

## Causa 154/85 R

### Commissione delle Comunità europee contro Repubblica italiana

« Restrizioni alle importazioni di autoveicoli »

Massime

*Libera circolazione delle merci — Restrizioni quantitative — Misure d'effetto equivalente —  
Limitazione del numero degli importatori  
(Trattato CEE, art. 30)*

La normativa o prassi nazionale che abbia il risultato di canalizzare le importazioni nel senso che solo taluni operatori economici possono effettuarle, mentre altri ne sono

esclusi, costituisce una misura d'effetto equivalente a una restrizione quantitativa ai sensi dell'art. 30 del trattato.

ORDINANZA DEL PRESIDENTE DELLA CORTE  
7 giugno 1985 \*

Nel procedimento 154/85 R,

**Commissione delle Comunità europee**, rappresentata dal suo consigliere giuridico Antonino Abate, in qualità di agente, e con domicilio eletto in Lussemburgo presso il sig. Georges Kremlis, membro del servizio giuridico, edificio Jean Monnet, Kirchberg,

richiedente,

\* Lingua processuale: l'italiano.

sostenuta da

**Regno dei Paesi Bassi**, rappresentato dal sig. Bos, consigliere giuridico presso il ministero degli affari esteri, e con domicilio eletto in Lussemburgo presso l'ambasciata dei Paesi Bassi,

interveniante,

contro

**Repubblica italiana**, rappresentata dal sig. Arnaldo Squillante, capo dell'ufficio del contenzioso diplomatico, in qualità di agente, assistito dal sig. O. Fiumara, avvocato dello stato, e con domicilio eletto in Lussemburgo presso l'ambasciata della Repubblica italiana,

resistente,

avente ad oggetto la domanda intesa a far constatare l'inadempimento degli obblighi derivanti dall'art. 30 del trattato CEE in relazione alle importazioni parallele di autoveicoli provenienti dagli altri Stati membri.

## IL PRESIDENTE DELLA CORTE DI GIUSTIZIA DELLA COMUNITÀ EUROPEE

ha pronunciato la seguente

### ORDINANZA

- 1 Con istanza depositata in cancelleria il 22 maggio 1985, la Commissione delle Comunità europee ha chiesto a questa Corte di ingiungere, con provvedimento urgente, alla Repubblica italiana di adottare i provvedimenti necessari a garantire, nelle more del giudizio principale, l'immatricolazione immediata e la libera circolazione dei veicoli di origine CEE provenienti dagli altri Stati membri tramite importazioni parallele. Lo stesso giorno la Commissione delle Comunità europee ha presentato un ricorso inteso a far dichiarare che la Repubblica italiana, sottoponendo a formalità non giustificate dal diritto comunitario l'immatricolazione dei veicoli provenienti dagli altri Stati membri tramite importazioni parallele, è venuta meno agli obblighi imposti dall'art. 30 del trattato CEE.

- 2 Con telex 30 maggio 1985, il Regno dei Paesi Bassi ha chiesto di intervenire a sostegno delle conclusioni della richiedente. Questa istanza dev'essere accolta.
  
- 3 Con istanza depositata in cancelleria il 3 giugno 1985, vari importatori italiani (Autocarrozzeria Becast, Automarket Bonometti, Fabris Giuseppe, Autosalone Foralosso Renato, Autofficina Guglielmi Giovanni, Lain Francesco, L'Auto, Mercatone dell'Auto e Valcar) hanno chiesto di intervenire nel procedimento sommario a sostegno delle conclusioni della Commissione. L'istanza dev'essere respinta in quanto, a norma dell'art. 37 dello statuto, non è ammesso l'intervento di singoli o di società nelle controversie tra istituzioni e Stati membri.
  
- 4 La Commissione fa presente innanzitutto che in questi ultimi mesi le sono pervenuti numerosissimi reclami contro il sistema applicato in Italia per l'immatricolazione di autoveicoli nuovi o usati importati da altri Stati membri; infatti, dal luglio 1984 il governo italiano ha sistematicamente inasprito i controlli amministrativi al punto di rendere molto più difficile l'immatricolazione dei veicoli importati al di fuori della rete ufficiale di distribuzione; tali provvedimenti sono stati adottati come reazione all'aumento delle importazioni parallele in Italia nel 1984.
  
- 5 Il ricorso della Commissione è diretto in particolare contro la circolare n. 22/85 emanata il 15 febbraio 1985 dal ministero dei trasporti della Repubblica italiana e in vigore dal 1° marzo 1985.
  
- 6 In base a detta circolare, l'immatricolazione del veicolo nuovo straniero è subordinata alla produzione obbligatoria di un certificato d'origine del veicolo, rilasciato dal costruttore, e di una « scheda tecnica » con i dati tecnici del veicolo. Per quanto concerne i veicoli già immatricolati nel paese esportatore, l'importatore deve allegare ai due documenti suddetti il certificato d'immatricolazione rilasciato dalle autorità dello Stato membro esportatore.
  
- 7 La stessa circolare dispone che il certificato di origine e la scheda tecnica del veicolo debbano essere rilasciati dal costruttore ovvero, per le marche estere, dal legale rappresentante stabilito in Italia « entro il termine di 40 giorni lavorativi dalla

data della richiesta ». La circolare autorizza inoltre i costruttori e i legali rappresentanti a percepire un compenso « ragionevole » per il rilascio di detti certificati.

- 8 Mentre era in corso il procedimento per infrazione nei confronti della Repubblica italiana, talune imprese italiane adivano il tribunale amministrativo regionale del Lazio per ottenere l'annullamento della circolare n. 22/85. Con ordinanza 8 maggio 1985, detto tribunale ha sospeso l'esecuzione della circolare. L'amministrazione italiana ha però interpretato l'ordinanza del TAR nel senso che la sospensione della circolare interessava unicamente i veicoli originari dei paesi terzi e non quelli di origine CEE.
- 9 La Commissione sostiene che l'applicazione della circolare n. 22/85 ha avuto il risultato di paralizzare interamente le importazioni parallele poiché, dal 1° marzo 1985, nessun certificato d'origine sarebbe stato rilasciato dai costruttori o dai rappresentanti delle marche estere stabiliti in Italia.
- 10 Anche se i certificati d'origine fossero rilasciati, resterebbe il fatto che la circolare rende necessario un periodo d'immatricolazione dieci volte più lungo di quello abituale negli altri Stati membri, il che sarebbe sufficiente per dissuadere gli interessati dal fare a meno di rivolgersi alla rete ufficiale di distribuzione. Inoltre, per il rilascio del certificato d'origine e della scheda tecnica sarebbero chiesti in Italia prezzi di molto superiori a quelli di regola percepiti negli altri Stati membri.
- 11 La Commissione deduce che i provvedimenti italiani che hanno l'effetto di paralizzare le importazioni costituiscono una violazione grave e manifesta dei principi fondamentali relativi alla libera circolazione delle merci, dettati dagli artt. 3, lett. a), 9 e 30 del trattato. Detti provvedimenti, oltre a produrre effetti discriminatori nei confronti dei veicoli di origine CEE introdotti tramite le importazioni parallele, sarebbero sproporzionati rispetto allo scopo ch'essi perseguirebbero, impedire, cioè, l'immatricolazione di veicoli rubati in Italia.
- 12 Secondo la Commissione, la paralisi delle importazioni provoca danni incontestabili agli esportatori degli altri Stati membri e agli importatori italiani. Anche il consumatore finale subisce un danno irreparabile. Circa 10 000 veicoli, già importati, sarebbero immobilizzati in conseguenza dell'applicazione dei provvedimenti di cui trattasi. È pertanto necessario agire senza indugi per ristabilire lo *status quo ante*, caratterizzato dal rispetto e dall'esercizio pieno e incondizionato della libera

circolazione delle merci. Il sistema che vigeva prima dei vari provvedimenti recentemente adottati dal governo italiano contemplava infatti la possibilità di scegliere tra il procedimento basato sul certificato d'origine del veicolo rilasciato dal costruttore e quello basato sui certificati rilasciati dalle autorità pubbliche dello Stato membro esportatore nelle forme stabilite dalla normativa di detto Stato.

- 13 Il governo italiano sostiene, dal canto suo, che il numero delle importazioni parallele non è affatto diminuito dopo l'emanazione della circolare; anche se può essere stato constatato un certo rallentamento, si tratta solo di un fenomeno transitorio, che si accompagna all'entrata in vigore di qualsiasi nuova normativa.
- 14 Il governo italiano ha inoltre sottolineato che la normativa di cui trattasi mira ad impedire il traffico di veicoli rubati. Esso osserva incidentalmente che prima di procedere all'immatricolazione è indispensabile accertare che il veicolo importato sia conforme alle norme di sicurezza nazionali.
- 15 Il governo olandese ha sottolineato che le esportazioni in Italia sono notevolmente diminuite dopo l'adozione dei provvedimenti criticati.
- 16 Risulta, a prima vista, che le circolari italiane emanate dal luglio 1984 in poi sono idonee ad alterare gravemente il funzionamento del mercato parallelo. A questo proposito va ricordata la sentenza della Corte 20 maggio 1976 (causa 104/75, De Peijper, Racc. pag. 613), in cui è dichiarato che una normativa o prassi nazionale che abbia il risultato di canalizzare le importazioni, consentendole soltanto ad alcuni operatori economici ed impedendole ad altri, costituisce una misura d'effetto equivalente ad una restrizione quantitativa vietata dall'art. 30 del trattato.
- 17 La restrizione alle importazioni è illustrata sia dalla lunghezza apparentemente eccessiva del periodo necessario per l'immatricolazione dei veicoli importati al di fuori della rete ufficiale di distribuzione, sia dalla spesa supplementare cagionata dal rilascio del certificato d'origine che precede l'immatricolazione (130 000 lire in media, secondo il governo italiano).
- 18 La questione se i provvedimenti adottati dalla Repubblica italiana possano essere giustificati con riguardo all'art. 36 del trattato costituisce del pari una questione di

merito che non deve essere pregiudicata da provvedimenti adottati nell'ambito del procedimento sommario. Si deve tuttavia rilevare che il governo italiano non ha fornito in questa fase nessun valido motivo che consenta di considerare che i provvedimenti criticati siano giustificati da esigenze di ordine pubblico. Esso non ha nemmeno spiegato perché non sarebbero attuabili provvedimenti meno restrittivi.

- 19 Peraltro, il governo italiano non ha negato che i provvedimenti ch'esso ha adottato arrecano un danno irreparabile agli importatori paralleli italiani ed agli esportatori degli altri Stati membri, i quali sono privati, anche se parzialmente, della possibilità di esercitare la loro attività. A questo si aggiunge il danno cagionato al consumatore finale, che è escluso dai vantaggi offerti dal mercato comune.
  
- 20 Per quanto riguarda l'urgenza del provvedimento, il governo italiano non ha potuto validamente contestare, nonostante ripetute domande in tal senso della Commissione e della Corte, che l'immatricolazione dei veicoli importati aveva subito un ritardo notevole, che la Commissione ha quantificato stimandolo in circa 10 000 veicoli. Orbene, non c'è dubbio che il governo italiano può agevolmente procurarsi statistiche precise relativamente al settore di cui trattasi.
  
- 21 Di conseguenza, risulta giustificato concedere provvedimenti provvisori al fine di ripristinare lo *status quo ante* ed ingiungere alla Repubblica italiana di adottare i provvedimenti necessari affinché agli importatori paralleli non siano imposte condizioni più rigorose di quelle vigenti prima del luglio 1984. Inoltre, la Repubblica italiana informerà ogni quindici giorni la Commissione della situazione delle immatricolazioni effettuate e dei motivi degli eventuali ritardi.
  
- 22 Il governo italiano resta libero, in qualsiasi momento, di chiedere la modifica della presente ordinanza, segnatamente in base a dati statistici ed a documenti giustificativi più precisi di quelli che sono stati forniti alla Corte.

Per questi motivi,

IL PRESIDENTE,

statuendo in via provvisoria,

così provvede:

1) Nelle more della causa principale, la Repubblica italiana è tenuta:

- a) non appena sarà stata notificata la presente ordinanza, ad adottare i provvedimenti necessari affinché agli importatori paralleli non siano imposte condizioni più rigorose di quelle vigenti prima del luglio 1984;
- b) ad informare ogni quindici giorni la Commissione della situazione delle immatricolazioni effettuate e dei motivi degli eventuali ritardi.

2) Le spese sono riservate.

Lussemburgo, 7 giugno 1985.

Il cancelliere  
P. Heim

Il presidente  
A. J. Mackenzie Stuart