giustificato ai sensi dell'art. 36 del trattato qualora, trattandosi di veicoli messi in circolazione prima dell'immatricolazione, sia necessario per raggiungere lo scopo della tutela della salute e della vita delle persone ed inoltre sia applicato senza fare distinzioni a seconda dell'origine nazionale o importata dei veicoli.

È in ogni caso inammissibile a norma degli articoli sopra menzionati il controllo tecnico che non abbia altro scopo oltre a quello di ottenere dal detentore di un veicolo importato una semplice dichiarazione scritta relativa all'uso del veicolo stesso.

2. I diritti riscossi in occasione del controllo tecnico obbligatorio in contrasto con gli artt. 30 e seguenti del trattato sono a loro volta in contrasto col trattato stesso.

3. I diritti riscossi in occasione del controllo tecnico che precede l'immatricolazione del veicolo importato, controllo giustificato a norma dell'art. 36 del trattato, sono conformi al trattato qualora il loro importo non sia superiore a quello dei diritti gravanti nelle stesse circostanze sul veicolo di provenienza nazionale.

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE G. FEDERICO MANCINI del 7 maggio 1986

Signor Presidente,
signori Giudici,

1. Nel quadro di una causa che oppone il signor Bernhard Schloh alla SPRL Auto contrôle technique, il giudice di pace del 3° cantone di Schaerbeek (Belgio) vi chiede di interpretare gli articoli 30 e 13 del trattato CEE in relazione alle modalità stabilite dalla disciplina belga per l'ammissione e l'immatricolazione degli autoveicoli importati. In particolare, il giudice a quo vuol sapere se siano compatibili col trattato le norme nazionali a cui stregua gli autoveicoli provenienti da uno Stato membro e muniti di certificato di conformità vengono soggetti a controlli tecnici e se, per questi ultimi, sia legittima la percezione di tasse.

All'inizio del 1979, il signor Schloh, cittadino tedesco residente in Belgio e funzionario del Consiglio delle Comunità europee, acquistò nella Repubblica federale di Germania un autoveicolo ad uso promiscuo (cioè impiegabile per trasportare persone e cose) di marca Ford e di tipo Granada che, a quanto sembra, fu messo per la prima volta in circolazione il 19 gennaio dello stesso anno. Intenzionato ad importare la vettura nel suo luogo di residenza, lo

Schloh ottenne il 13 febbraio 1979 dalla SA Ford Motor Company di Anversa, un certificato attestante la sua conformità al tipo omologato in Belgio. Il successivo 20 marzo, egli presentò la vettura alla sede della società Auto contrôle technique, che è l'ente riconosciuto dal ministro delle Comunicazioni per il collaudo tecnico necessario all'immatricolazione. L'operazione, per cui il proprietario del veicolo pagò una tassa di 500 franchi belgi, si svolse il 22 marzo 1979.

Quattro giorni più tardi, lo Schloh fu invitato a sottoporre la vettura ad un secondo controllo e avvertito che in quell'occasione avrebbe dovuto presentare la dichiarazione relativa all'uso del veicolo. Con lettera 2 aprile 1979, egli fece pervenire alla società tale dichiarazione; osservò tuttavia che il controllo preteso gli sembrava abusivo e ne chiese il rinvio ad una data successiva al 23 aprile. La Auto contrôle technique gli rispose il 30 maggio 1979 sottolineando che, secondo la disciplina vigente, il veicolo doveva essere soggetto ad ispezione tecnica « nonostante il controllo effettuato per ottenere il certificato di conformità in data 22 marzo 1979 ». Il nuovo collaudo ebbe dunque luogo l'11 giugno e in esito allo stesso, previo pagamento di altri 500 franchi, lo Schloh si vide rilasciare una carta di circolazione valida per quattro anni.

Il medesimo giorno, peraltro, egli si rivolse al ministro delle Comunicazioni invitandolo a verificare se il doppio controllo tecnico di un veicolo nuovo fosse davvero conforme alla disciplina belga e comunque riservandosi di far accertare la compatibilità di quest'ultima col diritto comunitario mediante il procedimento di cui all'articolo 177 trattato CEE. In data 17 agosto 1979, il ministro gli rispose sostenendo la correttezza della procedura seguìta: ogni veicolo importato allo stato usato — egli affermò — doveva essere soggetto a un controllo tecnico prima dell'immatricolazione, mentre per le vetture ad uso promiscuo era previsto un secondo controllo « prima [che esse fossero] reimmesse in circolazione a nome del nuovo possessore » e dunque « dopo l'immatricolazione ». Del pari legittime dovevano considerarsi le richieste di una dichiarazione sull'uso del veicolo e del pagamento di una tassa.

A questo punto, lo Schloh decise di adire le vie legali. Rivoltosi invano al Consiglio di stato e al giudice di pace del 4° cantone di Bruxelles (entrambi i ricorsi furono, se pure per ragioni diverse, dichiarati irricevibili), egli promosse l'azione che è a base del nostro procedimento convenendo la Auto contrôle technique dinanzi al giudice di pace del 3° cantone di Schaerbeek per ottenere la restituzione delle somme pagate in occasione dei due controlli. Statuendo in ultima istanza ai sensi dell'articolo 617, 1° paragrafo, code judiciaire (cause di valore inferiore a 15 000 franchi), il giudice adìto sospese il procedimento e, in base all'articolo 177 trattato CEE, vi sottopose le seguenti domande pregiudiziali:

« 1) Se gli articoli 30 e/o 13 del trattato CEE vadano interpretati in modo tale:

— che una norma nazionale, secondo cui un'autovettura nuova del tipo « vettura ad uso promiscuo » — costruita in altro Stato membro, importata da quest'ultimo e messa in libera circolazione dopo aver subìto una verifica/controllo tecnico — dev'essere sottoposta, alcuni giorni più tardi, a una nuova verifica/controllo tecnico in quanto destinata

ad uso promiscuo, costituisce una misura d'effetto equivalente a restrizioni quantitative all'importazione (articolo 30) e/o

— che la stessa norma, secondo cui per ognuna delle due verifiche/controlli tecnici è dovuto il pagamento di una determinata somma, costituisce una tassa d'effetto equivalente a dazi doganali (articolo 13).

2) Se gli articoli 30 e/o 13 del trattato CEE vadano interpretati in modo tale:

— che una norma nazionale, secondo cui una vettura nuova (sia o no del tipo « vettura ad uso promiscuo ») — costruita in altro Stato membro, importata da quest'ultimo, messa in libera circolazione e dotata di un certificato di conformità — dev'essere sottoposta a verifica/controllo tecnico, costituisce una misura d'effetto equivalente a restrizioni quantitative all'importazione (articolo 30) e/o

— che la stessa norma, secondo cui per detta verifica/controllo tecnico è dovuto il pagamento di una determinata somma, costituisce una tassa d'effetto equivalente a dazi doganali (articolo 13) ».

2. Per una migliore comprensione dei quesiti è utile riassumere la normativa belga vigente all'epoca dei fatti e richiamare la pertinente disciplina comunitaria. La prima è composta dal più volte modificato regio decreto 31 dicembre 1953, che regola l'immatricolazione degli autoveicoli (*Moniteur belge* del 9.1.1954) e dal regio decreto 15 marzo 1968, che contiene il regolamento generale delle condizioni tecniche a cui devono soddisfare gli autoveicoli e i loro rimorchi (*Moniteur belge* del 28.3.1968).

Da queste fonti risulta che l'immatricolazione con targa belga di un veicolo importato è condizionata alla produzione di vari documenti e preceduta o seguìta da diversi controlli tecnici, a seconda che la vettura sia nuova od usata. In primo luogo, ogni veicolo destinato alla circolazione dev'essere conforme al prototipo omologato dal ministro delle Comunicazioni. Nel caso dei veicoli importati, la prova della conformità può essere data in tre modi. Per i veicoli « nuovi » e omologati, essa consiste nel certificato che rilascia il costruttore o il suo agente, mentre le vetture nuove, ma non corrispondenti al prototipo, vanno sottoposte ad un collaudo individuale. Per i veicoli « usati », il proprietario deve procurarsi il certificato di conformità e presentare la vettura all'ente di controllo; a seguito di un collaudo con cui verifica il rispetto delle disposizioni regolamentari, quest'ultimo gli rilascia la carta di circolazione.

I due decreti impongono di sottoporre a controllo tecnico: a) gli autoveicoli « nuovi » anteriormente alla loro prima messa in circolazione, comprese le vetture ad uso promiscuo ed eccettuate le vetture per uso privato; b) gli autoveicoli che abbiano fatto oggetto di domanda d'immatricolazione da parte di un nuovo possessore; c) gli autoveicoli importati (è opportuno segnalare che il 1° aprile 1979, e cioè in epoca successiva alla prima verifica a cui fu soggetto il veicolo di Schloh, l'obbligo di assoggettare questo genere di vetture, purché « nuove », a controlli precedenti l'immatricolazione è stato soppresso); d) gli autoveicoli che ab-

biano mutato di proprietario, comprese le vetture ad uso promiscuo ed eccettuate quelle per uso privato.

Gli autoveicoli sono altresì sottoposti a controlli tecnici periodici: essi hanno cadenza annuale, ma le vetture di esclusivo uso privato ne sono esentate per i primi quattro anni. Lo stesso privilegio si applica alle vetture di uso promiscuo, purché il proprietario abbia rilasciato un'apposita dichiarazione al momento del primo controllo tecnico.

Si deve inoltre ricordare che la direttiva-quadro e le direttive particolari hanno di mira un'armonizzazione cosiddetta « opzionale »; gli Stati sono cioè autorizzati a mantenere in vigore le loro norme accanto a quelle comunitarie (1° e 2° considerando della direttiva 70/156). È dunque possibile che continuino a coesistere veicoli dello stesso tipo con caratteristiche diverse e pertanto che la loro circolazione all'interno della Comunità sia destinata anche in futuro ad incontrare alcuni ostacoli. Consapevole di ciò, la Commissione ha indirizzato agli Stati membri il 20 settembre 1984 una comunicazione concernente le « formalità di omologazione e immatricolazione dei veicoli importati da un altro Stato membro e la loro compatibilità col diritto comunitario ».

3. La disciplina comunitaria fa capo alle norme del trattato sul movimento delle merci ed è dettata dalle direttive armonizzatrici delle legislazioni nazionali che, nel nostro settore, sono più di cinquanta: una di carattere generale e le altre relative alle componenti dei veicoli a motore. La direttiva-quadro 70/156 del 6 febbraio 1970 (GU L 42, pag. 1) prevede l'istituzione di una procedura che consentirà ai costruttori di ottenere in ogni Stato membro un'omologazione CEE valida per l'intera area comunitaria; onde i veicoli di cui essi certifichino la conformità potranno essere liberamente commercializzati in tutti gli Stati. Tale procedura diverrà peraltro operante solo quando tutte le componenti e le caratteristiche che figurano nella scheda di omologazione CEE allegata alla direttiva-quadro saranno state armonizzate da direttive particolari: e ancor oggi mancano all'appello i pneumatici, i vetri di sicurezza, la dimensione e la massa.

4. Ho detto che la disciplina belga — come, del resto, quella di altri Stati membri — distingue fra veicoli « nuovi » e veicoli « usati ». Dalla sentenza di rinvio risulta che fra le parti della causa principale si controverte sullo stato della vettura importata: che sarebbe nuova a giudizio dell'attore ed usata a parere della convenuta. Il giudice *a quo* — che, secondo la vostra giurisprudenza, è l'unico organo competente a valutare i fatti (pronunce 9 luglio 1969, causa 10/69, Portelange, Racc. 1969, pag. 315, punti da 5 a 7, 23 gennaio 1975, Hulst, causa 51/74, Racc. 1975, pag. 79, punto 12, 5 ottobre 1977, causa 5/77, Tedeschi, Racc. 1977, pag. 1555, punto 17, 16 marzo 1978, causa 117/77, Bestuur/Algemeen Ziekenfonds, Racc. 1978, pag. 825, punti 6 e 7, 29 novembre 1978, causa 83/78, Pigs Marketing Board, Racc. 1978, pag. 2347, punto 25, 15 novembre 1979, Denkavit Futtermittel GmbH, causa 36/79, Racc. 1979, pag. 3439,

punto 12, 14 febbraio 1980, causa 53/79, Damiani, Racc. 1980, pag. 273, punto 5 e, da ultimo, 20 marzo 1986, causa 35/85, Tissier, Racc. 1986, pag. 1207, punto 9) — ha chiaramente optato per la prima tesi.

Sul punto, peraltro, bisogna intendersi. Il significato di « nuovo » e di « usato » non coincide qui con quello che dànno i vocabolari, ma è rispettivamente più ampio e più ristretto. La specie di cui ci occupiamo, infatti, rientra nel fenomeno delle importazioni c.d. « parallele », cioè realizzate da soggetti che si riforniscono presso rivenditori del paese di produzione o di altri paesi per esportare o reimportare il veicolo verso uno Stato membro qualsiasi (cfr. ordinanza presidenziale 7 giugno 1985, causa 154/85 R, Commissione/Italia, Racc. 1985, pag. 1753). Ora, rispetto a queste operazioni è certo che la vettura messa in prima circolazione non si considera usata, anche se alcune burocrazie (così l'italiana) la definiscono bizzarramente « usata a chilometri zero ». Dico di più: secondo le norme e le prassi di numerosi Stati membri, « nuovo » come stato d'uso è persino il veicolo provvisoriamente immatricolato all'estero (ad esempio, per l'esportazione con la targa doganale, che consente il suo trasferimento dal paese esportatore, ma non ne autorizza la circolazione, o con la targa di transito, che gli permette invece di circolare).

Risponderò dunque ai quesiti secondo l'ottica del giudice a quo che intende « nuovo » non nel senso di « appena uscito di fabbrica », ma nell'accezione or ora precisata; mentre dei problemi relativi alla vettura « usata » mi occuperò solo a fini di completezza.

5. Nel nostro procedimento hanno presentato osservazioni scritte la Commissione delle Comunità europee e il governo danese. Il governo belga ha invece risposto ad alcune domande rivoltegli dalla Corte.

Dal punto di vista logico, conviene anzitutto prendere in esame il problema posto dal secondo quesito: cioè stabilire se, a stregua del diritto comunitario, sia legittimo sottoporre a controllo tecnico prima dell'immatricolazione una vettura nuova, importata da un altro Stato membro e munita del certificato di conformità. Ebbene, se tale certificato è stato rilasciato nello Stato d'importazione, mi pare ovvio che qualsiasi controllo da cui l'immatricolazione sia resa più difficile o più onerosa costituisce una misura contraria all'articolo 30 e non giustificata a stregua dell'articolo 36. Il certificato, infatti, attesta che la vettura è conforme al tipo omologato nel paese in cui se ne farà uso; detto altrimenti, che corrisponde alle norme di sicurezza applicabili ai veicoli immatricolati o da immatricolare in tale paese.

Ma lo stesso dicasi del veicolo il cui certificato di conformità si riferisce al tipo omologato nello Stato esportatore, almeno quando tale Stato imponga requisiti tecnici consoni alle direttive comunitarie o comunque equivalenti a quelli pretesi dal paese d'importazione. Vale qui, mi sembra, il principio sancito dalla sentenza 17 dicembre 1981, Frans-Nederlandse Maatschappij voor Biologische Producten BV, causa 272/80, Racc. 1981, pag. 3277, punto 14, secondo cui le autorità nazionali non possono esigere senza necessità collaudi tecnici quando essi

abbiano già avuto luogo in un altro Stato membro e i relativi risultati siano — o, su richiesta, possano essere messi — a loro disposizione.

6. Il primo quesito riguarda la compatibilità col diritto comunitario di una norma che sottoponga a un secondo collaudo, di poco posteriore al primo, i veicoli importati e certificati conformi nel paese importatore o esportatore. Per i motivi appena esposti, anche questa ispezione, in quanto miri a verificare la conformità di un veicolo nuovo ancorché destinato ad uso promiscuo, costituisce misura d'effetto equivalente ad una restrizione quantitativa. La convenuta obietta che essa è utile anche al proprietario, perché è in occasione del suo svolgimento che costui rilascia la dichiarazione necessaria ad assimilare un veicolo di uso promiscuo a una vettura per uso privato, così esentandolo dal controllo annuale per i primi quattro anni. Ma la tesi è insostenibile. La detta dichiarazione, infatti, non postula alcun controllo tecnico del veicolo e può ben essere emessa insieme alla domanda di immatricolazione.

Stabilito che i controlli tecnici sugli autoveicoli nuovi e importati sono proibiti dall'articolo 30 e non si giustificano a stregua dell'articolo 36, devono ritenersi incompatibili col diritto comunitario anche le tasse che per essi si pretendono. Si vedano infatti le sentenze 28 marzo 1979, causa 179/78, Rivoira (Racc. 1979, pag. 1157, punto 14), e 15 dicembre 1976, causa 35/76, Simmenthal (Racc. 1976, pag. 1871, punto 22).

7. Per completezza, e tenuto conto delle opinioni che in questa prospettiva hanno espresso il governo danese e durante l'udienza la Commissione, può essere opportuno valutare la legittimità comunitaria dei due controlli tecnici rispetto all'importazione di veicoli « usati ».

Cominciamo col collaudo che precede l'immatricolazione del veicolo. Per la sua liceità, mi sembra, militano almeno due argomenti: a) la vettura può essere stata modificata nel periodo successivo alla sua immatricolazione definitiva e può dunque risultare diversa da come la descrive il certificato di conformità; b) le condizioni del veicolo possono non essere tali da offrire, ai fini della sicurezza e della tutela ambientale, le garanzie richieste per i veicoli immatricolati nello Stato d'importazione. Naturalmente, la giurisprudenza Frans-Nederlandse Maatschappij si applica anche al nostro caso: il collaudo, cioè, non dev'essere un doppione di quelli già svolti nello Stato esportatore, specie quando i loro risultati siano accessibili alle autorità del paese d'importazione.

Non v'è dubbio, invece, che il secondo controllo costituisca un indebito ostacolo alle importazioni. Rispondendo ad un quesito della Corte, il governo belga lo ha negato, ma i suoi argomenti non mi paiono persuasivi. Infatti: a) l'identità del proprietario può essere agevolmente rilevata dai documenti, anche doganali, che egli presenta per l'immatricolazione; b) nulla vieta che la dichiarazione sull'uso promiscuo del veicolo sia rilasciata in occasione del primo controllo tecnico.

Tali conclusioni si riflettono sulla legittimità delle tasse. Quella riscossa per il primo collaudo rientra nel campo d'applicazione del-

l'articolo 95 trattato CEE e può ritenersi giustificata, in quanto non contraria al principio di proporzionalità. La seconda è manifestamente illegittima, come elemento accessorio di un controllo incompatibile col diritto comunitario.

8. Per tutte le considerazioni che precedono vi suggerisco di rispondere come segue ai quesiti formulati dal giudice di pace del 3° cantone di Schaerbeek nel quadro della controversia fra il signor Bernhard Schloh e la SPRL Auto contrôle technique:

« 1) Il sistema degli articoli da 30 a 36 trattato CEE va interpretato nel senso che costituisce misura d'effetto equivalente ad una restrizione quantitativa ogni norma nazionale per cui gli autoveicoli importati allo stato nuovo, anche se destinati al trasporto di persone e di cose, sono sottoposti a controlli tecnici precedenti l'immatricolazione o ad essa di poco successivi, allorché tali veicoli siano muniti del certificato di conformità al tipo omologato nel paese d'importazione o di esportazione.

2) Le somme percepite in occasione di controlli tecnici incompatibili col diritto comunitario sono tasse d'effetto equivalente a dazi doganali in quanto imposte a motivo dell'attraversamento della frontiera ».