



## Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Seconda Sezione)

6 settembre 2012\*

«Inadempimento di uno Stato — Direttiva 1999/37/CE — Documenti di immatricolazione dei veicoli — Veicoli precedentemente immatricolati in un altro Stato membro — Cambiamento di proprietario — Obbligo di controllo tecnico — Richiesta di produrre il certificato di conformità — Controllo tecnico effettuato in un altro Stato membro — Mancato riconoscimento — Mancanza di giustificazioni»

Nella causa C-150/11,

avente ad oggetto un ricorso per inadempimento, ai sensi dell'articolo 258 TFUE, proposto il 28 marzo 2011,

**Commissione europea**, rappresentata da O. Beynet e da A. Marghelis, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo,

ricorrente,

contro

**Regno del Belgio**, rappresentato da T. Materne e J.C. Halleux, in qualità di agenti, assistiti da F. Libert e S. Rodrigues, avocats,

convenuto,

LA CORTE (Seconda Sezione),

composta dal sig. J.N. Cunha Rodrigues, presidente di sezione, dai sigg. U. Lõhmus (relatore), A. Ó Caoimh e A. Arabadjiev, C.G. Fernlund, giudici,

avvocato generale: sig. P. Mengozzi

cancelliere: sig. A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 29 marzo 2012,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

\* Lingua processuale: il francese.

## Sentenza

- 1 Con il suo ricorso, la Commissione europea chiede alla Corte di constatare che, avendo richiesto, oltre alla produzione della carta di circolazione, quella del certificato di conformità di un veicolo ai fini del controllo tecnico preliminare all'immatricolazione di un veicolo precedentemente immatricolato in un altro Stato membro, nonché avendo sottoposto siffatti veicoli ad un controllo tecnico prima della loro immatricolazione, senza tenere conto dei risultati del controllo tecnico effettuato in un altro Stato membro, il Regno del Belgio è venuto meno agli obblighi ad esso incombenti in forza della direttiva 1999/37/CE del Consiglio del 29 aprile 1999 relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (GU L 138, pag. 57), quale modificata dalla direttiva 2006/103/CE del Consiglio, del 20 novembre 2006 (GU L 363, pag. 344, in prosieguo: la «direttiva 1999/37»), e dell'articolo 34 TFUE.

### Contesto normativo

#### *La normativa dell'Unione*

La direttiva 1999/37

- 2 La direttiva 1999/37 ai suoi considerando 1, 3, 5, 6 e 9 recita:

«(1) (...) la Comunità ha adottato alcune misure destinate all'instaurazione di un mercato interno comportante uno spazio senza frontiere interne nel quale è assicurata la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali conformemente alle disposizioni del trattato;

(...)

(3) (...) l'armonizzazione della presentazione e del contenuto della carta di circolazione ne agevola la comprensione favorendo inoltre, per i veicoli immatricolati in uno Stato membro, la libera circolazione stradale sul territorio degli altri Stati membri;

(...)

(5) (...) tutti gli Stati membri impongono segnatamente, come condizione necessaria per immatricolare un veicolo già immatricolato in un altro Stato membro, un documento attestante l'immatricolazione e le caratteristiche tecniche del veicolo;

(6) (...) l'armonizzazione della carta di circolazione agevola la nuova immissione in circolazione dei veicoli già immatricolati in un altro Stato membro e contribuisce al buon funzionamento del mercato interno;

(...)

(9) (...) al fine di agevolare i controlli destinati in particolare a lottare contro le frodi ed il traffico illecito di veicoli rubati, è opportuno istituire una stretta cooperazione tra gli Stati membri, basata su un sistema efficace di scambio di informazioni».

- 3 L'articolo 1 della direttiva in parola stabilisce quanto segue:

«La presente direttiva si applica ai documenti rilasciati dagli Stati membri all'atto dell'immatricolazione dei veicoli.

Essa non pregiudica il diritto degli Stati membri di utilizzare per l'immatricolazione temporanea dei veicoli documenti eventualmente non interamente conformi ai requisiti [di tale] direttiva».

4 L'articolo 4 della medesima direttiva è del seguente tenore:

«Ai fini della presente direttiva, la carta di circolazione rilasciata da uno Stato membro è riconosciuta dagli altri Stati membri ai fini dell'identificazione del veicolo nella circolazione internazionale o della sua nuova immatricolazione in un altro Stato membro».

La direttiva 2009/40/CE

5 La direttiva 2009/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, concernente il controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (GU L 141, pag. 12), entrata in vigore il 26 giugno 2009, ha sostituito la direttiva 96/96/CE del Consiglio del 20 dicembre 1996 concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (GU L 46, pag. 1), alla quale la Commissione ha fatto riferimento durante il procedimento precontenzioso. In considerazione della data di scadenza del termine indicato nel parere motivato, ossia il 9 dicembre 2009, al presente ricorso si applica la direttiva 2009/40. A tal riguardo, come indicato al primo considerando della direttiva 2009/40, quest'ultima ha proceduto alla rifusione della direttiva 96/96 per motivi di chiarezza, mentre le disposizioni pertinenti del caso di specie non sono state modificate.

6 I considerando 2, 5, 10-12 e 26 della direttiva 2009/40 sono così redatti:

«(2) Nell'ambito della politica comune dei trasporti, la circolazione di alcuni tipi di veicoli nello spazio comunitario deve svolgersi nelle migliori condizioni, sia sul piano della sicurezza che su quello delle condizioni di concorrenza fra trasportatori dei diversi Stati membri;

(...)

(5) Occorre quindi che le norme e i criteri comunitari minimi per il controllo tecnico degli elementi di cui alla presente direttiva siano definiti con direttive particolari;

(...)

(10) Per quanto riguarda i dispositivi di frenatura, la presente direttiva deve riguardare principalmente veicoli omologati a norma della direttiva 71/320/CEE del Consiglio, del 26 luglio 1971, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla frenatura di talune categorie di veicoli a motore e dei loro rimorchi [GU L 202, pag. 37], pur essendo riconosciuto che alcuni tipi di veicoli sono stati omologati secondo norme nazionali che possono discostarsi da tale direttiva.

(11) Gli Stati membri possono estendere il controllo dei dispositivi di frenatura per includere categorie di veicoli o elementi che non rientrano nella presente direttiva;

(12) Gli Stati membri possono instaurare controlli più rigorosi o più frequenti per i sistemi di frenatura;

(...)

(26) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire l'armonizzazione della normativa in materia di controllo tecnico, al fine di evitare distorsioni di concorrenza fra i trasportatori e di garantire che i veicoli siano regolati e sottoposti a manutenzione in modo corretto, non possono

essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa delle dimensioni dell'intervento, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo. (...)».

7 Ai sensi dell'articolo 3 della direttiva 2009/40:

«1. Gli Stati membri adottano i provvedimenti che ritengono necessari perché si possa dimostrare che il veicolo è stato sottoposto, con esito positivo, a un controllo tecnico che sia conforme almeno alle disposizioni della presente direttiva.

Tali provvedimenti sono comunicati agli altri Stati membri e alla Commissione.

2. Ogni Stato membro riconosce l'attestato rilasciato da un altro Stato membro comprovante che un veicolo a motore immatricolato in quest'ultimo Stato, nonché il suo rimorchio o semirimorchio, sono stati sottoposti con esito positivo a un controllo tecnico che sia conforme almeno alle disposizioni della presente direttiva, come se avesse esso stesso rilasciato detto attestato.

3. Gli Stati membri applicano le procedure appropriate per stabilire, per quanto possibile, che le prestazioni dei dispositivi di frenatura dei veicoli immatricolati nei rispettivi territori soddisfano i requisiti di cui alla presente direttiva».

8 L'articolo 5 della direttiva 2009/40 precisa:

«Nonostante le disposizioni degli allegati I e II, gli Stati membri possono:

a) anticipare la data del primo controllo tecnico obbligatorio e, se necessario, imporre che il veicolo sia sottoposto a controllo prima della sua immatricolazione;

(...)

d) aumentare il numero degli elementi da controllare;

(...)

f) prescrivere ulteriori controlli speciali;

g) prescrivere norme minime di efficienza di frenatura più elevate (...) rispetto a quell[e] precisat[e] nell'allegato II (...)».

9 L'allegato II della direttiva in parola descrive gli elementi da controllare obbligatoriamente, in particolare per i dispositivi di frenatura.

#### *La normativa belga*

10 L'articolo 23, paragrafo 1, primo comma, paragrafi 2 e 7, del regio decreto del 15 marzo 1968 recante una disciplina generale sui requisiti tecnici che devono soddisfare gli autoveicoli e i loro rimorchi, i loro elementi, nonché gli accessori di sicurezza (*Moniteur belge* del 28 marzo 1968, rettifiche in *Moniteur belge* del 23 aprile 1968), nella sua versione modificata dal regio decreto del 20 maggio 2009 (*Moniteur belge* del 5 giugno 2009, pag. 40090; in prosieguo: il «regio decreto») dispone quanto segue:

«1. I veicoli messi in circolazione sono soggetti a controlli al fine di verificare la loro conformità alle disposizioni regolamentari loro applicabili.

(...)

2. Controlli da effettuare:

A. I controlli comprendono i controlli di cui all'allegato 15 e i controlli complementari previsti dalle disposizioni regolamentari particolari.

(...)

7. In occasione di tali controlli e nei limiti in cui il veicolo deve essere munito di siffatti documenti, colui che presenta il veicolo per il controllo consegna l'ultimo certificato di ispezione nonché la vignetta di controllo all'organismo autorizzato e presenta i seguenti documenti:

- 1° la carta di circolazione;
- 2° il certificato di conformità o il certificato di conformità europeo;
- 3° il rapporto di identificazione o la scheda tecnica».

11 L'articolo 23 bis del regio decreto prevede quanto segue:

«1. I controlli, quali previsti dall'articolo 23, sono suddivisi in:

- 1° controlli completi;
- 2° controlli parziali.

I controlli completi consistono nel verificare:

- a) l'identificazione del veicolo nel corso della quale vengono controllati il numero di telaio, la carta di circolazione e il certificato di conformità o il certificato di conformità europeo del veicolo;
- b) lo stato tecnico del veicolo al fine di verificare se il medesimo soddisfa le norme vigenti in materia di sicurezza e di ambiente.

I controlli parziali sono suddivisi in:

- a) controlli amministrativi riguardanti unicamente la verifica della carta di circolazione e del certificato di conformità o del certificato di conformità europeo ai fini della convalida di una domanda di immatricolazione di un veicolo usato;
- b) nuovi controlli amministrativi riguardanti unicamente la verifica del numero di telaio, della targa d'identificazione e dei documenti, o senza che il veicolo sia presentato nuovamente, la presentazione dei documenti;
- c) nuovi controlli tecnici, ossia, tutti gli altri controlli parziali.

2. A seconda della regolarità con cui hanno luogo, i controlli completi sono suddivisi in:

- 1° controlli periodici di cui all'articolo 23 ter;
- 2° controlli non periodici aventi luogo in circostanze precise quali determinate dall'articolo 23 sexies.

(...))».

12 A norma dell'articolo 23 sexies, paragrafi 1 e 4, del regio decreto:

«1. Indipendentemente dalle norme riguardanti i controlli periodici, sono obbligatori taluni controlli non periodici:

(...)

3° prima dell'immatricolazione dei veicoli [a motore concepiti e costruiti per il trasporto di passeggeri e aventi almeno quattro ruote, dotati di massimo otto posti a sedere oltre al posto del conducente], ivi compresi i veicoli per campeggio (...), e (...) ivi compresi i carri funebri a nome di un altro titolare.

(...)

4. Durante il controllo non periodo menzionato al paragrafo 1°, 3°, del presente articolo, il veicolo deve essere presentato con l'ultima carta di circolazione rilasciata per il medesimo, nonché, sia la targa di immatricolazione corrispondente sia una targa commerciale e la corrispondente carta di circolazione.

Per tale controllo, viene realizzato un controllo supplementare ai sensi dell'allegato 22, in aggiunta ad un controllo completo del veicolo.

Tuttavia, qualora venga presentato un rapporto di un centro di diagnosi autorizzato, risalente a meno di due mesi a decorrere dal momento in cui il veicolo viene presentato per tale controllo non periodico, e riguardante almeno gli elementi di cui all'allegato 22, tale controllo consiste esclusivamente in un controllo completo del veicolo.

Il risultato di tale controllo è descritto in modo dettagliato in una relazione sui veicoli usati rilasciata allo stesso tempo del certificato di ispezione.

La convalida della domanda di immatricolazione viene effettuata a condizione che il certificato di ispezione rilasciato sia conforme all'articolo 23 decies, paragrafo 1, e che il controllo supplementare abbia avuto luogo, ove richiesto, secondo l'allegato 22».

13 L'allegato 15 del regio decreto riporta gli elementi da controllare e le cause di difetti enunciate all'allegato II della direttiva 2009/40.

14 L'allegato 22 del regio decreto prevede più elementi su cui verte il «controllo supplementare» da effettuare per il controllo non periodico menzionato all'articolo 23 sexies, paragrafo 1°, 3°, di tale decreto. Secondo il tenore letterale di tale allegato, il controllo supplementare si riferisce, quantomeno, allo stato generale del veicolo (per esempio, la corrosione che non influenza la sicurezza, lo stato dell'abitacolo), agli «On Board Diagnostics» (segnatamente, gli elementi di sicurezza attivi e passivi), alle parti meccaniche (tra l'altro, la frizione, il motore, la trasmissione), alle guarnizioni (per esempio, il paraurti, il cofano, il parafrangente), alle luci e agli equipaggiamenti (segnatamente, l'aria condizionata, il comando dei vetri).

### **La fase precontenziosa**

15 Reputando che talune disposizioni della normativa belga relativa alla procedura di immatricolazione dei veicoli non fossero conformi al diritto dell'Unione, con lettera del 1° dicembre 2008, la Commissione ha invitato il Regno del Belgio a presentare le proprie osservazioni.

16 Nella sua risposta del 30 gennaio 2009, il Regno del Belgio ha contestato ogni presunta violazione. Non soddisfatta di tale risposta, l'8 ottobre 2009 la Commissione ha emanato un parere motivato con il quale invitava il Regno del Belgio ad adottare le misure necessarie per conformarsi entro un termine

di due mesi a decorrere dalla sua ricezione. Il Regno del Belgio vi ha risposto con lettera datata 15 dicembre 2009, annunciando la sua intenzione di conformarsi al suddetto parere motivato. Tuttavia, in una lettera dell'11 febbraio 2010, esso ha difeso la normativa belga esistente.

- 17 Il 7 giugno 2010 è stato inviato a tale Stato membro un parere circostanziato nel quale gli veniva concesso un termine di quattro settimane per proporre una soluzione che permettesse di evitare di adire la Corte. Con lettera del 30 giugno 2010, il Regno del Belgio si è impegnato a modificare la normativa controversa, manifestando al contempo il suo desiderio di mantenere il controllo tecnico prima dell'immatricolazione del veicolo a nome di un altro proprietario, ma limitandolo al solo controllo degli elementi di cui al nuovo allegato 42 (controllo essenzialmente visivo), in presenza di determinate condizioni. Grazie alla previsione di una siffatta modifica, la presentazione del certificato di conformità, in presenza di determinate condizioni, non sarebbe più necessario. Un progetto di regio decreto impostato in tal senso è stato comunicato alla Commissione con l'impegno di adottarlo verso la fine del 2010.
- 18 Tuttavia, la Commissione ha considerato che le misure proposte non fossero idonee a porre fine all'infrazione. Dopo uno scambio di corrispondenza, un nuovo progetto di regio decreto è stato trasmesso l'11 gennaio 2011, il quale è stato oggetto di una discussione tra i servizi della Commissione e le autorità belghe in data 26 gennaio 2011.
- 19 Reputando che il Regno del Belgio non si fosse conformato al parere motivato, la Commissione ha deciso di proporre il presente ricorso.

### **Sul ricorso**

- 20 A sostegno del suo ricorso, la Commissione solleva due censure. Con la prima censura, la Commissione fa valere che, avendo sottoposto i veicoli precedentemente immatricolati in un altro Stato membro a un controllo tecnico preliminare alla loro immatricolazione senza tenere conto dei risultati del controllo tecnico effettuato in un altro Stato membro, il Regno del Belgio è venuto meno agli obblighi ad esso incombenti in forza dell'articolo 34 TFUE. Con la seconda censura, la Commissione sostiene che, avendo richiesto, oltre alla produzione della carta di circolazione, la produzione del certificato di conformità ai fini del controllo tecnico preliminare all'immatricolazione di un veicolo precedentemente immatricolato in un altro Stato membro, il Regno del Belgio è venuto meno agli obblighi ad esso incombenti in forza della direttiva 1999/37.

### *Sulla ricevibilità della seconda censura*

#### Argomenti delle parti

- 21 Il Regno del Belgio sostiene che la seconda censura del ricorso della Commissione è irricevibile nella parte in cui è diretta a fare constatare che tale Stato membro è venuto meno a tutti gli obblighi ad esso incombenti in forza della direttiva 1999/37, poiché nella sua lettera di diffida, nel parere motivato nonché nell'esposizione del contesto normativo e nella motivazione del suo ricorso, la Commissione ha limitato le sue osservazioni ad una violazione dell'articolo 4 della direttiva in parola.
- 22 Secondo tale Stato membro, l'irricevibilità di tale censura non può essere parziale, poiché le conclusioni del ricorso ivi afferenti non riguardano alcun articolo della direttiva 1999/37, contrariamente a quelle della causa che ha dato luogo alla sentenza del 16 luglio 2009, Commissione/Polonia (C-165/08, Racc. pag. I-6843, punti 45-48). Inoltre, il fatto che il Regno del Belgio abbia compreso che la censura riguardasse soltanto l'articolo 4 della direttiva 1999/37,

concentrando il suo controricorso su tale articolo, non può dispensare la Commissione dal suo obbligo di formulare conclusioni precise e non sarebbe atto a rendere le medesime ricevibili a posteriori.

- 23 La Commissione ritiene che la seconda censura sia ricevibile. Allo Stato membro di cui trattasi sarebbe stato chiaro che tale censura riguardava l'articolo 4 della direttiva in parola, sicché non sono stati violati i diritti della difesa di tale Stato membro. Tuttavia, nella sua replica la Commissione ha proceduto ad una riformulazione della censura in questione limitando l'asserita violazione al suddetto articolo.

#### Giudizio della Corte

- 24 In via preliminare, va ricordato che, nell'ambito di un ricorso per inadempimento, il procedimento precontenzioso ha lo scopo di offrire allo Stato membro interessato l'opportunità, da un lato, di conformarsi agli obblighi derivantigli dal diritto dell'Unione e, dall'altro, di far valere utilmente i suoi motivi di difesa contro gli addebiti formulati dalla Commissione (sentenze del 14 ottobre 2004, Commissione/Francia, C-340/02, Racc. pag. I-9845, punto 25, e del 26 aprile 2012, Commissione/Paesi Bassi, C-508/10, punto 33).
- 25 L'oggetto di un ricorso proposto ai sensi dell'articolo 258 TFUE, di conseguenza, è circoscritto dal procedimento precontenzioso previsto dalla medesima disposizione. La regolarità di tale procedimento costituisce una garanzia essenziale voluta dal Trattato FUE non soltanto a tutela dei diritti dello Stato membro di cui trattasi, ma anche per garantire che l'eventuale procedimento contenzioso verta su una controversia chiaramente definita (v. sentenze del 13 dicembre 2001, Commissione/Francia, C-1/00, Racc. pag. I-9989, punto 53, del 29 aprile 2010, Commissione/Germania, C-160/08, Racc. pag. I-3713, punto 42, e del 26 aprile 2012, Commissione/Paesi Bassi, cit., punto 34).
- 26 In forza degli articoli 21, primo comma, dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea e 38, paragrafo 1, lettera c), del regolamento di procedura di quest'ultima, la Commissione è tenuta ad indicare, in ogni ricorso depositato ai sensi dell'articolo 258 TFUE, le esatte censure sulle quali la Corte è chiamata a pronunciarsi nonché, quantomeno sommariamente, gli elementi di diritto e di fatto sui quali tali censure si fondano (v., in particolare, sentenze del 13 dicembre 1990, Commissione/Grecia, C-347/88, Racc. pag. I-4747, punto 28; del 16 giugno 2005, Commissione/Italia, C-456/03, Racc. pag. I-5335, punto 23, e del 26 aprile 2012, Commissione/Paesi Bassi, cit., punto 35).
- 27 Ne consegue che il ricorso della Commissione deve contenere un'esposizione coerente e dettagliata delle ragioni che l'hanno indotta al convincimento che lo Stato membro interessato è venuto meno ad uno degli obblighi impostigli dai Trattati (sentenza Commissione/Paesi Bassi, cit., punto 36).
- 28 Nell'ambito del presente ricorso, è giocoforza constatare che esso contiene un'esposizione chiara degli elementi di fatto e di diritto su cui si fonda. Certamente, è pacifico che nelle conclusioni del suo ricorso, la Commissione non precisa alcun articolo specifico della direttiva 1999/37. Tuttavia, tanto dal procedimento precontenzioso e, in particolare, dal parere motivato inviato dalla Commissione al Regno del Belgio, quanto dall'esposizione del contesto normativo e della motivazione del ricorso, emerge che tale istituzione deduce una violazione dell'articolo 4 della direttiva in parola.
- 29 Va anche rilevato che, nel caso di specie, il Regno del Belgio ha potuto fare valere utilmente i suoi motivi di difesa nei confronti delle censure formulate dalla Commissione.
- 30 Da quanto precede risulta che la seconda censura di inadempimento della Commissione deve essere dichiarata ricevibile.

*Nel merito*

Sulla prima censura, relativa al controllo tecnico obbligatorio preliminare all'immatricolazione del veicolo.

– Argomenti delle parti

- 31 Secondo la Commissione, gli articoli 23, paragrafi 1 e 7, nonché 23 bis, paragrafo 1, e 23 sexies, paragrafi 1 e 4, del regio decreto, in via generale e sistematica, impongono un controllo preliminare all'immatricolazione dei veicoli usati precedentemente immatricolati in altri Stati membri, senza tenere conto dei controlli già effettuati in questi ultimi. Essa considera che dalle sentenze del 20 settembre 2007, Commissione/Paesi Bassi (C-297/05, Racc. pag. I-7467, punti 67-71) e del 5 giugno 2008, Commissione/Polonia (C-170/07, Racc. I-87, punti 36-41) emerge che, non avendo la direttiva 96/96 operato un'armonizzazione esaustiva, una normativa che non integri il principio di riconoscimento dei documenti emessi dagli altri Stati membri, come previsto dall'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva di cui trattasi, non può essere avallata in base alla medesima, ma dovrebbe essere valutata alla luce dell'articolo 34 TFUE.
- 32 La Commissione sottolinea che dalla giurisprudenza della Corte discende che la normativa nazionale controversa costituisce una misura d'effetto equivalente a una restrizione quantitativa all'importazione, in quanto scoraggia taluni interessati ad importare in Belgio siffatti veicoli (sentenze del 16 novembre 2000, Commissione/Belgio, C-217/99, Racc. pag. I-10251, punto 18, e del 7 giugno 2007, Commissione/Belgio, C-254/05, Racc. pag. I-4269, punto 30). Anche se potrebbe essere giustificata da ragioni di sicurezza stradale nonché di tutela dell'ambiente e del consumatore, tale normativa non sarebbe proporzionata. Infatti, il medesimo risultato potrebbe essere raggiunto da misure meno restrittive, quali un riconoscimento dei documenti attestanti il passaggio al controllo tecnico rilasciati in un altro Stato membro, unitamente alla collaborazione dell'amministrazione doganale o alla possibilità per le autorità belghe di operare una riserva, all'atto dell'immatricolazione in Belgio di un veicolo precedentemente immatricolato in un altro Stato membro, informando il consumatore che il suo veicolo è stato immatricolato in base al certificato di controllo tecnico di un altro Stato membro e dovrà eventualmente subire successivamente controlli supplementari.
- 33 Il Regno del Belgio ritiene, in via principale, che la normativa controversa non integri un ostacolo alla libera circolazione delle merci e che essa non sia discriminatoria.
- 34 A tal fine, esso deduce che un controllo tecnico preliminare all'immatricolazione è consentito in forza dell'articolo 5, lettera a), della direttiva 2009/40 che conferisce alle autorità nazionali un margine di discrezionalità per la determinazione dei requisiti da soddisfare per superare un controllo tecnico e delle loro modalità di attuazione. Inoltre, tale controllo non periodico riguarderebbe soltanto il passaggio di proprietà di un veicolo e graverebbe senza discriminazioni su tutti i veicoli, che siano precedentemente immatricolati in Belgio o in un altro Stato membro e ciò indipendentemente dalla data di validità del certificato di ispezione rilasciato durante il controllo periodico.
- 35 Tale Stato membro fa poi valere che un progetto di regio decreto, da esso menzionato durante il procedimento precontenzioso e la cui entrata in vigore era prevista per l'agosto 2011, dispone che si tenga conto dei risultati dei controlli tecnici periodici risalenti a meno di due mesi, realizzati in Belgio o in un altro Stato membro, sicché il controllo non periodico prima dell'immatricolazione a nome di un altro proprietario si limiterebbe a un test di frenata, nonché ad un'ispezione visiva dello stato tecnico del veicolo e riguarderebbe gli elementi da controllare previsti dall'allegato II della direttiva 2009/40 e dall'allegato 22 del regio decreto. Pertanto, verrebbe evitata qualsiasi ridondanza dei test realizzati in Belgio o in un altro Stato membro.

- 36 In subordine, il Regno del Belgio sostiene che la misura nazionale è giustificata dagli obiettivi della sicurezza stradale, della tutela del consumatore limitando le frodi ai contachilometri, nonché della tutela dell'ambiente, contribuendo alla riduzione dell'impatto ambientale del veicolo messo in circolazione. La misura sarebbe altresì proporzionata.
- 37 Per quanto riguarda, in particolare, la sicurezza stradale, il controllo del dispositivo di frenatura sarebbe, segnatamente, l'unico metodo efficace per valutare lo stato di usura delle varie componenti nonché per garantire che l'efficienza dei freni soddisfi le norme vigenti. Il mantenimento nel nuovo regio decreto, adottato il 1° giugno 2011, di tale test con l'apparecchiatura adeguata sarebbe giustificato in quanto un difetto di tale sistema può apparire poco dopo un ultimo controllo. Inoltre, anche se altre misure, come quelle proposte dalla Commissione, permettessero di conseguire l'obiettivo della sicurezza stradale alle medesime condizioni, uno Stato membro dovrebbe avere la possibilità, nell'ambito del suo margine discrezionale, di conseguire tale obiettivo con una misura nazionale da esso reputata idonea.
- 38 Tale Stato membro sottolinea anche che, in mancanza di un'armonizzazione completa in materia di controllo tecnico, spetta agli Stati membri decidere il livello di sicurezza stradale da garantire in considerazione dei requisiti della libera circolazione delle merci (sentenza del 27 marzo 1984, Commissione/Italia, 50/83, Racc. pag. 1633, punto 12, e, per analogia, sentenza del 13 luglio 1994, Commissione/Germania, C-131/93, Racc. pag. I-3303, punto 16).
- 39 Nella sua replica la Commissione fa valere che il Regno del Belgio, insistendo sulla necessità di mantenere il test di frenata nel nuovo regio decreto, ammette implicitamente che la ripetizione del controllo tecnico nella sua interezza non è né necessaria né proporzionata.
- 40 Per quanto riguarda gli emendamenti alla normativa controversa proposti dallo Stato membro convenuto, che consisterebbero essenzialmente nel mantenimento di un controllo ridotto e che, ad ogni modo, non sarebbero sufficienti per porre fine all'asserita infrazione, la Commissione fa riferimento alla giurisprudenza costante della Corte secondo cui non si può tenere conto delle misure adottate dallo Stato membro interessato per adempiere ai suoi obblighi dopo la presentazione del ricorso per inadempimento (sentenze del 1° ottobre 1998, Commissione/Spagna, C-71/97, Racc. pag. I-5991, punto 18, e sentenza dell'8 marzo 2001, Commissione/Portogallo, C-276/98, Racc. pag. I-1699, punto 20).
- 41 Inoltre, persino gli argomenti riguardanti la necessità e la proporzionalità della ripetizione del controllo di frenatura, secondo la Commissione, non possono essere accolti. Infatti, da un lato, se il veicolo provenisse da un altro Stato membro il test di frenata sarebbe stato effettuato conformemente all'allegato II della direttiva 2009/40 e la validità di tale test dovrebbe essere riconosciuta negli altri Stati membri. Se il Regno del Belgio nutrisse nondimeno ancora dubbi sulla questione se i test di frenata effettuati in un altro Stato membro corrispondano al livello di sicurezza esistente in Belgio, una valutazione caso per caso di eventuali differenze nell'efficienza della frenata e nei test di efficacia tra il Regno del Belgio e lo Stato membro interessato sarebbe sufficiente in luogo di un controllo sistematico e generale.
- 42 D'altra parte, tale test non risulterebbe necessario per prevenire gli eventuali difetti recenti del dispositivo di frenatura in quanto questi possono sopraggiungere anche in veicoli d'importazione che non cambiano proprietario, per i quali un siffatto controllo non è previsto. Lo stesso vale per i veicoli immatricolati in Belgio che non cambiano proprietario, i quali rappresentano la maggioranza dei veicoli circolanti sulle strade belghe.

– Giudizio della Corte

- 43 In via preliminare, giova ricordare come, secondo una giurisprudenza costante, l'esistenza di un inadempimento dev'essere valutata in relazione alla situazione dello Stato membro quale si presentava alla scadenza del termine stabilito nel parere motivato (v., in particolare, sentenza del 20 settembre 2007, Commissione/Paesi Bassi, cit., punto 64 e giurisprudenza ivi citata). La Corte non può tenere conto dei mutamenti successivi (v., in particolare, sentenze del 18 novembre 2004, Commissione/Irlanda, C-482/03, punto 11, e del 4 febbraio 2010, Commissione/Svezia, C-185/09, Racc. I-14, punto 9).
- 44 Poiché il Regno del Belgio ha ricevuto il parere motivato della Commissione dell'8 ottobre 2009 il 9 ottobre seguente e il termine impartito a tale Stato membro è stato fissato a due mesi decorrenti dalla ricezione di tale parere, è dunque alla data del 9 dicembre 2009 che occorre fare riferimento per valutare la sussistenza o meno di un inadempimento. Pertanto, il regio decreto adottato dopo tale data non è da prendere in considerazione nel caso di specie.
- 45 Inoltre, deve essere rilevato che, nonostante la mancanza di una menzione esplicita durante il procedimento scritto, nella sua risposta al quesito scritto posto dalla Corte nonché durante l'udienza, la Commissione ha delimitato la prima censura del suo ricorso ai soli veicoli immatricolati in un altro Stato membro che cambiano proprietario al momento della loro nuova immatricolazione in Belgio.
- 46 Nel caso di specie, la Commissione addebita al Regno del Belgio di essere venuto meno agli obblighi ad esso incombenti in forza dell'articolo 34 TFUE, imponendo un controllo tecnico a un veicolo precedentemente immatricolato in un altro Stato membro prima della sua immatricolazione in Belgio, senza prendere in considerazione i risultati del controllo tecnico condotto in quest'altro Stato membro.
- 47 La conformità con il diritto dell'Unione del controllo tecnico di cui trattasi deve essere anzitutto esaminata alla luce degli obblighi degli Stati membri derivanti dalla direttiva 2009/40, prima di essere esaminata alla luce dell'articolo 34 TFUE.
- 48 Per quanto riguarda la direttiva 2009/40, gli obiettivi di quest'ultima, sanciti al considerando 26, sono di armonizzare la normativa in materia di controllo tecnico, di impedire qualsiasi distorsione della concorrenza tra i trasportatori e di garantire che i veicoli saranno oggetto di un controllo e di una manutenzione corretti.
- 49 Nonostante il margine discrezionale degli Stati membri in forza dell'articolo 5 della direttiva in parola, una normativa che non integri il principio di riconoscimento dei documenti emessi dagli altri Stati membri, attestanti l'effettuazione di un controllo tecnico con esito positivo, come previsto dall'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva in esame, non può essere avallata in base alla medesima direttiva e deve dunque essere valutata alla luce dell'articolo 34 TFUE (v., in tal senso, citate sentenze del 20 settembre 2007, Commissione/Paesi Bassi, punti 67-71, e del 5 giugno 2008, Commissione/Polonia, punti 36-42).
- 50 A tal riguardo, occorre ricordare che, secondo una giurisprudenza costante, il divieto delle misure di effetto equivalente a restrizioni quantitative all'importazione, sancito dall'articolo 34 TFUE, riguarda qualsiasi misura degli Stati membri che possa ostacolare, direttamente o indirettamente, in atto o in potenza, il commercio intracomunitario (v., in particolare, sentenze del 16 novembre 2000, Commissione/Belgio, cit., punto 16; del 26 ottobre 2006, Commissione/Grecia, C-65/05, Racc. pag. I-10341, punto 27; del 15 marzo 2007, Commissione/Finlandia, C-54/05, Racc. pag. I-2473, punto 30; del 24 aprile 2008, Commissione/Lussemburgo, C-286/07, punto 27, e del 6 ottobre 2011, Bonnarde, C-443/10, Racc. pag. I-9327, punto 26).

- 51 Nel caso di specie, imponendo un controllo tecnico obbligatorio dei veicoli, prima della loro immatricolazione ad opera di un altro proprietario, le autorità belghe sottopongono a tale controllo, in modo generale e sistematico, tutti i veicoli usati che cambiano proprietario, precedentemente immatricolati in altri Stati membri, e ciò senza tenere conto, in alcun modo, di eventuali controlli già effettuati da questi ultimi. Di conseguenza, tale controllo non periodico, aggiungendosi ai controlli tecnici recentemente effettuati in altri Stati membri senza riconoscimento del loro risultato, può scoraggiare taluni interessati dall'acquistare tali veicoli provenienti da altri Stati membri (v., per analogia, cit. sentenze del 20 settembre 2007, Commissione/Paesi Bassi, punto 73, e del 5 giugno 2008, Commissione/Polonia, punto 44).
- 52 Ne consegue che il requisito relativo ad un siffatto controllo tecnico non periodico di un veicolo prima della sua immatricolazione a nome di un altro proprietario in Belgio costituisce una misura d'effetto equivalente a restrizioni quantitative all'importazione, vietata dall'articolo 34 TFUE, a meno che non possa essere giustificata oggettivamente.
- 53 A tal riguardo, da costante giurisprudenza risulta che una normativa nazionale che costituisce una misura d'effetto equivalente a restrizioni quantitative può essere giustificata da uno dei motivi di interesse generale elencati all'articolo 36 TFUE o da ragioni imperative. In entrambi i casi, la disposizione nazionale deve essere idonea a garantire la realizzazione dell'obiettivo perseguito e non deve andare oltre quanto necessario per il suo raggiungimento (v., in particolare, sentenze del 20 settembre 2007, Commissione/Paesi Bassi, cit., punto 75; del 5 giugno 2008, Commissione/Polonia, cit., punto 46, e del 10 febbraio 2009, Commissione/Italia, C-110/05, Racc. pag. I-519, punto 59).
- 54 Secondo una giurisprudenza altresì costante, spetta alle autorità nazionali competenti dimostrare che la loro normativa corrisponde ai criteri ricordati al punto precedente (v., in tal senso, sentenze del 10 aprile 2008, Commissione/Portogallo, C-265/06, Racc. pag. I-2245, punto 39; del 20 settembre 2007, Commissione/Paesi Bassi, punto 76, cit.; e Commissione/Lussemburgo, punto 37). Tale dimostrazione può essere fornita soltanto in concreto, in rapporto alle circostanze del caso di specie (sentenza dell'8 maggio 2003, ATRAL, C-14/02, Racc. pag. I-4431, punto 67).
- 55 A tal riguardo, le giustificazioni addotte dal Regno del Belgio vertono sulla necessità di garantire gli obiettivi della tutela del consumatore e dell'ambiente nonché della sicurezza stradale che, secondo la giurisprudenza, costituiscono ragioni imperative di interesse generale atte a giustificare un ostacolo alla libera circolazione delle merci (v., in tal senso, sentenze del 20 settembre 2007, Commissione/Paesi Bassi, cit., punto 77; del 10 aprile 2008, Commissione/Portogallo, punto 38; del 5 giugno 2008, Commissione/Polonia, punto 49, e del 10 febbraio 2009, Commissione/Italia, cit., punto 60).
- 56 Per quanto attiene alla tutela dei consumatori e dell'ambiente, il Regno del Belgio sostiene che alcuni esami del controllo tecnico consentono di limitare i rischi di frodi al contachilometri, nonché l'impatto ambientale del veicolo messo in circolazione. Tuttavia, esso non precisa di quali esami si tratti né in quale misura questi servano a garantire i suddetti obiettivi.
- 57 È dunque giocoforza constatare che il Regno del Belgio non ha dimostrato in concreto l'adeguatezza del controllo tecnico né la sua necessità per garantire la tutela dei consumatori e dell'ambiente. Infatti, la mera invocazione in astratto di siffatti obiettivi non può essere sufficiente per giustificare una misura come il controllo tecnico controverso.
- 58 Per quanto riguarda l'adeguatezza dell'obiettivo di garantire la sicurezza stradale, va rilevato che, nel suo controricorso, il Regno del Belgio si riferisce al suddetto obiettivo in relazione al mantenimento del controllo del dispositivo di frenatura previsto dal nuovo regio decreto adottato il 1° giugno 2011 il quale, come ricordato al punto 44 della presente sentenza, non può essere preso in considerazione ai fini del presente ricorso. Nella sua controreplica, il Regno del Belgio invoca la tutela della sicurezza stradale in relazione al controllo tecnico, vale a dire tutti gli elementi del controllo diversi dal test di

frenata, anche se, in particolare, esso menziona soltanto il controllo dello stato generale del veicolo e la verifica delle parti meccaniche. Il Regno del Belgio fa valere che la circolazione di un veicolo con caratteristiche tecniche difettose rappresenta un pericolo per la sicurezza stradale.

- 59 Certamente, secondo una giurisprudenza ben consolidata, in mancanza di disposizioni di armonizzazione completa a livello dell'Unione, spetta agli Stati membri decidere il livello al quale intendono assicurare la sicurezza stradale sul loro territorio, pur tenendo conto dei requisiti della libera circolazione delle merci all'interno dell'Unione europea (v., in tal senso, sentenze del 27 marzo 1984, Commissione/Italia, cit., punto 12; nonché, per analogia, cit. sentenze del 13 luglio 1994, Commissione/Germania, punto 16, e del 10 febbraio 2009, Commissione/Italia, punto 61).
- 60 Tuttavia, come ricordato al punto 54 della presente sentenza, spetta alle autorità nazionali competenti dimostrare che la loro normativa è idonea a garantire la realizzazione dell'obiettivo perseguito e non va oltre quanto necessario affinché questo sia raggiunto.
- 61 Nel caso di specie, se l'idoneità a realizzare l'obiettivo della sicurezza stradale non è stata messa in discussione, è giocoforza constatare che il Regno del Belgio non dimostra concretamente la necessità, in relazione all'obiettivo perseguito, del controllo tecnico dei veicoli provenienti da altri Stati membri in occasione della loro nuova immatricolazione in Belgio. Si deve osservare, in particolare, che il pericolo per la sicurezza stradale insito nella circolazione di un veicolo con caratteristiche tecniche difettose può anche sopraggiungere sui veicoli d'importazione che non cambiano proprietario, per i quali un siffatto controllo non è previsto. Lo stesso vale per i veicoli immatricolati in Belgio che non cambiano proprietario, i quali rappresentano la maggioranza dei veicoli circolanti sulle strade belghe.
- 62 Tenuto conto di tali elementi, va constatato che, avendo assoggettato i veicoli precedentemente immatricolati in un altro Stato membro a un controllo tecnico preliminare alla loro immatricolazione a nome di un altro proprietario, senza tenere conto dei risultati del controllo tecnico effettuato in un altro Stato membro, il Regno del Belgio è venuto meno agli obblighi ad esso incombenti in forza dell'articolo 34 TFUE.

Sulla seconda censura, relativa all'obbligo della produzione del certificato di conformità ai fini del controllo tecnico preliminare all'immatricolazione di un veicolo precedentemente immatricolato in un altro Stato membro

– Argomenti delle parti

- 63 Secondo la Commissione, la normativa belga, che richiede che il certificato di conformità di un veicolo precedentemente immatricolato in un altro Stato membro conformemente alle norme dell'Unione sia presentato in aggiunta alla carta di circolazione affinché tale veicolo possa essere sottoposto al controllo tecnico prima della sua nuova immatricolazione, è contrario all'articolo 4 della direttiva 1999/37 e svuota di contenuto il principio di riconoscimento delle carte di circolazione armonizzate rilasciate da altri Stati membri.
- 64 La normativa nazionale avrebbe un effetto restrittivo sull'importazione di veicoli usati in Belgio in quanto, nella maggior parte degli Stati membri, il certificato di conformità non seguirebbe il veicolo. La Commissione ritiene che tale misura non possa essere giustificata da ragioni quali la necessità di conoscere le caratteristiche tecniche del veicolo per condurre una politica di sicurezza stradale o dalla tutela dei consumatori, segnatamente contro la frode o il furto dei veicoli. Ad ogni modo, detta misura sarebbe sproporzionata rispetto a siffatti obiettivi alla luce dei numerosi strumenti posti in essere a livello europeo che perseguono gli stessi obiettivi.

- 65 A tal riguardo, la Commissione ha ricordato, nella sua replica nonché all'udienza dinanzi alla Corte, che l'autorità di ciascuno Stato membro, che rilascia un certificato di conformità, deve inviare ai suoi omologhi degli altri Stati membri un esemplare della scheda di omologazione per tipo contenente le caratteristiche tecniche di ciascun veicolo, in forza dell'articolo 4, paragrafo 5, della direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (GU L 42, pag. 1), il cui contenuto è stato riportato all'articolo 8, paragrafo 5, della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro) (GU L 263, pag. 1).
- 66 Inoltre, poiché la soluzione proposta dal Regno del Belgio consistente nella creazione di una banca dati informatizzata contenente tutti i dati tecnici dei veicoli, che renderebbe superflua la produzione del certificato di conformità, non può essere attuata prima della fine del 2012, tale Stato membro non avrebbe adottato la sua normativa entro il termine assegnato e non può eccepire situazioni interne per giustificare l'inosservanza degli obblighi e dei termini derivanti dalle norme dell'Unione.
- 67 Il Regno del Belgio ritiene che, qualora tale censura sia ricevibile, la normativa nazionale di cui trattasi sarebbe conforme all'articolo 4 della direttiva 1999/37, giustificata e proporzionata. A giudizio di tale Stato membro, la problematica della produzione del certificato di conformità supera la mera immatricolazione dei veicoli in quanto tutte le caratteristiche tecniche riportate sul certificato di conformità non sono menzionate nei documenti di immatricolazione già esistenti.
- 68 Il Regno del Belgio adduce come giustificazione gli stessi tre obiettivi invocati in risposta alla prima censura, ossia la tutela dell'ambiente, la tutela dei consumatori nonché la sicurezza stradale.
- 69 Esso contesta che le misure, alle quali si riferisce la Commissione nel suo ricorso, sarebbero meno restrittive e più adatte agli obiettivi perseguiti dalla presentazione del certificato di conformità rispetto alla normativa controversa. Riferendosi ai dubbi sull'efficacia dell'attuale sistema di scambio di informazioni che la Commissione stessa ha espresso durante una consultazione pubblica, risalente al marzo 2011, sull'immatricolazione dei veicoli, sistema proposto dalla Commissione come valida alternativa alle misure controverse, e in mancanza di una banca dati funzionale e accessibile all'insieme dei servizi competenti, tale Stato membro considera che la produzione del certificato di conformità sia la sola, nonché la più pragmatica e la meno onerosa delle soluzioni per condurre a buon fine le politiche in materia di ambiente e di sicurezza stradale.
- 70 Nella sua replica, la Commissione ritiene che il Regno del Belgio abbia riconosciuto, nella sua lettera del 26 gennaio 2010 nonché estendendo il suo controricorso per invocare altresì l'articolo 36 TFUE, che la richiesta del certificato di conformità possa fare sorgere inconvenienti per taluni consumatori e costituisca un ostacolo alla libera circolazione contrario all'articolo 34 TFUE. Tuttavia, e contrariamente a quanto fatto valere dallo Stato membro convenuto deducendo dall'articolo 1 della direttiva 1999/37 una possibilità di deroga e, pertanto, un'armonizzazione incompleta, tale misura nazionale, ad avviso della Commissione, deve essere valutata unicamente alla luce dell'articolo 4 della direttiva in parola, che sarebbe stata oggetto di un'armonizzazione completa. Non ammettendo neppure una deroga a titolo della tutela dell'ambiente, la Commissione ritiene che gli argomenti addotti al riguardo dalle autorità belghe siano inconferenti.
- 71 In subordine, la Commissione ritiene che l'argomentazione dello Stato membro convenuto relativo alla giustificazione della restrizione non sia convincente. Infatti, la circostanza che un veicolo sia già stato immatricolato in un altro Stato membro implicherebbe che le autorità competenti di tale Stato avessero considerato che tale veicolo soddisfacesse i requisiti tecnici applicabili in forza del diritto dell'Unione. Poiché il Regno del Belgio deve essere al corrente delle caratteristiche tecniche di ciascun veicolo in base allo scambio di informazioni tra le autorità competenti, una misura generale, che richiede il certificato di conformità, non sarebbe né necessaria né proporzionata. Inoltre, l'argomento

del Regno del Belgio vertente sul dubbio circa l'efficacia dell'attuale sistema di scambio di informazioni non sarebbe pertinente in quanto ciò non dispenserebbe gli Stati membri dall'osservare le disposizioni vigenti.

72 Nella sua controreplica il Regno del Belgio ricorda che la direttiva 1999/37 prevede una possibilità di deroga, rilevando che dall'articolo 1 della suddetta direttiva emerge che quest'ultima si applica ai documenti rilasciati dagli Stati membri all'atto dell'immatricolazione dei veicoli e che essa non pregiudica affatto il diritto degli Stati membri di utilizzare, per l'immatricolazione temporanea dei veicoli, documenti che, eventualmente, non corrispondono del tutto ai requisiti della direttiva in parola.

– Giudizio della Corte

73 Occorre constatare che dalla formulazione stessa dell'articolo 4 della direttiva 1999/37, che prevede che una carta di circolazione rilasciata da uno Stato membro conformemente al modello di cui all'allegato di tale direttiva deve essere riconosciuta dagli altri Stati membri ai fini della nuova immatricolazione del veicolo in tali Stati, si evince che tale disposizione non lascia alcun margine discrezionale agli Stati membri per quanto riguarda l'osservanza del principio di riconoscimento delle carte di circolazione dei veicoli.

74 Infatti, come emerge dai considerando 3, 5 e 6, della direttiva 1999/37, tale direttiva mira a contribuire alla libera circolazione stradale sul territorio degli altri Stati membri, prevedendo come presupposto necessario per immatricolare un veicolo precedentemente immatricolato in un altro Stato membro un certificato che attesti tale immatricolazione nonché le caratteristiche tecniche del veicolo, allo scopo di facilitare la rimessa in circolazione di detti veicoli in un altro Stato membro e di contribuire quindi al buon funzionamento del mercato interno.

75 Orbene, la Corte ha già statuito che le caratteristiche tecniche dei veicoli usati precedentemente immatricolati in altri Stati membri possono essere determinate in base ai documenti di immatricolazione già esistenti (sentenza del 5 giugno 2008, Commissione/Polonia, cit., punto 38).

76 Pertanto, il Regno del Belgio non può giustificare il requisito sistematico di produrre un certificato di conformità con la necessità di verificare le caratteristiche tecniche dei veicoli che dispongono di una carta di circolazione.

77 Come fatto valere a giusto titolo dalla Commissione, un requisito siffatto equivale a svuotare di qualsiasi contenuto il principio di riconoscimento delle carte di circolazione rilasciate da altri Stati membri, quale previsto dall'articolo 4 della direttiva 1999/37.

78 Come emerge dall'articolo 1, secondo comma, della direttiva 1999/37, soltanto nel caso di un'immatricolazione temporanea gli Stati membri sono legittimati ad utilizzare documenti che non corrispondono alla carta di circolazione prevista da tale direttiva.

79 Nella specie, il Regno del Belgio non può invocare uno dei motivi di interesse generale definiti dall'articolo 36 TFUE o una delle ragioni imperative sancite dalla giurisprudenza della Corte, poiché da quanto precede si evince che, tranne nel caso di un'immatricolazione temporanea, la direttiva 1999/37 non consente agli Stati membri di richiedere un documento diverso dalla carta di circolazione all'atto dell'immatricolazione di un veicolo precedentemente immatricolato in un altro Stato membro. Invero, quando una questione è disciplinata in modo armonizzato a livello dell'Unione, qualunque provvedimento nazionale in materia deve essere valutato in relazione alle disposizioni di tale misura di armonizzazione e non a quelle del diritto primario (v., in tal senso, sentenze del 12 ottobre

1993, Vanacker e Lesage, C-37/92, Racc. pag. I-4947, punto 9; del 13 dicembre 2001, DaimlerChrysler, C-324/99, Racc. pag. I-9897, punto 32, nonché del 30 aprile 2009, Lidl Magyarország, C-132/08, Racc. pag. I-3841, punto 42).

- 80 Alla luce delle considerazioni che precedono, occorre constatare che, avendo richiesto in modo sistematico, ai fini del controllo tecnico obbligatorio di un veicolo precedentemente immatricolato in un altro Stato membro prima della sua immatricolazione in Belgio, oltre alla produzione della carta di circolazione armonizzata, quella del certificato di conformità del veicolo, il Regno del Belgio è venuto meno agli obblighi ad esso incombenti in forza dell'articolo 4 della direttiva 1999/37.
- 81 Pertanto, il ricorso proposto dalla Commissione dev'essere considerato fondato.

### **Sulle spese**

- 82 Ai sensi dell'articolo 69, paragrafo 2, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. Poiché la Commissione ne ha fatto domanda, il Regno del Belgio, rimasto soccombente, dev'essere condannato alle spese.

Per questi motivi, la Corte (Seconda Sezione) dichiara e statuisce:

- 1) **Avendo richiesto in modo sistematico, oltre alla produzione della carta di circolazione, quella del certificato di conformità di un veicolo ai fini del controllo tecnico preliminare all'immatricolazione di un veicolo precedentemente immatricolato in un altro Stato membro, nonché avendo sottoposto siffatti veicoli, che cambiano proprietario, ad un controllo tecnico prima della loro immatricolazione, senza tenere conto dei risultati del controllo tecnico effettuato in un altro Stato membro, il Regno del Belgio è venuto meno agli obblighi ad esso incombenti in forza dell'articolo 4 della direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli, quale modificata dalla direttiva 2006/103/CE del Consiglio, del 20 novembre 2006, e dell'articolo 34 TFUE.**
- 2) **Il Regno del Belgio è condannato alle spese.**

Firme