitativa, le espressioni «contingentamento» e «restrizione quantitativa» possono tuttavia riferirsi soltanto ai provvedimenti che uno Stato membro applica a trasporti effettuati da imprese aventi sede in un altro Stato membro.

22 La disposizione di cui allo stesso art. 1, n. 3, e secondo cui ciascuno Stato membro deve provvedere a che una decisione sulla domanda di autorizzazione intervenga entro cinque giorni, si spiega d'altronde, nell'ambito della direttiva in questione, soltanto in base all'ipotesi di una domanda d'autorizzazione proveniente da un altro Stato membro.

23 Quest'interpretazione si concilia col contenuto dell'art. 3 della direttiva, il quale lascia agli Stati membri il potere di determinare le condizioni di ammissione delle imprese stabilite nel loro territorio alle attività di trasporto contemplate dalla direttiva stessa, e implica in tal modo, in mancanza di altre disposizioni di diritto comunitario applicabili in materia, la facoltà di ciascuno Stato membro d'imporre a dette imprese condizioni relative alla limitazione della loro capacità di carico.

24 Conseguentemente, nello stato attuale del diritto comunitario, non si può considerare incompatibile con la direttiva la normativa di uno Stato membro intesa a limitare la capacità, nel settore dei trasporti internazionali di cui all'allegato II della direttiva, onde mantenere l'equilibrio tra le necessità di trasporto e la capacità disponibile.

25 La seconda questione va quindi risolta dichiarando che le disposizioni summenzionate devono essere interpretate nel senso che le autorità competenti di uno Stato membro hanno la facoltà di mantenere in vigore, nei confronti delle imprese stabilite in tale Stato membro, un regime di autorizzazioni per

la categoria di trasporti internazionali di merci su strada per conto terzi menzionata nell'allegato II della direttiva, qualora un siffatto regime sia diretto a limitare la capacità di carico sfruttabile da parte di tali imprese nei trasporti internazionali, anche se dette imprese soddisfino tutte le altre condizioni poste dalla normativa nazionale per l'ammissione alle attività di trasporto nazionale e internazionale.

Sulla terza questione

26 La terza questione pregiudiziale ha il seguente tenore:

«In caso di soluzione affermativa della questione formulata al punto 2, se l'esatta interpretazione del divieto di discriminazione in base alla nazionalità, sancito dall'art. 7 del Trattato CEE, comporti che il mantenimento in vigore di un regime di autorizzazioni contemplato dalla legge, in base al quale imprese di trasporto stabilite in uno Stato membro vengono sottoposte a restrizioni quantitative relativamente alla capacità di carico sfruttabile nel trasporto internazionale tra Stati membri, viene escluso se imprese di trasporto stabilite in un altro Stato membro non siano (o non possano essere) sottoposte da questo Stato membro, in base al diritto comunitario, a restrizioni del genere.»

27 Dalla soluzione data alla seconda questione risulta che la direttiva del Consiglio è basata, in mancanza di una politica comune in materia, sul riconoscimento di una ripartizione delle responsabilità fra gli Stati membri, nel senso che ciascuno Stato può determinare, per le imprese stabilite nel proprio territorio, le condizioni di ammissione alle attività di trasporto contemplate dalla direttiva, onde mantenere, se necessario, l'equilibrio fra la domanda e l'offerta nel settore in questione. L'applicazione di una normativa nazionale non può essere considerata come una discriminazione contrastante col Trattato, per il semplice fatto che altri Stati membri applichino, eventualmente, limitazioni meno rigorose alle imprese di trasporto stabilite nel proprio territorio. In effetti, l'art. 7 del Trattato è inteso ad eliminare le discriminazioni basate sulla nazionalità che possono risultare dalla legislazione o dalla prassi amministrativa di uno stesso Stato membro, non già le disparità di trattamento che derivano, per le imprese di Stati membri diversi, in mancanza di una politica comune in materia di trasporti, dalla disparità delle legislazioni nazionali.

28 La terza questione va quindi risolta nel senso che non si può considerare come una discriminazione in contrasto con l'art. 7 del Trattato CEE il fatto che, in forza della direttiva 23 luglio 1962, uno Stato membro sottoponga le imprese di trasporto stabilite nel proprio territorio a restrizioni quantitative per quanto riguarda la capacità di carico sfruttabile nei trasporti internazionali fra gli Stati membri, mentre, a norma dell'art. 1, n. 3, della stessa direttiva esso è tenuto ad ammettere nel proprio territorio, senza alcuna restrizione, i trasporti originari di altri Stati membri, anche qualora questi Stati applichino condizioni di ammissione più favorevoli, in materia di capacità di carico, alle imprese stabilite nel loro territorio.

Sulle spese

29 Le spese sostenute dal Governo del Regno dei Paesi Bassi, dal Governo della Repubblica federale di Germania, dal Governo della Repubblica francese e 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 ha il carattere di un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE,

pronunciandosi sulle questioni sottopostele dalla Sezione del contenzioso del Consiglio di Stato dei Paesi Bassi con provvedimento 6 aprile 1982, dichiara:

1° Spetta al giudice nazionale controllare la conformità della normativa nazionale in materia all'art. 1, n. 3, e all'art. 3 della prima direttiva del Consiglio, relativa all'emanazione di talune norme comuni in materia di trasporti internazionali di merci su strada, qualora una delle parti faccia valere in giudizio le suddette disposizioni.

2° Le disposizioni summenzionate devono essere interpretate nel senso che le autorità competenti di uno Stato membro hanno la facoltà di mantenere in vigore, nei confronti delle imprese stabilite in tale Stato membro, un regime di autorizzazioni per la categoria di trasporti internazionali di merci su strada per conto terzi menzionata nell'allegato II della direttiva, qualora un siffatto regime sia diretto a limitare la capacità di carico sfruttabile da parte di tali imprese nei trasporti internazionali, anche se dette imprese soddisfino tutte le altre condizioni poste dalla normativa nazionale per l'ammissione alle attività di trasporto nazionale e internazionale.

3° Non si può considerare come una discriminazione in contrasto con l'art. 7 del Trattato CEE il fatto che, in forza della direttiva 23 luglio 1962, uno Stato membro sottoponga le imprese di trasporto stabilite nel proprio territorio a restrizioni quantitative per quanto riguarda la capacità di carico sfruttabile nei trasporti internazionali fra gli Stati membri, mentre, a norma dell'art. 1, n. 3, della stessa direttiva esso è tenuto ad ammettere nel proprio territorio, senza alcuna restrizione, i trasporti originari di altri Stati membri, anche qualora questi Stati applichino condizioni di ammissione più favorevoli, in materia di capacità di carico, alle imprese stabilite nel loro territorio.

Mertens de Wilmars Pescatore O'Keeffe Everling

Bosco Koopmans Due Bahlmann Galmot

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo, il 25 gennaio 1983.

Il cancelliere

P. Heim

Il presidente

J. Mertens de Wilmars