



## Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Settima Sezione)

6 ottobre 2015\*

«Rinvio pregiudiziale — Libera circolazione delle merci — Misure di effetto equivalente — Prodotti in libera circolazione in Germania — Prodotti soggetti a controlli di omologazione in Romania — Certificato di conformità messo a disposizione da un distributore di un altro Stato membro — Certificato ritenuto insufficiente al fine di consentire la libera commercializzazione di tali prodotti — Principio del reciproco riconoscimento — Irricevibilità parziale»

Nella causa C-354/14,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Tribunalul Cluj (Tribunale di Cluj, Romania), con decisione del 18 giugno 2014, pervenuta in cancelleria il 22 luglio 2014, nel procedimento

**SC Capoda Import-Export SRL**

contro

**Registrul Auto Român,**

**Benone-Nicolae Bejan,**

LA CORTE (Settima Sezione),

composta da J.-C. Bonichot (relatore), presidente di sezione, J.L. da Cruz Vilaça e C. Lycourgos, giudici,  
avvocato generale: N. Jääskinen

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per la SC Capoda Import-Export SRL, da C. Costăș, avvocato;
- per B.-N. Bejan, da lui stesso;
- per il governo rumeno, da R.-H. Radu e A. Buzoianu, in qualità di agenti;
- per la Commissione europea, da L. Nicolae, K. Talabér-Ritz e G. Wilms, in qualità di agenti,

\* Lingua processuale: il rumeno.

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

ha pronunciato la seguente

### **Sentenza**

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 34 TFUE e degli articoli 31, paragrafo 1, 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), e 1, paragrafo 1, lettere t) e u), del regolamento (CE) n. 1400/2002 della Commissione, del 31 luglio 2002, relativo all'applicazione dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato a categorie di accordi verticali e pratiche concordate nel settore automobilistico (GU L 203, pag. 30).
- 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra la SC Capoda Import-Export SRL (in prosieguo: la «Capoda») da un lato, e, dall'altro, il Registrul Auto Român (registro automobilistico rumeno; in prosieguo: il «RAR») e il sig. Bejan, relativamente alla commercializzazione da parte della Capoda di pezzi di ricambio nuovi per veicoli a motore.

### **Contesto normativo**

#### *Il diritto dell'Unione*

La direttiva 2007/46

- 3 I considerando 14 e 15 della direttiva 2007/46 enunciano quanto segue:
  - «(14) L'obiettivo principale della legislazione in materia di omologazione dei veicoli è assicurare che i veicoli nuovi, i componenti e le entità tecniche immessi in commercio forniscano un elevato livello di sicurezza e di protezione dell'ambiente. Tale scopo non dovrebbe essere pregiudicato dal montaggio di talune parti o apparecchiature dopo che i veicoli sono stati commercializzati o sono entrati in circolazione. Pertanto, dovrebbero essere adottate misure appropriate al fine di assicurare che le parti o le apparecchiature che possono essere montate sui veicoli e che sono in grado di pregiudicare considerevolmente il funzionamento di sistemi essenziali in termini di sicurezza o di protezione ambientale, siano soggetti a un controllo preventivo da parte di un'autorità di omologazione prima di essere messi in vendita. Tali misure dovrebbero consistere in disposizioni tecniche relative ai requisiti cui tali parti o tali apparecchiature debbono rispondere.
  - (15) Tali misure dovrebbero applicarsi solo a un numero limitato di parti o apparecchiature. (...) Nel redigere tale elenco [di parti o di apparecchiature] è opportuno che la Commissione (...) si adoperi per trovare un giusto equilibrio tra i requisiti relativi al miglioramento della sicurezza stradale e alla protezione dell'ambiente e gli interessi di consumatori, produttori e distributori, nel mercato post-vendita».

4 L'articolo 1 della direttiva in parola così recita:

«La presente direttiva stabilisce un quadro armonizzato contenente le disposizioni amministrative e i requisiti tecnici generali necessari per l'omologazione di tutti i veicoli nuovi che rientrano nel suo campo d'applicazione e dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche destinati a tali veicoli, al fine di semplificarne l'immatricolazione, la vendita e la messa in circolazione all'interno della Comunità.

La presente direttiva stabilisce inoltre disposizioni per la vendita e la messa in circolazione di parti e apparecchiature destinate ai veicoli omologati conformemente alla presente direttiva.

(...).

5 L'articolo 3, punto 26, della summenzionata direttiva definisce le «parti o apparecchiature originali» come le «parti o apparecchiature costruite conformemente alle specifiche e alle norme di produzione fornite dal costruttore del veicolo per la produzione di parti o apparecchiature per l'assemblaggio del veicolo in questione. Esse includono le parti o le apparecchiature costruite nella stessa linea di produzione di tali parti o apparecchiature. Salvo prova contraria, si presume che le parti costituiscono parti originali se il costruttore delle stesse certifica che esse hanno qualità equivalenti ai componenti utilizzati per l'assemblaggio del veicolo in questione e sono state costruite conformemente alle specifiche e alle norme di produzione del costruttore del veicolo».

6 L'articolo 31 della direttiva 2007/46, intitolato «Vendita ed entrata in servizio di parti o apparecchiature che sono in grado di comportare un rischio significativo per il corretto funzionamento dei sistemi essenziali», dispone quanto segue:

«1. Gli Stati membri autorizzano la vendita, la messa in vendita o la messa in circolazione di parti o apparecchiature che possono comportare un rischio significativo per il corretto funzionamento di sistemi essenziali per la sicurezza del veicolo o per le sue prestazioni ambientali solamente se tali parti o apparecchiature sono state autorizzate da un'autorità di omologazione conformemente ai paragrafi da 5 a 10.

2. Le parti o le apparecchiature soggette ad autorizzazione a norma del paragrafo 1 sono inserite nell'elenco fissato nell'allegato XIII. (...)

(...)

11. Il presente articolo non si applica a una parte o pezzo di apparecchiatura finché non sia stato inserito nell'elenco di cui all'allegato XIII. (...)

12. Nell'attesa di una decisione sull'opportunità o meno di includere una parte o un pezzo di un'apparecchiatura nell'elenco di cui al paragrafo 1, gli Stati membri possono mantenere disposizioni nazionali relative a parti o apparecchiature che sono in grado di comportare un rischio significativo per il corretto funzionamento di sistemi essenziali per la sicurezza del veicolo o per le sue prestazioni ambientali.

Una volta presa tale decisione, le disposizioni nazionali relative alle parti o apparecchiature in questione cessano di essere valide.

(...).

Il regolamento n. 1400/2002

7 L'articolo 1 del regolamento n. 1400/2002 prevede quanto segue:

«1. Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

(...)

t) per “pezzi di ricambio originali” si intendono i pezzi di ricambio la cui qualità è la stessa di quella dei componenti usati per l'assemblaggio dell'autoveicolo e che sono fabbricati secondo le specifiche tecniche e gli standard di produzione forniti dal costruttore per la produzione di componenti o pezzi di ricambio dell'autoveicolo in questione (...). Si presume, salvo prova contraria, che tali pezzi di ricambio sono pezzi di ricambio originali se il produttore di pezzi di ricambio certifica che la qualità degli stessi corrisponde a quella dei componenti usati per l'assemblaggio dell'autoveicolo in questione e che detti pezzi di ricambio sono stati fabbricati secondo le specifiche tecniche e gli standard di produzione del costruttore degli autoveicoli;

u) per “pezzi di ricambio di qualità corrispondente” si intendono esclusivamente i pezzi di ricambio fabbricati da qualsiasi impresa che possa certificare in qualunque momento che la qualità di detti pezzi di ricambio corrisponde a quella dei componenti che sono stati usati per l'assemblaggio degli autoveicoli in questione;

(...).».

8 Ai sensi dell'articolo 12, paragrafo 3, del regolamento n. 1400/2002:

«L'efficacia del presente regolamento cessa il 31 maggio 2010».

#### *Il diritto rumeno*

9 L'articolo 1 del decreto del governo n. 80/2000 sull'omologazione e la certificazione di prodotti e materiali di consumo utilizzati per i veicoli stradali e sulle condizioni per l'immissione in commercio e commercializzazione dei medesimi, come modificato (in prosieguo: il «decreto del governo n. 80/2000»), ai paragrafi 1, 2, 4, 5 e 8 così dispone:

«1. I prodotti e i materiali di consumo nuovi, destinati all'utilizzo per veicoli stradali, possono essere immessi in commercio e/o commercializzati unicamente quando rispettino le condizioni previste dal presente decreto.

2. I prodotti e i materiali di consumo nuovi, compresi nella categoria di quelli che riguardano la sicurezza della circolazione stradale, la protezione dell'ambiente, l'efficienza energetica (...) possono essere immessi in commercio e/o commercializzati unicamente quando sono omologati o certificati, a seconda del caso.

(...)

4. L'omologazione dei prodotti di cui al paragrafo 2 viene effettuata dall'azienda autonoma del [RAR], un organismo tecnico specializzato posto sotto l'autorità del Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture (...), sulla base dei risultati delle prove svolte dal RAR o dai servizi tecnici valutati dal RAR.

5. La certificazione dei prodotti e materiali di consumo di cui al paragrafo 2 è effettuata dal RAR, sulla base dei risultati delle prove svolte dal RAR o dai servizi tecnici valutati dal RAR.

(...)

8. Le previsioni di cui ai paragrafi 4 e 5 non si applicano:

- a) ai prodotti omologati dalle autorità competenti delle parti contraenti in base agli accordi di Ginevra;
- b) ai prodotti omologati o certificati dalle autorità competenti degli Stati membri secondo le direttive/i regolamenti dell'Unione europea;
- c) ai prodotti originali o ai pezzi di ricambio originali;
- d) ai prodotti e materiali di consumo nuovi fabbricati esclusivamente per essere utilizzati da veicoli destinati alle competizioni sportive, che non sono destinati ad essere utilizzati per la circolazione stradale. Tale eccezione non si applica nel caso in cui i prodotti e i materiali di consumo in parola abbiano un duplice utilizzo, tanto per i veicoli destinati alle competizioni sportive quanto per i veicoli destinati a circolare su strada».

10 Ai sensi dell'articolo 1 di tale decreto del governo:

«Ai fini dell'applicazione del presente decreto, i termini e le espressioni che seguono devono essere così intesi:

1. prodotto – un sistema, un dispositivo, un pezzo, un componente o un'entità tecnica utilizzati per la costruzione di un veicolo, per la sostituzione di quelli esistenti nel veicolo o per il montaggio/l'utilizzo ulteriore in un veicolo omologato. Può trattarsi di:

1.1. un prodotto originale – un prodotto fabbricato secondo le specifiche e gli standard di produzione previsti dal costruttore del veicolo per la fabbricazione di prodotti utilizzati per l'assemblaggio del veicolo in questione. Tali prodotti comprendono i prodotti fabbricati sulla stessa linea di produzione dei prodotti in questione. Si considera, salvo prova contraria, che i prodotti sono originali se il costruttore degli stessi certifica la circostanza che i prodotti corrispondono al livello qualitativo dei prodotti utilizzati per l'assemblaggio del veicolo in questione e che sono stati fabbricati conformemente alle specifiche e agli standard di produzione del costruttore del veicolo.

(...)).

11 L'articolo 4, paragrafo 1, di detto decreto del governo prevede quanto segue:

«Ai fini dell'immissione in commercio e/o della commercializzazione, i prodotti e i materiali di consumo devono essere accompagnati dai documenti previsti dalla normativa in vigore».

12 L'articolo 6 del decreto del governo n. 80/2000 così dispone:

«Costituiscono contravvenzioni e sono sanzionate nel modo seguente:

- a) l'inosservanza delle disposizioni di cui all'articolo 1, paragrafo 2 (...): ammenda da 1 000 a 5 000 lei [rumeni (RON) (da EUR 227 a EUR 1 135 circa)];

(...)).

13 L'allegato del decreto n. 2135, dell'8 dicembre 2005, del Ministro dei Trasporti, delle Costruzioni e del Turismo, recante approvazione delle normative relative alla certificazione e all'omologazione dei prodotti e materiali di consumo utilizzati per i veicoli stradali nonché alle condizioni di immissione in

commercio dei medesimi, contiene un capitolo II intitolato «Metodologia e condizioni relative alla certificazione e all'omologazione dei prodotti utilizzati per i veicoli stradali». In tale capitolo è contenuto il punto 2.1, che dispone quanto segue:

«I prodotti fabbricati nel paese o importati, che figurano nell'elenco del capitolo V, possono essere immessi in commercio unicamente qualora siano certificati o omologati dal RAR. La certificazione o l'omologazione viene richiesta da parte dei costruttori, dei loro rappresentanti dei medesimi, degli importatori o dei distributori. (...)».

- 14 Il capitolo V dell'allegato in parola contiene un elenco dei prodotti e dei materiali di consumo che richiedono una siffatta certificazione o omologazione da parte del RAR ai fini dell'immissione in commercio. Tale elenco contiene gli elementi utilizzati dai veicoli stradali relativi alla sicurezza della circolazione, alla protezione dell'ambiente, all'efficienza energetica e alla protezione contro i furti. Detto capitolo V include un punto 5.1.3 che riguarda i filtri del combustibile e un punto 5.3.2 relativo alle pompe dell'acqua.

### **Fatti del procedimento principale e questioni pregiudiziali**

- 15 La Capoda, società con sede in Romania, commercializza in tale Stato membro prodotti e pezzi di ricambio per la riparazione, la manutenzione e il funzionamento degli autoveicoli, che la stessa acquista presso società con sede in altri Stati membri.
- 16 Dalla decisione di rinvio risulta che, a seguito di un controllo effettuato il 21 giugno 2011 dal RAR, quest'ultimo ha constatato che la summenzionata società commercializzava in Romania pompe dell'acqua e filtri del combustibile per veicoli stradali appartenenti alla categoria dei pezzi relativi alla sicurezza della circolazione e della protezione dell'ambiente, senza che tali prodotti fossero stati oggetto di una certificazione o di un'omologazione conformemente alla normativa nazionale. Di conseguenza, con verbale di constatazione e di sanzione di tale contravvenzione del 28 giugno 2011, il RAR ha condannato la Capoda al pagamento di 2 000 lei rumeni (RON) (circa EUR 454).
- 17 Detta società ha sostenuto che i prodotti menzionati erano stati acquistati presso società con sede in Germania e che erano muniti di certificati attestanti che si tratterebbe di pezzi di ricambio originali o di pezzi di ricambio di qualità corrispondente, ai sensi dell'articolo 1 del regolamento n. 1400/2002, immessi in libera circolazione in altri Stati membri. Tali documenti, peraltro, attesterebbero del pari che i prodotti in questione sono stati fabbricati nelle stesse unità di produzione delle apparecchiature originali, e che sarebbero stati omologati dalle autorità competenti degli Stati membri in cui sono stati prodotti. In tali circostanze, la Capoda ha ritenuto che, in applicazione del principio del reciproco riconoscimento, detti prodotti dovessero essere esenti dall'obbligo di certificazione o di omologazione previsto dal diritto rumeno.
- 18 La Capoda ha adito la Judecătoria Cluj-Napoca (giudice di primo grado di Cluj-Napoca, Romania) per chiedere l'annullamento del verbale del 28 giugno 2011. Con sentenza pronunciata nel 2012 tale giudice ha accolto la domanda di cui trattasi, dichiarando che, sebbene i pezzi controversi rientrassero nella categoria dei pezzi per i quali il diritto rumeno prevede una procedura di certificazione o di omologazione, gli stessi possono, in virtù della definizione «pezzi di ricambio originali» e di «pezzi di ricambio di qualità corrispondente», prevista dall'articolo 1, paragrafo 1, lettere t) e u), del regolamento n. 1400/2002, essere assimilati ai prodotti originali, ai sensi dell'articolo 1 ter, punto 1.1, del decreto del governo n. 80/2000. Di conseguenza, il giudice in parola ha stabilito che i summenzionati pezzi dovevano essere esenti dalla procedura di omologazione o di certificazione, in applicazione dell'articolo 1, paragrafo 8, di tale decreto.

- 19 Adito con impugnazione di detta sentenza dal RAR e dall'agente che aveva redatto il verbale del 28 giugno 2011, il sig. Bejan, il Tribunalul Cluj (Tribunale di Cluj) ha riformato la sentenza pronunciata e ha confermato la validità del verbale in questione, ritenendo che i documenti forniti dalla Capoda non dimostrassero che i pezzi controversi fossero stati omologati dal RAR né che ne attestassero la qualità originale, dal momento che si trattava di documenti redatti da distributori e non dai costruttori.
- 20 Il 26 ottobre 2013 il Tribunalul Cluj (Tribunale di Cluj) è stato investito della domanda di revocazione della sentenza presentata dalla Capoda. Detta società ha sostenuto, in particolare, che l'applicazione di una procedura di omologazione o di certificazione ai pezzi controversi sarebbe contraria alla libera circolazione delle merci.
- 21 In tale contesto, il Tribunalul Cluj (Tribunale di Cluj) ha deciso di sospendere il giudizio e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:
- «1) Se il diritto dell'Unione europea, e precisamente l'articolo 34 TFUE, l'articolo 31, paragrafo 1, della [direttiva 2007/46] e l'articolo 1, [paragrafo 1], lettere t) e u), del [regolamento n. 1400/2002], possa essere interpretato nel senso che osta ad una normativa nazionale come quella di cui all'articolo 1, paragrafo 2), del decreto del governo n. 80/2000, in quanto istituirebbe una misura di effetto equivalente a una restrizione quantitativa all'importazione, posto che, in conformità di tale normativa, per la libera circolazione (vendita, distribuzione) dei prodotti e materiali di consumo nuovi, compresi nella categoria di quelli che riguardano la sicurezza della circolazione stradale, la protezione dell'ambiente, l'efficienza energetica e la protezione contro i furti dei veicoli stradali, è necessaria o la presentazione da parte del venditore/distributore/commerciante di una scheda di omologazione o di una certificazione ai fini dell'immissione in commercio e/o commercializzazione rilasciata dal costruttore, oppure, qualora il venditore/distributore/commerciante non l'avesse ottenuta o non ne fosse in possesso, è necessario espletare la procedura di omologazione dei prodotti in questione presso il [RAR] e ottenere una scheda di omologazione ai fini dell'immissione in commercio e/o commercializzazione rilasciata dal [RAR], e considerato che, sebbene il venditore/distributore/commerciante sia in possesso di un certificato di conformità ai fini dell'immissione in commercio e/o commercializzazione dei pezzi messo a disposizione dal distributore di un altro Stato membro dell'Unione, il quale distribuisce liberamente detti pezzi nel territorio di tale Stato membro, il menzionato certificato non è sufficiente per consentire la libera circolazione/vendita/distribuzione delle merci di cui trattasi.
- 2) Se il diritto dell'Unione europea, e precisamente l'articolo 34 TFUE, relativamente alla nozione di "misure di effetto equivalente a una restrizione quantitativa", l'articolo 31, paragrafo 1, della direttiva 2007/46 e l'articolo 1, [paragrafo 1] lettere t) e u), del regolamento n. 1400/2002, possa essere interpretato nel senso che osta ad una normativa nazionale la quale dispone che è insufficiente per consentire la libera commercializzazione dei prodotti e materiali di consumo nuovi, compresi nella categoria di quelli che riguardano la sicurezza della circolazione stradale, la protezione dell'ambiente, l'efficienza energetica e la protezione contro i furti dei veicoli stradali, il certificato di conformità ai fini dell'immissione in commercio e/o commercializzazione messo a disposizione dal distributore di un altro Stato membro relativamente a prodotti e materiali di consumo nuovi, compresi nella categoria di quelli che riguardano la sicurezza della circolazione stradale, la protezione dell'ambiente, l'efficienza energetica e la protezione contro i furti di veicoli stradali, considerato che detto distributore di un altro Stato membro distribuisce liberamente detti pezzi nel territorio di tale [Stato membro], fermo restando che, in conformità di detto certificato, i pezzi di cui trattasi possono essere commercializzati nel territorio dell'Unione europea».

## Sulla ricevibilità delle questioni pregiudiziali

- 22 Il governo rumeno ha eccepito l'irricevibilità delle questioni pregiudiziali relative all'interpretazione degli articoli 34 TFUE e 1, paragrafo 1, lettere t) e u), del regolamento n. 1400/2002. Da un lato, esso sostiene che la direttiva 2007/46 procede ad un'armonizzazione completa del campo che essa disciplina, non consentendo più il ricorso al diritto primario. Dall'altro, fa valere che il regolamento n. 1400/2002 non era più in vigore alla data del controllo effettuato dal RAR e che le nuove disposizioni dell'Unione non contengono più le definizioni di cui il giudice del rinvio chiede l'interpretazione.
- 23 A tale proposito, occorre ricordare che, secondo costante giurisprudenza, il procedimento ex articolo 267 TFUE costituisce uno strumento di cooperazione tra la Corte e i giudici nazionali, per mezzo del quale la prima fornisce ai secondi gli elementi di interpretazione del diritto dell'Unione necessari per risolvere le controversie dinanzi ad essi pendenti (v., in particolare, sentenza Klarenberg, C-466/07, EU:C:2009:85, punto 25).
- 24 Nell'ambito di tale cooperazione, spetta esclusivamente al giudice nazionale cui è stata sottoposta la controversia e che deve assumersi la responsabilità dell'emananda decisione giurisdizionale valutare, alla luce delle particolari circostanze di ciascuna causa, sia la necessità di una pronuncia pregiudiziale per essere in grado di emettere la propria sentenza, sia la rilevanza delle questioni che sottopone alla Corte. Di conseguenza, se le questioni sollevate dal giudice nazionale riguardano l'interpretazione del diritto dell'Unione, la Corte, in via di principio, è tenuta a statuire (v., in particolare, sentenza Klarenberg, C-466/07, EU:C:2009:85, punto 26).
- 25 Da ciò consegue che le questioni relative all'interpretazione del diritto dell'Unione proposte dal giudice nazionale nell'ambito del contesto di diritto e di fatto che egli individua sotto la propria responsabilità, del quale non spetta alla Corte verificare l'esattezza, godono di una presunzione di rilevanza. Il rigetto, da parte della Corte, di una domanda proposta da un giudice nazionale è possibile soltanto qualora appaia in modo manifesto che l'interpretazione del diritto dell'Unione richiesta non ha alcun rapporto con l'effettività o l'oggetto del procedimento principale, qualora la questione sia di tipo ipotetico o, ancora, qualora la Corte non disponga degli elementi di fatto e di diritto necessari per rispondere in modo utile alle questioni che le sono sottoposte (v., in particolare, sentenza Klarenberg, C-466/07, EU:C:2009:85, punto 27).
- 26 Nella fattispecie, non si può sostenere validamente che l'articolo 34 TFUE non ha manifestamente alcun rapporto con l'effettività o l'oggetto del procedimento principale. Peraltro, la questione se tale articolo non debba essere interpretato sulla base del rilievo che la direttiva 2007/46 avrebbe proceduto a un'armonizzazione completa non costituisce un motivo di irricevibilità e deve essere valutata nell'ambito della risposta da dare alle questioni pregiudiziali. Pertanto, l'eccezione di irricevibilità sollevata dal governo rumeno rispetto all'articolo 34 TFUE non può essere accolta.
- 27 Per contro, il regolamento n. 1400/2002 ha fissato, all'articolo 12, la propria data di scadenza al 31 maggio 2010. Dal momento che il verbale di cui al procedimento principale è stato adottato il 28 giugno 2011, tale regolamento non è dunque applicabile al procedimento principale. Può del pari rilevarsi che le definizioni previste al suo articolo 1, paragrafo 1, lettere t) e u), dei pezzi originali o dei pezzi di ricambio di qualità corrispondente si applicavano in ogni caso soltanto ai fini di detto regolamento, che riguarda unicamente l'applicazione del precedente articolo 81, paragrafo 3, del trattato, a categorie di accordi verticali e di pratiche concordate nel settore automobilistico.
- 28 Pertanto, le questioni sollevate, nei limiti in cui vertono su tale regolamento, non sono ricevibili.

- 29 Il governo rumeno ritiene altresì che il disposto dell'articolo 31, paragrafo 1, della direttiva 2007/46 sia chiaro e non dia adito ad alcun dubbio ragionevole tale da giustificare una richiesta di interpretazione. Poiché un siffatto argomento non costituisce un motivo di irricevibilità di una questione pregiudiziale, deve essere respinto.
- 30 Alla luce delle considerazioni suesposte occorre constatare che le questioni pregiudiziali sono irricevibili nei limiti in cui vertono sull'interpretazione dell'articolo 1, paragrafo 1, lettere t) e u), del regolamento n. 1400/2002.

### **Sulle questioni pregiudiziali**

- 31 Con le sue due questioni, che è d'uopo trattare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se gli articoli 34 TFUE e 31, paragrafo 1, della direttiva 2007/46, debbano essere interpretati nel senso che ostano a una normativa nazionale, come quella di cui al procedimento principale, che subordina la commercializzazione in uno Stato membro di pezzi di ricambio nuovi per veicoli stradali – nella fattispecie, pompe dell'acqua e filtri del combustibile – all'applicazione di una procedura di certificazione o di omologazione in detto Stato membro, salvo sia dimostrato, con una scheda di omologazione o di certificazione, che detti prodotti sono già stati sottoposti a siffatta procedura in un altro Stato membro o che si tratta di pezzi originali o di pezzi di ricambio di qualità corrispondente, ai sensi della normativa in parola, poiché un documento redatto a tal fine dal distributore non è tuttavia considerato sufficiente.
- 32 In via preliminare occorre ricordare che, come risulta dall'articolo 1 della direttiva 2007/46, quest'ultima istituisce non solo un quadro armonizzato contenente le disposizioni amministrative e i requisiti tecnici generali necessari per l'omologazione di tutti i veicoli nuovi che rientrano nel suo campo di applicazione e dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche destinati a tali veicoli, al fine di semplificarne l'immatricolazione, la vendita e la messa in circolazione all'interno dell'Unione, ma anche le disposizioni per la vendita e la messa in circolazione di parti e apparecchiature destinate ai veicoli omologati conformemente a detta direttiva.
- 33 Dal fascicolo trasmesso alla Corte sembra emergere che il procedimento principale concerne detta seconda categoria di disposizioni, circostanza che spetta tuttavia al giudice del rinvio verificare.
- 34 Al riguardo, l'articolo 31, paragrafo 1, della direttiva 2007/46, prevede che gli Stati membri autorizzano la vendita, la messa in vendita o la messa in circolazione di parti o apparecchiature che possono comportare un rischio significativo per il corretto funzionamento di sistemi essenziali per la sicurezza del veicolo o per le sue prestazioni ambientali solamente se tali parti o apparecchiature sono state autorizzate da un'autorità di omologazione conformemente ai paragrafi da 5 a 10 di detto articolo.
- 35 Tuttavia, come risulta dai paragrafi 2 e 11 dell'articolo 31 della direttiva 2007/46, le parti o le apparecchiature soggette ad autorizzazione a norma del paragrafo 1 di tale articolo sono inserite nell'elenco di cui all'allegato XIII di detta direttiva. Orbene, come fatto presente dalla Commissione, quest'ultima non ha inserito alcun elenco nel contesto di siffatto allegato.
- 36 In tal caso, e come sostenuto dal governo rumeno e dalla Commissione, occorre fare riferimento al paragrafo 12 di detto articolo 31, il quale dispone che, nell'attesa di una decisione della Commissione sull'opportunità o meno di includere una parte o un pezzo di un'apparecchiatura nell'elenco di cui all'allegato XIII della direttiva in parola, gli Stati membri possono mantenere disposizioni nazionali relative a parti o apparecchiature che sono in grado di comportare un rischio significativo per il corretto funzionamento di sistemi essenziali per la sicurezza del veicolo o per le sue prestazioni ambientali, tuttavia, una volta presa tale decisione, le disposizioni nazionali cessano di essere valide.

- 37 Tale disposizione riguarda pertanto la vendita e la messa in circolazione di parti o apparecchiature che, oltre alla circostanza di non figurare nell'elenco di cui all'allegato XIII della direttiva 2007/46, sono in grado di comportare un rischio significativo per il corretto funzionamento di sistemi essenziali per la sicurezza del veicolo sui quali sono installati o per le prestazioni ambientali dello stesso, circostanza che spetta al giudice del rinvio verificare per quanto concerne i pezzi in discussione nel procedimento principale.
- 38 Occorre poi verificare se il diritto dello Stato membro relativo alla vendita e alla messa in circolazione di tali pezzi, cui fa riferimento l'articolo 31, paragrafo 12, di detta direttiva, sia conforme al diritto dell'Unione e in particolare all'articolo 34 TFUE.
- 39 A tale riguardo, da una giurisprudenza costante risulta che qualsiasi misura di uno Stato membro idonea ad ostacolare direttamente o indirettamente, in atto o in potenza, il commercio nell'ambito dell'Unione deve essere considerata come misura d'effetto equivalente a restrizioni quantitative ai sensi dell'articolo 34 TFUE (v., in particolare, sentenze *Dassonville*, 8/74, EU:C:1974:82, punto 5, e *Juvelta*, C-481/12, EU:C:2014:11, punto 16).
- 40 Ne consegue in particolare che, anche in assenza di misure di armonizzazione di diritto dell'Unione, i prodotti legittimamente fabbricati e commercializzati in uno Stato membro devono poter essere commercializzati in un altro Stato membro senza essere sottoposti a controlli supplementari. Per essere giustificata, una normativa nazionale che imponga siffatti controlli deve rientrare in una delle eccezioni previste dall'articolo 36 TFUE o essere riconducibile ad una delle esigenze imperative riconosciute dalla giurisprudenza della Corte e, in entrambi i casi, essere idonea a garantire la realizzazione dell'obiettivo perseguito e non andare oltre quanto necessario per il suo raggiungimento (v. sentenze *ATRAL*, C-14/02, EU:C:2003:265, punto 65, e *Commissione/Portogallo*, C-432/03, EU:C:2005:669, punto 42).
- 41 Dal fascicolo trasmesso alla Corte risulta che la normativa di cui al procedimento principale impone l'applicazione di una procedura di omologazione o di certificazione ai prodotti in discussione nel procedimento principale, procedura che può costituire una misura di effetto equivalente ai sensi dell'articolo 34 TFUE, a meno che siffatta normativa preveda del pari eccezioni a tali procedure idonee a garantire che i prodotti legittimamente fabbricati e commercializzati negli altri Stati membri ne siano esenti.
- 42 Tuttavia, da tale fascicolo sembra evincersi inoltre che l'articolo 1, paragrafo 8, del decreto del governo n. 80/2000 prevedrebbe siffatte eccezioni, circostanza che spetta al giudice del rinvio verificare.
- 43 Se dovesse risultare che tale situazione non ricorre, spetterebbe allora alle autorità nazionali competenti dimostrare che tale ostacolo può essere giustificato, tenuto conto dei prodotti potenzialmente interessati, dagli obiettivi della tutela della sicurezza stradale e dell'ambiente, che, secondo la giurisprudenza, costituiscono ragioni imperative di interesse generale atte a giustificare una misura di effetto equivalente a una restrizione quantitativa e che essa è non solo necessaria, ma anche proporzionata rispetto a siffatti obiettivi (v., in particolare, sentenza *Commissione/Belgio*, C-150/11, EU:C:2012:539, punti 54 e 55).
- 44 Relativamente alla questione se il diritto dell'Unione osti a che documenti, come quelli forniti dalla Capoda, non siano considerati sufficienti a dimostrare che pezzi, come quelli in discussione nel procedimento principale, sono già omologati o certificati oppure che si tratta di pezzi originali o di ricambio di qualità corrispondente, ai sensi del diritto nazionale, esenti, per tale ragione, dalla procedura di omologazione o di certificazione da parte del RAR, occorre precisare che spetta agli Stati membri, in assenza di normativa di diritto dell'Unione, determinare quali mezzi di prova possano essere adottati al riguardo, fatti salvi i principi di equivalenza e di effettività.

- 45 Posta tale riserva, il diritto dell'Unione non osta, pertanto, a che solo certificati provenienti dal fabbricante e non dal distributore consentano in linea di principio di attestare che si tratta di pezzi già omologati o certificati o di pezzi originali o di ricambio di qualità corrispondente, ai sensi del diritto nazionale. È d'uopo, peraltro, rilevare che l'articolo 3, punto 26, della direttiva 2007/46, che definisce la nozione di «parti o apparecchiature originali» ai fini di tale direttiva, prevede che, salvo prova contraria, si presume che le parti costituiscono parti originali se il costruttore lo certifica.
- 46 Ne consegue che occorre rispondere alle questioni poste dichiarando che gli articoli 34 TFUE e 31, paragrafi 1 e 12, della direttiva 2007/46, devono essere interpretati nel senso che non ostano a una normativa nazionale, come quella di cui al procedimento principale, che subordina la commercializzazione in uno Stato membro di pezzi di ricambio nuovi per veicoli stradali – nella fattispecie, pompe dell'acqua e filtri del combustibile – all'applicazione di una procedura di certificazione o di omologazione in tale Stato membro, a condizione che detta normativa preveda altresì eccezioni idonee a garantire che i pezzi legalmente prodotti e commercializzati negli altri Stati membri ne siano esenti o, in mancanza, che i pezzi in questione siano tali da comportare un rischio significativo per il corretto funzionamento di sistemi essenziali per la sicurezza del veicolo o per le sue prestazioni ambientali e che siffatto procedimento di omologazione o di certificazione sia strettamente necessario e proporzionato al rispetto degli obiettivi di tutela della sicurezza stradale o di protezione dell'ambiente. Le condizioni alle quali deve essere fornita la prova del fatto che i pezzi di ricambio in parola sono già stati omologati o certificati oppure costituiscono pezzi originali o di qualità corrispondente, in assenza di normativa di diritto dell'Unione, sono disciplinate dal diritto degli Stati membri, fatti salvi i principi di equivalenza e di effettività.

### **Sulle spese**

- 47 Nei confronti delle parti del procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Settima Sezione) dichiara:

**Gli articoli 34 TFUE e 31, paragrafi 1 e 12, 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), devono essere interpretati nel senso che non ostano a una normativa nazionale, come quella di cui al procedimento principale, che subordina la commercializzazione in uno Stato membro di pezzi di ricambio nuovi per veicoli stradali – nella fattispecie, pompe dell'acqua e filtri del combustibile – all'applicazione di una procedura di certificazione o di omologazione in tale Stato membro, a condizione che detta normativa preveda altresì eccezioni che garantiscano che i pezzi legalmente prodotti e commercializzati negli altri Stati membri ne siano esenti o, in mancanza, a condizione che i pezzi in questione siano tali da comportare un rischio significativo per il corretto funzionamento di sistemi essenziali per la sicurezza del veicolo o per le sue prestazioni ambientali e che siffatto procedimento di omologazione o di certificazione sia strettamente necessario e proporzionato al rispetto degli obiettivi di tutela della sicurezza stradale o di protezione dell'ambiente.**

**Le condizioni alle quali deve essere fornita la prova del fatto che i pezzi di ricambio in parola sono già stati omologati o certificati oppure costituiscono pezzi originali o di qualità corrispondente, in assenza di normativa di diritto dell'Unione, sono disciplinate dal diritto degli Stati membri, fatti salvi i principi di equivalenza e di effettività.**

Firme