

Comunicazione della Commissione concernente le procedure di omologazione e di immatricolazione di veicoli già immatricolati in un altro Stato membro

(88/C 281/08)

I. Introduzione

La presente comunicazione intende precisare i principi di diritto comunitario che disciplinano le condizioni di omologazione e di immatricolazione negli Stati membri di veicoli importati da altri Stati membri. Essa descrive i diritti che ai privati cittadini che si trovano nelle condizioni di importare un veicolo già immatricolato in un altro Stato membro derivano dall'applicabilità diretta del diritto comunitario e le garanzie di procedura che loro spettano di diritto in materia. I principi menzionati nella presente comunicazione non potranno peraltro rimettere in causa le restrizioni alle importazioni dirette o indirette di veicoli di paesi terzi che sono applicate da taluni Stati membri.

II. Considerazioni generali

Ogni anno migliaia di cittadini della Comunità chiedono l'immatricolazione, nello Stato membro in cui risiedono, di un veicolo già immatricolato in un altro Stato membro.

À seconda dei casi può trattarsi:

- di un veicolo importato in occasione di un trasferimento di residenza del richiedente l'immatricolazione;
- di un veicolo di seconda mano, importato da un altro Stato membro sia da un rivenditore sia direttamente dal richiedente l'immatricolazione;
- di un veicolo proveniente dal mercato dei veicoli nuovi di un altro Stato membro che il richiedente l'immatricolazione importa direttamente oppure tramite un intermediario, spesso per beneficiare di un prezzo d'acquisto, tasse escluse, più vantaggioso in dette Stato ove il veicolo è immatricolato temporaneamente per esigenze di trasferimento su strada.

Per quanto queste tre situazioni presentino notevoli differenze sotto vari aspetti, in particolare sotto l'aspetto fiscale, esse creano invece problemi analoghi relativamente alle condizioni di omologazione e di immatricolazione nello Stato membro di importazione. Nel quadro della presente comunicazione, si intende per «veicolo importato» qualsiasi veicolo importato da un altro Stato membro nel quale sia stato precedentemente immatricolato.

Le procedure di omologazione e di immatricolazione dei veicoli importati, applicate dagli Stati membri, sono state oggetto, nel corso degli ultimi anni, di numerose denunce alla Commissione, concernenti la compatibilità di dette procedure con il diritto comunitario, in particolare con gli articoli 30 e 36 del trattato in materia di libera circolazione delle merci.

La Commissione è intervenuta ripetutamente presso gli Stati membri in questione per ottenere l'adeguamento di

tali procedure. Essa ha così potuto ricavare alcuni principi generali per giudicare la compatibilità con gli articoli 30 e 36 del trattato delle procedure di omologazione e di immatricolazione dei veicoli importati, applicate dagli Stati membri.

La Corte di giustizia ha inoltre avuto occasione di pronunciarsi su vari aspetti di tali procedure in tre recenti sentenze: la sentenza del 12 giugno 1986 nella causa 50/85 (Schloh contro Auto Contrôle Technique), la sentenza dell'11 giugno 1987 nella causa 406/85 (Goffette e Gilliard) e la sentenza del 17 giugno 1987 nella causa 154/85 (Commissione contro Italia). Dette sentenze hanno confermato in larga misura i principi che la Commissione stessa aveva individuati, apportando importanti precisazioni su taluni aspetti particolari del problema.

La Commissione è quindi in grado di indicare, come già si era impegnata nel «Libro bianco sul completamento del mercato interno» (paragrafi 155 e 156), i principi che disciplinano l'applicazione degli articoli 30 e 36 del trattato alla procedura di omologazione e di immatricolazione dei veicoli importati, messe in atto dagli Stati membri.

La presente comunicazione rientra pertanto nell'obiettivo di trasparenza del diritto comunitario stabilito dal «Libro bianco». Dato il suo oggetto essa verte su un aspetto importante, per i cittadini della Comunità, del completamento del mercato interno previsto per il 1992. Come indicato dalla Corte nella sentenza del 5 maggio 1982 nella causa 15/81 (Gaston Schul), è importante infatti che i vantaggi del mercato comune, che mira ad eliminare ogni ostacolo agli scambi intracomunitari, al fine di fondere i mercati nazionali in un mercato unico il più possibile simile a un vero e proprio mercato interno, siano garantiti, oltre che ai commercianti di professione, anche ai privati che si trovino a intraprendere operazioni economiche oltre le frontiere nazionali.

In questo contesto è parso utile completare la presente comunicazione con alcune informazioni sui problemi che, pur non essendo giuridicamente connessi al suo oggetto, si presentano inevitabilmente al privato che importi un veicolo già immatricolato in un altro Stato membro.

È inoltre opportuno segnalare che alcuni Stati membri applicano restrizioni all'importazione di veicoli originari di paesi terzi, in particolare del Giappone. Dette restrizioni, che non sortirebbero alcun effetto se non fossero applicate anche ai veicoli provenienti da altri Stati membri, non potranno essere messe in causa dall'applicazione dei principi chiariti nella presente comunicazione.

III. Compatibilità delle procedure di omologazione e di immatricolazione dei veicoli importati con il diritto comunitario

L'omologazione e l'immatricolazione in uno Stato membro di un veicolo precedentemente immatricolato in un altro Stato membro pone due problemi distinti:

- il primo concerne il controllo delle caratteristiche tecniche del veicolo e della relativa documentazione (vedi infra, A);
- il secondo concerne il controllo dello stato fisico del veicolo al momento dell'importazione (vedi infra, B).

Inoltre devono essere riconosciute talune garanzie di procedura al richiedente l'immatricolazione nel caso in cui quest'ultima è rifiutata (vedi infra, C).

A. Controllo delle caratteristiche tecniche del veicolo e della relativa documentazione (omologazione)

Le automobili devono presentare in generale alcune caratteristiche tecniche stabilite da prescrizioni inderogabili. Attualmente queste prescrizioni sono in gran parte, ma non ancora completamente, armonizzate a livello comunitario.

La pietra angolare dell'armonizzazione in questo settore è costituita dalla direttiva 70/156/CEE del Consiglio (1) che prevede una procedura di omologazione comunitaria detta «omologazione CEE», a richiesta del costruttore o del suo rappresentante. Quando sarà pienamente operativa, l'omologazione CEE segnerà il completamento della procedura mediante la quale uno Stato membro constaterà che un tipo di veicolo è conforme alle prescrizioni tecniche delle direttive speciali indicate nella scheda di omologazione CEE (il cui modello figura nell'allegato II della direttiva 70/156/CEE). In tal modo i veicoli che soddisferanno le prescrizioni tecniche armonizzate potranno essere messi in libera circolazione nell'interna Comunità con il certificato di conformità rilasciato dal costruttore o dal suo rappresentante che ha chiesto l'«omologazione CEE».

Nell'attesa dell'adozione delle tre ultime direttive speciali (relative ai pneumatici, ai pesi e alle dimensioni, e ai vetri di sicurezza), i costruttori non possono procedere che ad un'«omologazione di portata nazionale» dei loro modelli che peraltro comprende alcuni elementi dell'«omologazione CEE» (omologazioni CEE parziali) più o meno numerosi a seconda del caso. A tale riguardo va tenuto conto del carattere «opzionale» delle direttive speciali che consente agli Stati membri di mantenere o di adottare prescrizioni nazionali accanto alle prescrizioni armonizzate e, all'occorrenza, consente ai costruttori di

scegliere se rendere i loro modelli conformi alle prescrizioni armonizzate o alle prescrizioni nazionali.

Un veicolo che all'atto della domanda di immatricolazione in uno Stato membro è già immatricolato in un altro Stato membro è stato dunque presentato, in linea di massima, in quest'altro Stato membro ad un controllo delle sue caratteristiche tecniche. Detto controllo, eseguito nel quadro di una «omologazione di portata nazionale», ha verificato il rispetto delle prescrizioni tecniche applicabili, armonizzate o nazionali, a seconda del caso. Il risultato di detto controllo è attestato dal certificato di conformità al tipo corrispondente rilasciato dal costruttore o dal suo rappresentante.

Tuttavia, come sancito dalla Corte nella sentenza dell'11 giugno 1987 nella causa 406/85 (Goffette e Gilliard), l'istituzione da parte di uno Stato membro di un sistema di omologazione dei veicoli importati da un altro Stato membro in cui essi sono già stati omologati non è di per sé incompatibile con gli articoli 30 e 36 del trattato purché siano rispettate talune condizioni. Infatti se gli Stati membri hanno il diritto, in mancanza di un'armonizzazione completa a livello comunitario, di invocare l'articolo 36 per adottare disposizioni e prevedere controlli intesi a garantire la sicurezza stradale, ciò deve avvenire nel rispetto delle condizioni stabilite da questa disposizione, così come sono state interpretate dalla Corte. A questo proposito meritano particolare attenzione due aspetti del sistema di omologazione e di immatricolazione dei veicoli importati:

- uno è un problema di fondo, in quanto concerne la questione di sapere a quali prescrizioni tecniche deve soddisfare il veicolo importato;
- l'altro è un problema di prova che concerne i documenti relativi alle caratteristiche tecniche del veicolo.

1. Prescrizioni tecniche cui deve soddisfare il veicolo importato

Gli Stati membri non possono subordinare l'immatricolazione di un veicolo importato da un altro Stato membro, in cui è stato precedentemente omologato e immatricolato, alla condizione che esso sia conforme ad un tipo omologato sul loro territorio o risponda in modo rigoroso alle prescrizioni in vigore sul loro territorio.

Infatti, come sancito dalla Corte nella sentenza del 28 gennaio 1986 nella causa 188/84 (Commissione contro Francia) sarebbe contrario al principio della proporzionalità il fatto che una regolamentazione nazionale esiga che i prodotti importati soddisfino letteralmente ed esattamente le disposizioni o le caratteristiche tecniche prescritte per i prodotti fabbricati nello Stato membro in questione, quando questi prodotti importati garantiscono lo stesso livello di sicurezza agli utilizzatori. Inoltre, secondo una costante giurisprudenza della Corte, incombe alle autorità nazionali che invocano l'articolo 36 del trattato di dimostrare, caso per caso, che una misura che ostacoli il commercio intracomunitario è necessaria per proteggere effet-

(1) GU n. L 42 del 23. 2. 1970, pag. 1.

tivamente un interesse previsto da tale disposizione, in particolare che l'importazione del prodotto in questione presenterebbe un grave rischio per la salute e la vita delle persone.

In questa circostanza non si potrebbe ragionevolmente sostenere che costituisca un grave rischio per la salute e la vita delle persone il solo fatto che un veicolo sia stato omologato in un altro Stato membro e presenti eventualmente, ma non necessariamente, talune caratteristiche tecniche diverse da quelle prescritte dalla legislazione dello Stato membro d'importazione o da quelle che presenta il tipo corrispondente omologato in detto Stato.

Ne consegue che gli Stati membri non possono opporsi all'omologazione e all'immatricolazione di un veicolo precedentemente omologato e immatricolato in un altro Stato membro per ragioni attinenti alle caratteristiche tecniche del veicolo se non per ragioni di sicurezza che spetta a loro precisare e motivare. Il fatto che un veicolo omologato e immatricolato in un altro Stato membro non corrisponda ad un tipo omologato nello Stato membro di importazione o presenti caratteristiche tecniche diverse da quelle prescritte dalla legislazione di detto Stato non costituisce in sé una giustificazione sufficiente ai sensi dell'articolo 36 CEE per rifiutare di omologare e immatricolare il veicolo in questione.

2. Documenti relativi alle caratteristiche tecniche del veicolo

Nella sentenza summenzionata dell'11 giugno 1987 nella causa 406/85 (Goffette e Gilliard) la Corte di giustizia ha detto in diritto che «gli articoli 30 e 36 del trattato CEE devono essere interpretati nel senso che, allo stadio attuale dell'evoluzione del diritto comunitario, l'istituzione in uno Stato membro di un sistema di omologazione per i veicoli importati da un altro Stato membro nel quale sono già stati omologati o immatricolati è conforme al trattato soltanto:

- se la procedura di controllo non comporta spese o tempi irragionevoli e le autorità pubbliche garantiscono che dette condizioni siano pienamente rispettate se il costruttore o i suoi rappresentanti sono incaricati di eseguire i controlli necessari;
- se è concesso all'importatore di sostituire le operazioni di controllo con la presentazione di documenti stabiliti nello Stato membro di esportazione qualora detti documenti contengano le informazioni necessarie sulla base di controlli già eseguiti».

a) Alternativa

Ne consegue che per la documentazione relativa alle caratteristiche tecniche del veicolo che il richiedente è tenuto a presentare a sostegno della sua domanda, gli Stati membri devono offrire l'alternativa tra:

- la produzione di un documento rilasciato dal costruttore o dal suo rappresentante nello

Stato membro di importazione che definisca il veicolo rispetto al tipo più simile omologato in detto Stato;

- la produzione dei documenti (certificato di conformità e documenti ai quali quest'ultimo si riferisce, certificato d'immatricolazione) rilasciati nello Stato membro di esportazione qualora essi contengano le informazioni necessarie.

In entrambi i casi, inoltre, devono essere rispettate alcune condizioni precisate qui di seguito.

b) Intervento del costruttore o del suo rappresentante

Se gli Stati membri delegano ai costruttori o ai loro rappresentanti talune funzioni di diritto pubblico, quali il rilascio dei documenti necessari all'omologazione e all'immatricolazione di un veicolo importato, essi sono tenuti a garantire che dette persone esercitino tali funzioni in modo compatibile con le esigenze della libera circolazione delle merci all'interno della Comunità. In particolare, è opportuno che i costruttori o i loro rappresentanti rilascino i documenti loro richiesti:

- senza presentazione del veicolo, dato che il loro intervento concerne le caratteristiche tecniche del veicolo all'atto della sua prima messa in circolazione e non lo stato fisico del veicolo all'atto dell'importazione;
- senza esigere la presentazione dei documenti commerciali relativi al veicolo (fattura, pagamento dell'IVA, ecc.);
- ad un costo ed entro termini ragionevoli: secondo la Commissione il costo non dovrebbe essere superiore a 100 ECU ed il termine superare le tre settimane.

c) Riconoscimento dei documenti emessi nello Stato membro di esportazione

Se i documenti rilasciati nello Stato membro di esportazione contengono le informazioni necessarie all'immatricolazione nello Stato membro di importazione, quest'ultimo è tenuto ad accettare detti documenti nella forma e con le modalità con cui questi documenti hanno corso legale nello Stato membro in cui sono stati emessi. In particolare, gli Stati membri non possono subordinare il riconoscimento dei documenti rilasciati negli altri Stati membri alla condizione che detti documenti siano legalizzati o autenticati, oppure alla condizione che rispettino un modello prestabilito dallo Stato membro d'importazione (vedi sentenza della Corte del 17 giugno 1987 nella causa 154/85 Commissione contro Italia).

B. Controllo dello stato fisico del veicolo (controllo tecnico)

La direttiva 77/143/CEE del Consiglio ⁽¹⁾ prevede varie misure per armonizzare il controllo tecnico dei veicoli a motore. La suddetta direttiva si applica però soltanto a talune categorie di veicoli e non comprende per ora le automobili (vedi nondimeno la proposta di direttiva in tal senso) ⁽²⁾.

Allo stato attuale del diritto comunitario spetta dunque agli Stati membri regolamentare il controllo tecnico dei veicoli non coperti dalla suddetta direttiva, fatte salve le disposizioni del trattato.

Come rilevato dalla Corte nella sentenza del 12 giugno 1986 nella causa 50/85 (Schloh contra Auto Contrôle Technique), il controlli tecnici costituiscono formalità che rendono più difficile ed onerosa l'immatricolazione dei veicoli importati e assumono di conseguenza il carattere di misure di effetto equivalente a una restrizione quantitativa ai sensi dell'articolo 30 del trattato. L'articolo 36 può peraltro giustificare tali formalità, per motivi di tutela della salute e della vita delle persone, qualora sia stabilito che il controllo tecnico in questione è necessario per realizzare l'obiettivo previsto e non costituisca una discriminazione arbitraria né una restrizione dissimulata nel commercio tra gli Stati membri.

Riguardo alla prima condizione, la Corte ha indicato che un controllo tecnico può essere considerato necessario per la tutela della salute e della vita delle persone nel caso in cui il veicolo in questione sia stato messo in circolazione anteriormente (in pratica: se è stato immatricolato precedentemente nello Stato membro di esportazione, sia pure a titolo provvisorio). Infatti il controllo tecnico è utile in tal caso per verificare che il veicolo non abbia subito incidenti, non sia stato modificato e si trovi in buono stato di manutenzione.

Riguardo alla seconda condizione, la Corte ha sottolineato che il controllo tecnico dei veicoli importati non dovrebbe essere giustificato a titolo dell'articolo 36 se dovesse risultare che il controllo non è imposto ai veicoli d'origine nazionale presentati nelle stesse condizioni all'immatricolazione. In questo caso risulterebbe infatti che la misura oggetto di litigio non è in realtà ispirata dalla preoccupazione di tutelare la salute e la vita delle persone ma costituisce una discriminazione arbitraria nel commercio tra gli Stati membri.

Ne consegue che allo stato attuale del diritto comunitario, gli Stati membri non possono procedere ad un controllo dello stato fisico di un veicolo precedentemente immatricolato in un altro Stato membro, ai fini della sua immatricolazione, tranne il caso in cui detto controllo sia del pari applicato, alle stesse condizioni, in caso di modifica di immatricolazione di un veicolo precedentemente immatricolato sul loro territorio.

C. Garanzie di procedura per il richiedente l'immatricolazione

Le Commissioni ha constatato ripetutamente che, indipendentemente dai motivi che giustificano un rifiuto di immatricolazione di un veicolo precedentemente immatricolato in un altro Stato membro, detti motivi non sono comunicati con chiarezza al richiedente l'immatricolazione. L'ignoranza del problema preciso che pone l'immatricolazione del proprio veicolo e la conseguente incapacità di porvi rimedio costituiscono per il richiedente l'immatricolazione una difficoltà importante almeno quanto la soluzione del problema stesso.

A tale proposito la Commissione si riferisce all'articolo 14 della direttiva 70/156/CEE che dispone che «ogni decisione di rifiuto o revoca di omologazione, rifiuto di immatricolazione o divieto di vendita o d'uso presa in base alle disposizioni adottate per l'attuazione della presente direttiva, è motivata in maniera precisa. Essa viene notificata all'interessato con l'indicazione delle vie di ricorso aperte dalle legislazioni in vigore negli Stati membri e del termine entro il quale tali ricorsi possono essere presentati».

Detto articolo figura tra le disposizioni generali della direttiva 70/157/CEE la cui entrata in vigore non è pregiudicata dal ritardo verificatosi nell'attuazione dell'«omologazione CEE». La Commissione considera pertanto che le garanzie di procedura previste dal suddetto articolo devono essere assicurate a chiunque richieda l'immatricolazione, indipendentemente dalla base giuridica di quest'ultima.

IV. Esempi

Al fine di precisare le modalità di applicazione pratica dei principi summenzionati, vengono forniti qui di seguito alcuni esempi.

1. Il signor X, residente nello Stato membro A, si reca nello Stato membro B per acquistarsi un veicolo nuovo. Egli ordina presso un distributore stabilito in B un veicolo destinato al mercato dello Stato membro A. Il veicolo gli viene pertanto consegnato con un certificato di conformità a un tipo omologato nello Stato membro A. In tal caso le autorità dello Stato membro A sono tenute a procedere all'immatricolazione alle stesse condizioni applicate nel caso in cui il veicolo fosse stato acquistato presso un distributore stabilito nello Stato membro A.
2. Il signor Y, residente nello Stato membro A, acquista nello Stato membro B un veicolo nuovo destinato al mercato dello Stato membro B (ossia conforme a un tipo omologato nello Stato membro B). Il veicolo è immatricolato in B in una serie provvisoria (targa «transito») e importato in A. Il signor Y prende contatto con il rappresentante ufficiale del costruttore del veicolo dello Stato membro A e gli chiede un certificato di conformità o un documento analogo. Il rappresentante del costruttore constata che il veicolo è simile ad un tipo omologato in A, ad eccezione di alcuni dettagli: il veicolo è munito in particolare di una marmitta con catalizzatore a tre vie, conforme alle

⁽¹⁾ GU n. L 47 del 18. 2. 1977, pag. 47.

⁽²⁾ GU n. C 133 del 31. 5. 1986, pag. 3.

nuove norme europee mentre i veicoli simili commercializzati in A non sono muniti di un siffatto dispositivo di scappamento. Il rappresentante del costruttore rilascia pertanto un documento nel quale attesta che il veicolo corrisponde ad un tipo omologato in A, fatti salvi taluni punti che egli precisa. Il signor Y presenta tale documento con la sua domanda d'immatricolazione. Dato che i punti segnalati dal rappresentante del costruttore non pongono alcun problema in materia di sicurezza, il veicolo deve essere immatricolato senza indugio.

3. Il signor Z, trasferisce il suo domicilio dallo Stato membro B allo Stato membro A. Egli chiede dunque l'immatricolazione in A del suo veicolo personale che era immatricolato in B da tre anni. Egli allega alla domanda d'immatricolazione i documenti di cui dispone: certificato di conformità rilasciato in B (ed eventualmente la scheda descrittiva cui esso si riferisce) e il certificato d'immatricolazione in B. Le autorità dello Stato membro A constatano che il veicolo in questione differisce dal tipo più simile omologato in A: diversa cilindrata del motore (1 100 cc invece di 1 000 cc), quattro porte invece di due, rapporti del cambio più lunghi. Queste differenze non pongono alcun problema in materia di sicurezza e non possono dunque ritardare l'immatricolazione. Per contro, risulta che il veicolo non è munito di un proiettore fendinebbia posteriore mentre questo accessorio è obbligatorio nello Stato membro A. Tale problema è notificato al signor Z che provvede a far installare il proiettore fendinebbia posteriore. Il veicolo viene ripresentato all'immatricolazione e questa volta deve essere immatricolato senza indugio.

V. Problemi diversi attinenti all'importazione di un veicolo precedentemente immatricolato in un altro Stato membro

A. In quale Stato membro si deve immatricolare un veicolo?

I regimi fiscali applicabili ai veicoli variano ancora notevolmente da uno Stato membro all'altro della Comunità. Lo Stato membro nel quale un privato immatricola il suo veicolo non può dunque essere lasciato alla libera scelta, dato il rischio che tutti i veicoli siano immatricolati nello Stato membro con il livello di tassazione più basso.

In linea di massima, ciascuno deve immatricolare il suo veicolo nello Stato membro in cui ha la residenza normale. Se il veicolo è stato acquistato o importato alle condizioni generali d'imposizione del mercato di detto Stato membro, esso potrà essere importato temporaneamente in altri Stati membri, in franchigia dalle tasse applicate da detti Stati, alle condizioni stabilite dalla direttiva 83/182/CEE del Consiglio⁽¹⁾.

La suddetta direttiva definisce la «residenza normale» come «il luogo in cui una persona dimora abitualmente, ossia durante almeno 185 giorni all'anno, a motivo di legami personali e professionali oppure, nel caso di una

persona senza legami professionali, a motivo di legami personali che rivelano l'esistenza di una stretta correlazione tra la persona in questione e il luogo in cui abita». Sono inoltre previste norme più precise nel caso di una persona i cui legami professionali sono situati in un luogo diverso da quello dei suoi legami personali.

Uno Stato membro che concede una franchigia all'importazione temporanea di un veicolo non può evidentemente esigere l'immatricolazione dello stesso sul suo territorio.

B. Quali tasse sono dovute all'importazione di un veicolo?

La risposta a questo interrogativo dipende ovviamente dalle circostanze nelle quali è stato importato il veicolo.

Se il veicolo è importato in occasione di un trasferimento della residenza normale del suo proprietario, il diritto comunitario prevede una franchigia dalle tasse dovute all'acquisto del veicolo (vedi direttiva 83/183/CEE del Consiglio, GU n. L 105 del 23. 4. 1983, pag. 64) a condizione che il veicolo sia stato acquistato alle condizioni generali di imposizione del mercato interno di un altro Stato membro e che sia stato effettivamente destinato all'uso dell'interessato in detto Stato da almeno sei mesi.

Se il veicolo è stato acquistato nello Stato membro d'esportazione per essere importato e immatricolato in un altro Stato membro, esso è stato normalmente esonerato dalle imposte dovute all'acquisto nello Stato membro di esportazione e sarà quindi soggetto ad imposizione all'atto dell'importazione nello Stato membro d'importazione (vedi sesta direttiva 77/348/CEE del Consiglio, GU n. L 145 del 13. 6. 1977, pag. 1). In questo caso il veicolo può evidentemente essere immatricolato nello Stato membro d'esportazione soltanto a titolo provvisorio (targhe «doganali», «transito», ecc.).

In tutti gli altri casi, in particolare nel caso di un veicolo acquistato come veicolo di seconda mano, qualsiasi imposta che grava sul veicolo nello Stato membro di importazione deve tener conto dell'IVA già pagata per il veicolo nello Stato membro d'esportazione in modo da evitare qualsiasi doppia imposizione (vedi comunicazione della Commissione in merito alle sentenze della Corte del 5 maggio 1982 e del 21 maggio 1985 (causa Gaston Schul) concernenti l'importazione da parte di un privato di prodotti acquistati in un altro Stato membro da un altro privato (GU n. C 13 del 21. 1. 1986).

La Commissione si è posta come obiettivo prioritario il ravvicinamento dei tassi dell'IVA riducendo la differenza tra i tassi applicati dagli Stati membri (vedi proposta GU n. C 250 del 18. 9. 1987, pag. 3).

C. Qual è la durata di validità dell'immatricolazione provvisoria?

Spetta allo Stato membro che rilascia un'immatricolazione a titolo provvisorio (targhe «doganali», «transito», ecc.) di fissare la durata di validità della stessa, che varia quindi a seconda degli Stati membri e della serie di im-

(¹) GU n. L 105 del 23. 4. 1983, pag. 59.

matricolazione di cui si tratta. La Commissione ritiene inoltre che le autorità dello Stato membro di importazione non possano perseguire un superamento della durata di validità di un'immatricolazione a titolo provvisorio qualora sia loro imputabile il ritardo con cui è stata concessa l'immatricolazione definitiva del veicolo.

D. Un veicolo importato beneficia della garanzia del costruttore?

Le imprese della rete di distribuzione di ogni costruttore forniscono normalmente la garanzia, il servizio di assistenza gratuito nonché il servizio in caso di operazioni di revisione di autoveicoli difettosi nella misura minima prevista dal costruttore, indipendentemente dal luogo d'acquisto del veicolo nel mercato comune [vedi regolamento (CEE) n. 123/85 della Commissione ⁽¹⁾] su presentazione dei documenti relativi alla garanzia, firmati da un membro della rete ufficiale di distribuzione.

⁽¹⁾ GU n. L 15 del 18. 1. 1985, pag. 16.

E. Che fare in caso di difficoltà all'importazione o all'immatricolazione?

Qualsiasi persona che dovesse constatare che i principi enunciati nella presente comunicazione sono disattesi o che incontrasse difficoltà al momento dell'importazione o dell'immatricolazione di un veicolo proveniente da un altro Stato membro, è invitato a prendere contatto con la Commissione rivolgendosi:

- sia direttamente al segretariato generale, rue de la Loi 200, B-1049 Bruxelles;
- sia ad uno degli uffici di informazione della Commissione il cui elenco figura in allegato.

I principi enunciati nella presente comunicazione possono, inoltre, essere invocati dinanzi a qualsiasi giurisdizione nazionale investita di una controversia relativa all'omologazione o all'immatricolazione del veicolo importato. Gli articoli 30 e 36 figurano in effetti tra le disposizioni del trattato che hanno un effetto diretto e che generano, per i privati cittadini, diritti che le giurisdizioni nazionali sono tenute a tutelare.

Uffici stampa e informazione

Germania

Bonn

Zitelmannstraße 22
5300 Bonn
Tel. 23 80 41
Telex 886648 EUROP D
Telecopia 23 80 48

Berlin (antenna dell'ufficio di Bonn)

Kurfürstendamm 102
1000 Berlin 31
Tel. 892 40 28
Telex 184015 EUROP D
Telecopia 892 20 59

Munich (antenna dell'ufficio di Bonn)

Erhardtstraße 27
8000 München
Tel. 202 10 11
Telex 52 18 135
Telecopia 202 10 15

Belgio

Bruxelles/Brussel

Rue Archimède 73, 1040 Bruxelles
Archimedestraat 73, 1040 Brussel
Tel. 235 11 11
Telex 26657 COMINF B
Telecopia 235 01 66

Danimarca

København

Højbrohus
Østergade 61
Postbox 144
1004 København K
Tel. 14 41 40
Telex 16402 COMEUR DK
Telecopia 11 12 03

Spagna

Madrid

Calle de Serrano 41
5ª planta
Madrid 1
Tel. 435 17 00/435 15 28
Telex 46818 OIPE E
Telecopia 276 03 87

Francia

Paris

61, rue des Belles-Feuilles
75782 Paris Cedex 16
Tel. 45 01 58 85
Telex Paris 611019 F COMEUR
Telecopia 47 27 26 07

Marseille (antenna dell'ufficio di Parigi)

CMCI/Bureau 320
2, rue Henri Barbusse
13241 Marseille Cedex 01
Tel. 91 46 00
Telex 402 538 EURMA
Telecopia 90 98 07

Grecia*Aθήνα*

2 Vassilissis Sofias
Case postale 11002
Athina 10674
Tel. 724 39 82 (3 lignes)
Telex 219324 ECAT GR
Telecopia 722 37 15

Irlanda*Dublin*

39 Molesworth Street
Dublin 2
Tel. 71 22 44
Telex 93 827 EUCO EI
Telecopia 71 26 57

Italia*Roma*

Via Poli 29
00187 Roma
Tel. 678 97 22
Telex 610184 EUROMA I
Telecopia 679 16 58

Milano (antenna dell'ufficio di Roma)

Corso Magenta 61
20123 Milano
Tel. 80 15 05/6/7/8
Telex 316002 EURMIL I
Telecopia 481 85 43

Lussemburgo*Luxembourg*

Bâtiment Jean Monnet
Rue Alcide De Gasperi
2920 Luxembourg
Tel. 430 11
Telex 3423/3446/3476 COMEUR LU
Telecopia 43 01 44 33

Paesi Bassi*Den Haag*

Lange Voorhout 29
Den Haag
Tel. 46 93 26
Telex 31094 EURCO NL
Telecopia 64 66 19

Portogallo*Lisboa*

Centro Europeu Jean Monnet
Rua do Salitre 56
1200 Lisboa
Tel. 154 11 44
Telex 0404/18810 COMEUR P
Telecopia 155 43 97

Regno Unito*London*

8, Storey's Gate
London SW1 P 3 AT
Tel. 222 81 22
Telex 23208 EURUK G
Telecopia 222 09 00

Belfast (antenna dell'ufficio di Londra)

Windsor House
9/15 Bedford Street
Belfast BT2 7EG
Tel. 24 07 08
Telex 74117 CECBEL G
Telecopia 24 82 41

Cardiff (antenna dell'ufficio di Londra)

4 Cathedral Road
Cardiff CF1 9SG
Tel. 37 16 31
Telex 497727 EUROPA G
Telecopia 39 54 89

Edinburgh (antenna dell'ufficio di Londra)

7 Alva Street
Edinburgh EH2 4PH
Tel. 225 20 58
Telex 727420 EUEDING
Telecopia 26 41 05

Svizzera*Genève*

Case postale 195
37-39 rue de Vermont
1211 Genève 20
Tel. 34 97 50
Telex 28261 und 28262 ECOM CH
Telecopia 34 23 31