



Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Quinta Sezione)

20 marzo 2014*

«Inadempimento di uno Stato — Immatricolazione dei veicoli a motore — Articoli 34 TFUE e 36 TFUE — Direttiva 70/311/CEE — Direttiva 2007/46/CE — Guida a destra in uno Stato membro — Obbligo, ai fini dell'immatricolazione, di spostare sul lato sinistro il dispositivo di sterzo delle autovetture situato sul lato destro»

Nella causa C-639/11,

avente ad oggetto il ricorso per inadempimento, ai sensi dell'articolo 258 TFUE, proposto il 13 dicembre 2011,

Commissione europea, rappresentata da G. Wilms, G. Zavvos e K. Herrmann, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo,

ricorrente,

contro

Repubblica di Polonia, rappresentata da B. Majczyna e M. Szpunar, in qualità di agenti,

convenuta,

sostenuta da:

Repubblica di Lituania, rappresentata da D. Kriauciūnas e R. Krasuckaité, in qualità di agenti,

interveniente,

LA CORTE (Quinta Sezione),

composta da T. von Danwitz, presidente di sezione, E. Juhász (relatore), A. Rosas, D. Šváby e C. Vajda, giudici,

avvocato generale: N. Jääskinen

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 7 novembre 2013,

ha pronunciato la seguente

* Lingua processuale: il polacco.

Sentenza

- 1 Con il suo ricorso, la Commissione europea chiede alla Corte di dichiarare che la Repubblica di Polonia, subordinando l'immatricolazione sul proprio territorio di autovetture con dispositivo di sterzo collocato a destra, nuove o precedentemente immatricolate in altri Stati membri, allo spostamento del volante sul lato sinistro, è venuta meno agli obblighi ad essa incombenti ai sensi dell'articolo 2 bis della direttiva 70/311/CEE del Consiglio, dell'8 giugno 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai dispositivi di sterzo dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (GU L 133, pag. 10), dell'articolo 4, paragrafo 3, 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 dell'articolo 34 TFUE.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

- 2 I considerando 2, 3 e 14 della direttiva 2007/46 sono così formulati:

- «(2) Ai fini dell'instaurazione e del funzionamento del mercato interno della Comunità, è opportuno sostituire i sistemi di omologazione degli Stati membri con un'idonea procedura comunitaria basata sul principio dell'armonizzazione totale.
- (3) I requisiti tecnici applicabili ai sistemi, ai componenti, alle entità tecniche e ai veicoli dovrebbero essere armonizzati e specificati in atti normativi. Tali atti normativi dovrebbero in primo luogo tendere a garantire un elevato livello di sicurezza stradale, protezione della salute, protezione dell'ambiente, efficienza energetica e protezione contro gli usi non autorizzati.

(...)

- (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».

- 3 L'articolo 1 della direttiva 2007/46, intitolato «Oggetto», prevede quanto segue:

«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.

Specifici requisiti tecnici relativi alla costruzione e al funzionamento di veicoli sono stabiliti in applicazione della presente direttiva con atti normativi, il cui elenco tassativo figura nell'allegato IV».

- 4 L'articolo 4 della medesima direttiva, intitolato «Obblighi degli Stati membri», così dispone al paragrafo 3:

«Gli Stati membri immatricolano o autorizzano la vendita o la messa in circolazione soltanto dei veicoli, dei componenti e delle entità tecniche conformi alle disposizioni della presente direttiva.

Essi non vietano, limitano o impediscono l'immatricolazione, la vendita o la messa in circolazione su strada di veicoli, componenti o entità tecniche per motivi connessi ad aspetti della costruzione e del funzionamento contemplati dalla presente direttiva, se soddisfano i requisiti previsti da quest'ultima».

- 5 L'articolo 9 della medesima direttiva, intitolato «Disposizioni specifiche concernenti i veicoli», così dispone al paragrafo 1, lettera a):

«Gli Stati membri rilasciano un'omologazione CE per i seguenti veicoli:

- a) un tipo di veicolo conforme alle informazioni contenute nella documentazione informativa e che soddisfa le prescrizioni tecniche specificate dagli atti normativi pertinenti elencati nell'allegato IV».
- 6 Tale allegato IV, parte I, della suddetta direttiva contiene l'elenco delle direttive, dette «direttive particolari», che stabiliscono le prescrizioni tecniche specificamente applicabili ai fini dell'omologazione CE.
- 7 L'articolo 18 della direttiva 2007/46, intitolato «Certificato di conformità», al paragrafo 1, primo comma, enuncia quanto segue:

«Il costruttore titolare di una scheda di omologazione CE di un veicolo rilascia un certificato di conformità che accompagna ciascun veicolo completo, incompleto o completato, fabbricato in conformità del tipo di veicolo omologato».

- 8 L'articolo 26 di tale direttiva, intitolato «Immatricolazione, vendita e messa in circolazione di veicoli», al paragrafo 1, primo comma, prevede quanto segue:

«Fatti salvi gli articoli 29 e 30, gli Stati membri immatricolano e autorizzano la vendita o la messa in circolazione dei soli veicoli accompagnati da un valido certificato di conformità rilasciato a norma dell'articolo 18».

- 9 L'allegato I della medesima direttiva è rubricato «Elenco completo delle informazioni da fornire per l'omologazione CE dei veicoli». Il punto 1 di tale allegato, intitolato «Caratteristiche costruttive generali del veicolo», prevede quanto segue:

«(...)

1.8. Lato di guida a destra/a sinistra ⁽¹⁾

1.8.1.

Il veicolo è predisposto per la circolazione stradale a destra/a sinistra ⁽¹⁾

(...)».

Le note esplicative relative a tale allegato I enunciano quanto segue:

- «¹) Cancellare la dicitura inutile (quando le risposte possibili sono più di una, non è necessario cancellare la dicitura)».
- 10 L'allegato III della suddetta direttiva è rubricato «Scheda informativa per l'omologazione CE dei veicoli». Il punto 1 di detto allegato, intitolato «Caratteristiche costruttive generali del veicolo», così dispone:

«(...)

1.8. Guida: a destra/a sinistra ⁽¹⁾

1.8.1.

Il veicolo è predisposto per la circolazione stradale a destra/a sinistra ⁽¹⁾

(...)».

Il testo delle note esplicative relative al rinvio numerato ⁽¹⁾ del punto 1 del suddetto allegato III è identico a quello delle note riferite al punto 1 dell'allegato I, così come riportato al punto 9 della presente sentenza.

- 11 L'allegato IX della direttiva 2007/46, come sostituito dal regolamento (CE) n. 385/2009 della Commissione, del 7 maggio 2009 (GU L 118, pag. 13), ai fini del suo adeguamento allo sviluppo delle conoscenze tecniche e scientifiche, è intitolato «Certificato di conformità CE». Il punto 0 di tale allegato, rubricato «Obiettivi», è del seguente tenore:

«Il certificato di conformità è una dichiarazione che il costruttore del veicolo rilascia all'acquirente al fine di garantire che il veicolo acquistato rispetta la legislazione in vigore nell'Unione europea al momento in cui esso è stato costruito.

Il certificato di conformità permette inoltre alle competenti autorità degli Stati membri di immatricolare i veicoli senza dover chiedere al richiedente di corredare la domanda di una documentazione tecnica supplementare.

(...)».

- 12 La pagina 1 di tale certificato contiene la seguente dicitura:

«Il sottoscritto (...) certifica che il veicolo:

(...)

è conforme sotto tutti i profili al tipo descritto nell'omologazione (...) e

può essere immatricolato in modo permanente negli Stati membri aventi circolazione a destra/sinistra (...)».

- 13 Le note esplicative relative all'allegato IX della direttiva 2007/46, alle lettere b) e d), enunciano quanto segue:

«b) Indicare se il veicolo è idoneo alla circolazione a destra, alla circolazione a sinistra o ad entrambe.

(...)».

- d) La dichiarazione non limita il diritto degli Stati membri di prescrivere adeguamenti tecnici per l'immatricolazione di un veicolo in uno Stato membro diverso da quello cui esso era destinato, ove il senso di marcia nella circolazione stradale sia diverso».
- 14 La direttiva 70/311 è una delle direttive particolari menzionate all'allegato IV della direttiva 2007/46. L'articolo 2 bis della direttiva 70/311, aggiunto alla stessa dall'Atto relativo alle condizioni di adesione alle Comunità europee del Regno di Danimarca, dell'Irlanda e del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord e agli adattamenti dei Trattati (GU 1972, L 73, pag. 14), così dispone:
- «Gli Stati membri non possono rifiutare o vietare la vendita, l'immatricolazione, la messa in circolazione o l'utilizzazione dei veicoli per motivi concernenti i loro dispositivi di sterzo, se questi rispondono alle prescrizioni di cui all'allegato».
- 15 L'allegato I di tale direttiva si intitola «Campo di applicazione, definizioni, domanda di omologazione CE, rilascio dell'omologazione CE, prescrizioni di costruzione, prescrizioni di prova, modifica del tipo e delle omologazioni, conformità della produzione».
- 16 Il punto 1.3 di detto allegato è così formulato:
- «Ai sensi della presente direttiva, per:
- (...)
- “equipaggiamento sterzo”, si intende l'equipaggiamento completo che ha la funzione di determinare la direzione di marcia del veicolo.
- L'equipaggiamento sterzo comprende:
- il comando sterzo;
 - la trasmissione sterzo;
 - le ruote sterzanti;
 - l'alimentatore di energia, se previsto».
- 17 Il punto 4.1.1 di detto allegato così dispone:
- «L'equipaggiamento sterzo deve consentire una guida facile e sicura del veicolo sino alla sua velocità massima per costruzione (...»).
- 18 L'appendice 1 dell'allegato I della direttiva 70/311 è intitolata «Scheda informativa (...) in conformità dell'allegato I della direttiva 70/156/CEE del Consiglio relativa all'omologazione CE di un veicolo per quanto riguarda il dispositivo di sterzo (...»). Il punto 1 di tale appendice, rubricato «Caratteristiche costruttive generali del veicolo», è del seguente tenore:
- «(...)
- 1.8. Guida: a destra/a sinistra (...)
- (...)».

Diritto polacco

- 19 Ai sensi dell'articolo 68 della legge del 22 giugno 1997 sulla circolazione stradale, come modificata (Dz. U. del 2005, n. 108, posizione 908), il costruttore o l'importatore di un'autovettura nuova è tenuto ad ottenere, per ciascun nuovo tipo di veicolo, una scheda di omologazione rilasciata dal Ministro dei Trasporti, obbligo che non si applica al costruttore o all'importatore che abbia ottenuto una scheda di omologazione rilasciata, conformemente alla procedura di omologazione comunitaria, dall'autorità competente di uno Stato membro dell'Unione europea.
- 20 Il controllo tecnico volto all'immatricolazione e alla messa in circolazione di un veicolo consiste nel verificare se quest'ultimo sia conforme alle prescrizioni tecniche descritte nella suddetta legge e nel regolamento del Ministro delle Infrastrutture del 31 dicembre 2002, relativo alle prescrizioni tecniche applicabili ai veicoli e alla portata dei loro equipaggiamenti indispensabili, come modificato (Dz. U. del 2003, n. 32, posizione 262).
- 21 Il paragrafo 9, secondo comma, di tale regolamento dispone quanto segue:
- «Il volante di un veicolo con più di tre ruote, le cui caratteristiche costruttive consentono di raggiungere una velocità superiore ai 40 km/h, non deve essere collocato sul lato destro del veicolo».
- 22 La portata e le modalità di esecuzione del controllo tecnico sono state fissate dal regolamento del Ministro delle Infrastrutture del 16 dicembre 2003, come modificato (Dz. U. del 2003, n. 227, posizione 2250). Secondo il punto 5.1 dell'allegato I di tale regolamento, la collocazione del volante sul lato destro costituisce un criterio essenziale che consente di stabilire che lo stato tecnico di un veicolo con più di tre ruote e velocità massima superiore ai 40 km/h è insoddisfacente e non conforme ai requisiti tecnici. La stessa disposizione è prevista al punto 6.1 dell'allegato I al regolamento del Ministro delle Infrastrutture del 18 settembre 2009 (Dz. U. del 2009, n. 155, posizione 1232), che ha sostituito e abrogato, con decorrenza dal 22 settembre 2009, il suddetto regolamento del 16 dicembre 2003.

La fase precontenziosa

- 23 Nel corso dell'anno 2008 la Commissione ha ricevuto una serie di denunce da parte di persone intenzionate a far immatricolare in Polonia autovetture provenienti dal Regno Unito e dall'Irlanda. Si trattava di persone di origine polacca che esercitavano un'attività professionale in tali Stati membri e vi avevano acquistato un'autovettura che desideravano far immatricolare al loro ritorno in Polonia. Orbene, esse sarebbero costrette, in base alla normativa polacca, a spostare il volante del veicolo sul lato sinistro, modifica che risulterebbe assai onerosa.
- 24 La Commissione ha ritenuto che tale prescrizione equivalga a un divieto di immatricolazione in Polonia di veicoli con volante posizionato a destra. A suo parere, se un veicolo soddisfa i requisiti tecnici definiti nelle direttive particolari menzionate all'allegato IV della direttiva 2007/46, uno Stato membro sul cui territorio si circola a destra non è legittimato a rifiutare l'immatricolazione di detto veicolo adducendo la motivazione che il suo volante è collocato a destra. La Commissione sostiene che un simile rifiuto costituisce, con riferimento ai veicoli nuovi, un inadempimento dell'articolo 4, paragrafo 3, della direttiva 2007/46 e dell'articolo 2 bis della direttiva 70/311, articolo che obbligherebbe le autorità nazionali ad immatricolare un veicolo nuovo indipendentemente dalla collocazione del suo volante, purché il dispositivo di sterzo sia conforme alle prescrizioni di quest'ultima direttiva. Un rifiuto siffatto costituirebbe inoltre, per quanto riguarda i veicoli precedentemente immatricolati in un altro Stato membro, un inadempimento dell'articolo 34 TFUE. Pertanto, il 9 ottobre 2009 la Commissione ha intimato alla Repubblica di Polonia di porre fine a questi asseriti inadempimenti.

- 25 L'8 dicembre 2009 la Repubblica di Polonia ha contestato la fondatezza degli addebiti mossi dalla Commissione, asserendo in particolare che, poiché i punti 1.8 e 1.8.1 degli allegati I e III della direttiva 2007/46 distinguono i lati di guida, uno Stato membro ha la facoltà di permettere l'immatricolazione di un veicolo sul proprio territorio solamente se detto veicolo sia predisposto per il lato di guida vigente in tale Stato. In ogni caso, il diniego di immatricolazione dei veicoli che non soddisfano tale requisito non costituirebbe un'illecita restrizione alla libera circolazione delle merci, in quanto sarebbe giustificato dai motivi imperativi di interesse generale consistenti nel garantire la sicurezza stradale nonché nel tutelare la salute e la vita delle persone.
- 26 Non convinta della fondatezza di tale risposta, la Commissione ha inviato al governo polacco, in data 1º ottobre 2010, un parere motivato, al quale detto governo ha risposto il 30 novembre 2010. Non ritenendo soddisfacente tale risposta, la Commissione ha deciso di presentare il ricorso in esame.
- 27 Con ordinanza del presidente della Corte dell'8 giugno 2012, la Repubblica di Lituania è stata ammessa ad intervenire a sostegno delle conclusioni della Repubblica di Polonia.

Sul ricorso

- 28 In limine, occorre rilevare che la Commissione opera una distinzione, nel proprio ricorso, tra autovetture nuove, con riferimento alle quali il provvedimento nazionale censurato dovrebbe essere valutato alla luce delle direttive 2007/46 e 70/311, e vetture precedentemente immatricolate in un altro Stato membro, rispetto alle quali la valutazione dovrebbe essere effettuata sulla base dell'articolo 34 TFUE. La Corte seguirà tale distinzione nella propria disamina.

Sull'applicazione delle direttive 2007/46 e 70/311 alle autovetture nuove

Argomenti delle parti

- 29 La Commissione sostiene, in sostanza, che le direttive 70/311 e 2007/46, nonché le direttive particolari di cui all'allegato IV di quest'ultima, disciplinano compiutamente i requisiti tecnici cui devono rispondere le autovetture nuove, senza lasciare alcun margine discrezionale agli Stati membri in materia. Il dispositivo di sterzo di un veicolo rientrerebbe tra tali requisiti tecnici, ragion per cui l'obbligo, previsto da una normativa nazionale, di modificare la collocazione di tale dispositivo costituirebbe una prescrizione di natura tecnica che gli Stati membri non sono autorizzati ad imporre. La Commissione aggiunge che i requisiti tecnici prescritti da tali direttive sono volti a garantire un elevato livello di sicurezza stradale.
- 30 Secondo la Commissione, dal tenore letterale degli articoli 2 bis della direttiva 70/311 e 4, paragrafo 3, della direttiva 2007/46 emerge che il lato in cui si trova il posto di guida di un veicolo non costituisce una prescrizione tecnica, ai sensi delle direttive relative all'omologazione dei veicoli nuovi, correlata all'adeguamento del veicolo alla guida a sinistra o a destra. Il riferimento di varie disposizioni delle direttive 2007/46 e 70/311 al «lato di guida (...) a sinistra/a destra» significherebbe solamente che la costruzione del veicolo soddisfa, quanto al suo dispositivo di sterzo, le prescrizioni tecniche, previste in tali direttive, relative al lato di guida e non indicherebbe che, per la guida a destra, il dispositivo di sterzo deve trovarsi a sinistra.
- 31 Il governo polacco, sostenuto dal governo lituano, fa valere che il divieto di immatricolare i veicoli dotati di dispositivo di sterzo a destra è legato non a considerazioni attinenti al funzionamento o alla conformità del dispositivo di sterzo di tali veicoli ai requisiti tecnici delle direttive 2007/46 e 70/311, bensì alla possibilità per il conducente di guidare in maniera sicura veicoli siffatti in strade in cui si circola a destra. Tali direttive conterrebbero unicamente prescrizioni in materia di fabbricazione, montaggio ed omologazione dei veicoli e non affronterebbero la questione della posizione del volante,

poiché essa non sarebbe legata a un requisito tecnico, ma sarebbe correlata alla sicurezza stradale. Le prescrizioni tecniche mirerebbero altresì ad un obiettivo di sicurezza stradale, ma non sarebbero le sole misure che consentono di garantire tale sicurezza. Di conseguenza, la misura nazionale di cui trattasi non rientrerebbe nell’ambito di applicazione di tali direttive e dovrebbe essere valutata alla luce degli articoli 34 TFUE e 36 TFUE, che si tratti di veicoli nuovi o usati.

32 Secondo il governo polacco, i punti 1.8 e 1.8.1 degli allegati I e III della direttiva 2007/46 nonché l’appendice 1, punto 1.8, dell’allegato I della direttiva 70/311 operano una distinzione tra i veicoli a seconda che siano destinati alla guida a destra o a sinistra. Nessuna delle disposizioni di tali direttive consentirebbe di affermare che uno Stato membro è obbligato a procedere all’immatricolazione di un veicolo senza poter tenere conto del lato di guida adottato in tale Stato. Inoltre, le note esplicative, lettera d), dell’allegato IX della direttiva 2007/46 consentirebbero a uno Stato membro in cui la guida a destra è obbligatoria di imporre lo spostamento del volante sul lato sinistro prima dell’immatricolazione del veicolo.

Giudizio della Corte

33 Dal raffronto dei sussintesi argomenti emerge che il punto centrale su cui le parti divergono riguarda la questione se la collocazione del posto di guida di un veicolo sia compresa nel quadro armonizzato istituito dalle direttive 2007/46 e 70/311, ovvero se non ricada in tale armonizzazione, con la conseguenza che gli Stati membri sono legittimati, ai fini dell’immatricolazione di un veicolo nuovo sul loro territorio, ad imporre, per motivi di sicurezza, lo spostamento del posto di guida di tale veicolo verso il lato opposto al senso di marcia.

34 A tale riguardo si deve rilevare che la direttiva 2007/46, detta «direttiva quadro», ha istituito, come risulta dal combinato disposto del suo articolo 1 e dei suoi considerando 2, 3 e 14, una procedura uniforme di omologazione dei veicoli nuovi, basata sul principio dell’armonizzazione totale per quanto riguarda le loro caratteristiche tecniche, mentre i requisiti tecnici specifici relativi alla costruzione e al funzionamento dei veicoli sono fissati dalle direttive particolari di cui all’allegato IV di tale direttiva.

35 Dalle sussintese disposizioni emerge che detto quadro armonizzato è finalizzato all’instaurazione e al funzionamento del mercato interno, mirando nel contempo a garantire un elevato livello di sicurezza stradale assicurato dall’armonizzazione totale dei requisiti tecnici riguardanti, in particolare, la costruzione dei veicoli.

36 In tal senso, l’articolo 4, paragrafo 3, della direttiva 2007/46 dispone che gli Stati membri non possono in alcun modo impedire, fra l’altro, l’immatricolazione dei veicoli per motivi connessi, in particolare, ad aspetti della loro costruzione contemplati da tale direttiva, se soddisfano i requisiti previsti da quest’ultima.

37 Il dispositivo di sterzo e, correlativamente, la collocazione del posto di guida che fa parte di tale dispositivo costituiscono elementi fondamentali dell’architettura costruttiva di un veicolo.

38 Anche se le direttive 2007/46 e 70/311 non determinano la collocazione del posto di guida di un veicolo, disponendo, ad esempio, che debba essere sempre situato sul lato opposto al senso di marcia, da ciò non consegue, tuttavia, che tale elemento non rientri nel loro ambito di applicazione. Si deve considerare che il legislatore dell’Unione ha concesso, a tale riguardo, una libertà ai costruttori di automobili che le normative nazionali non possono sopprimere o comprimere.

39 I dispositivi di sterzo dei veicoli costituiscono specifico oggetto della direttiva 70/311, il cui articolo 2 bis impone agli Stati membri di non vietare, segnatamente, l’immatricolazione dei veicoli «per motivi concernenti i loro dispositivi di sterzo», se questi ultimi rispondono alle prescrizioni di cui a detta direttiva.

- 40 Il divieto di negare l'immatricolazione contenuto al citato articolo 2 bis è categorico e generale, e la formulazione «per motivi concernenti i loro dispositivi di sterzo» è chiara quanto al suo contenuto; i termini «dispositivi di sterzo» includono anche il posto di guida, ossia la collocazione del volante dei veicoli, parte integrante del dispositivo di sterzo.
- 41 Orbene, l'articolo 2 bis è stato aggiunto alla direttiva 70/311 dall'Atto relativo alle condizioni di adesione, in particolare, dell'Irlanda e del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord alle Comunità europee – gli unici Stati membri, all'epoca, in cui la circolazione stradale avveniva sul lato sinistro della carreggiata – senza che il catalogo delle prescrizioni contenute all'allegato I di tale direttiva sia stato integrato.
- 42 In tale contesto, non si può ragionevolmente ritenere che il legislatore dell'Unione non fosse cosciente del fatto che l'adesione di Stati membri sul cui territorio il senso di marcia era a sinistra, ed uno dei quali era produttore di automobili dotate in linea di principio di posti di guida a destra, potesse, in un regime di mercato interno che implicava un diritto di libera circolazione, influire sulle abitudini di guida, o addirittura comportare un certo rischio legato alla circolazione stradale. Al contrario, occorre concludere che il legislatore ha tenuto conto di tale rischio eventuale e ha optato per l'adozione dell'articolo 2 bis della direttiva 70/311.
- 43 Da tali considerazioni emerge che il riferimento di talune disposizioni delle direttive 2007/46 e 70/311 al «lato di guida (...) a destra/a sinistra», che deve essere indicato sulla scheda informativa per l'omologazione di un veicolo, nonché la menzione, da apporre sul certificato di conformità, secondo cui il veicolo è «idoneo» alla circolazione a destra o a sinistra non possono riguardare elementi fondamentali della costruzione del veicolo, quali la collocazione del volante, ma solamente altri elementi, come i dispositivi di illuminazione ed i tergilavori o i sistemi per la visione indiretta dei veicoli.
- 44 La stessa conclusione vale per le note esplicative, lettera d), relative all'allegato IX della direttiva 2007/46, secondo le quali, quando la scelta dell'acquirente ha ad oggetto un simile veicolo, la dichiarazione del costruttore nel certificato di conformità non limita il diritto degli Stati membri di prescrivere «adeguamenti tecnici» per la sua immatricolazione.
- 45 Infatti, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 48 delle sue conclusioni, gli adeguamenti che possono essere prescritti non possono riguardare lo spostamento del posto di guida, il che costituirebbe un intervento sostanziale sull'architettura costruttiva del veicolo contrario alla lettera e alle finalità della direttiva 70/311, ma solamente interventi di minore portata, come quelli indicati al punto 43 della presente sentenza.
- 46 Peraltro, l'argomento secondo cui solamente le motivazioni legate ai requisiti di natura tecnica, e non quelle volte a garantire la sicurezza stradale, rientrerebbero nel divieto di rifiutare l'immatricolazione contenuto all'articolo 2 bis della direttiva 70/311 non può essere accolto. Da un lato, come correttamente rilevato dalla Commissione, le prescrizioni tecniche definite dalle direttive relative all'omologazione di veicoli nuovi mirano a garantire un elevato livello di sicurezza stradale, ragion per cui non sarebbe possibile limitare la portata del divieto di cui all'articolo 2 bis della direttiva 70/311 a motivazioni diverse da quelle legate alla sicurezza stradale. Dall'altro, l'interpretazione suggerita dai governi polacco e lituano priverebbe l'articolo 2 bis di effetto utile, in quanto consentirebbe di ostacolare l'immatricolazione di veicoli nuovi e conformi ai requisiti tecnici per ragioni correlate alla sicurezza stradale, la quale è appunto garantita da tali requisiti tecnici.
- 47 Di conseguenza, si deve concludere che la collocazione del posto di guida, parte integrante del dispositivo di sterzo di un veicolo, rientra nell'armonizzazione istituita dalle direttive 2007/46 e 70/311 e che, pertanto, gli Stati membri non possono esigere che, per ragioni di sicurezza, ai fini dell'immatricolazione di un veicolo nuovo sul loro territorio, il posto di guida del medesimo venga spostato verso il lato opposto al senso di marcia.

Sull'applicazione dell'articolo 34 TFUE alle autovetture precedentemente immatricolate in un altro Stato membro

Argomenti delle parti

- 48 La Commissione rileva che l'immatricolazione di veicoli precedentemente immatricolati in un altro Stato membro non è disciplinata dal diritto derivato dell'Unione, ma dalle norme di diritto primario in materia di libera circolazione delle merci. A suo avviso, la normativa nazionale controversa, sebbene indistintamente applicabile a tutti i veicoli, costituisce una misura di effetto equivalente a restrizioni quantitative all'importazione, in quanto ha ad oggetto o per effetto un trattamento meno favorevole delle merci provenienti da altri Stati membri.
- 49 La Commissione sostiene che la normativa di cui trattasi non è idonea a conseguire l'obiettivo di sicurezza stradale perseguito, in considerazione degli altri fattori pertinenti che incidono su tale sicurezza. Secondo la Commissione, il livello di sicurezza stradale non dipende dal lato del veicolo in cui è collocato il suo dispositivo di sterzo, ma è legato al comportamento e all'esperienza del conducente nonché allo stato delle strade e dei veicoli. In ogni caso, il governo polacco non sarebbe riuscito a dimostrare, come era tenuto a fare, che l'autorizzazione ad immatricolare veicoli il cui dispositivo di sterzo è situato a destra incrementi il numero di incidenti della circolazione e diminuisca il livello di sicurezza sulle strade polacche. Infine, la misura in questione sarebbe sproporzionata, poiché altre misure meno restrittive, quali l'installazione di retrovisori esterni supplementari e l'adeguamento dei dispositivi di illuminazione e dei tergilampi, potrebbero condurre all'obiettivo perseguito.
- 50 Il governo polacco ritiene che la normativa controversa non comporti un trattamento meno favorevole e una discriminazione indiretta dei veicoli provenienti da altri Stati membri, poiché, in Polonia, vengono altresì fabbricati veicoli con posto di guida situato sul lato destro. In ogni caso, tale normativa sarebbe giustificata nell'ottica della sicurezza stradale, considerata dalla giurisprudenza della Corte alla stregua di un motivo imperativo di interesse generale finalizzato alla tutela della vita e della salute degli utenti della strada.
- 51 A parere del governo polacco, la normativa di cui trattasi è, sotto questo profilo, idonea a conseguire l'obiettivo perseguito, in considerazione del fatto che, quando il senso di marcia è a destra, il conducente di un veicolo dotato di volante a destra dispone di un campo visivo considerevolmente ridotto rispetto al conducente di un veicolo munito di volante a sinistra, circostanza che la Commissione non contesta. Ciò costituirebbe un pericolo per la sicurezza stradale, il cui livello di protezione spetterebbe agli Stati membri valutare. La misura controversa sarebbe inoltre proporzionata. Infatti, le misure alternative proposte dalla Commissione sarebbero completamente sproporzionate, o addirittura pericolose, oppure non garantirebbero lo stesso livello di protezione.

Giudizio della Corte

- 52 Alla luce della costante giurisprudenza della Corte, la normativa controversa costituisce una misura di effetto equivalente a restrizioni quantitative all'importazione, vietata dall'articolo 34 TFUE, in quanto ha per effetto di ostacolare l'accesso al mercato polacco dei veicoli dotati di posto di guida a destra che sono legalmente prodotti e immatricolati in Stati membri diversi dalla Repubblica di Polonia (v., circa le origini di tale giurisprudenza, sentenze dell'11 luglio 1974, *Dassonville*, 8/74, Racc. pag. 837, punto 5; del 20 febbraio 1979, *Rewe-Zentral*, detta «*Cassis de Dijon*», 120/78, Racc. pag. 649, punto 14, nonché, più recentemente, del 10 febbraio 2009, *Commissione/Italia*, C-110/05, Racc. pag. I-519, punto 58).

- 53 Conformemente alla stessa giurisprudenza, una normativa siffatta può essere giustificata da motivi imperativi, a condizione che sia idonea a garantire la realizzazione dell'obiettivo perseguito e che non ecceda quanto necessario per il conseguimento di tale obiettivo (sentenza Commissione/Italia, cit., punto 59 e giurisprudenza ivi citata).
- 54 Il governo polacco invoca, a titolo di giustificazione della normativa di cui trattasi, la necessità di garantire la sicurezza stradale, che indubbiamente costituisce, secondo la giurisprudenza, un motivo imperativo di interesse generale tale da giustificare un ostacolo alla libera circolazione delle merci (sentenza Commissione/Italia, cit., punto 60 e giurisprudenza ivi citata).
- 55 Occorre ricordare che, secondo una giurisprudenza altrettanto costante, in assenza di armonizzazione completa a livello dell'Unione europea, come nel caso dell'immatricolazione in uno Stato membro di veicoli già immatricolati in un altro Stato membro, spetta agli Stati membri stabilire il livello al quale intendono garantire la sicurezza stradale sul loro territorio, tenendo conto allo stesso tempo delle esigenze della libera circolazione delle merci all'interno dell'Unione. A tale riguardo, spetta alle autorità nazionali competenti dimostrare che la loro normativa è idonea a garantire la realizzazione dell'obiettivo perseguito e non eccede quanto necessario per il conseguimento di tale obiettivo (v., in tal senso, sentenza Commissione/Italia, cit., punti 61 e 62 nonché giurisprudenza citata).
- 56 Per quanto riguarda, in primo luogo, l'adeguatezza della normativa di cui trattasi, il governo polacco fa valere che la posizione del volante di un veicolo nello stesso lato del senso di marcia riduce la visibilità del conducente, rende i sorpassi e le manovre considerevolmente più difficili – in particolare sulle strade a carreggiata unica e a doppio senso di marcia, come quelle che compongono la maggior parte della rete stradale polacca – e incrementa, quindi, il rischio di incidenti.
- 57 A tale riguardo si deve rilevare che una normativa nazionale che vieta l'immatricolazione, sul territorio di uno Stato membro, di un veicolo il cui dispositivo di sterzo è collocato sullo stesso lato del senso di marcia è idonea a ridurre il numero di veicoli del genere che circolano in detto Stato membro e, di conseguenza, il rischio connesso a tale circolazione. Quanto a tale rischio, esso corrisponde all'insegnamento della comune esperienza secondo cui la collocazione del volante è in rapporto diretto con il campo visivo del conducente ed è, inoltre, confermato dalla prassi costante dei costruttori e dei concessionari di automobili consistente nel mettere in linea di principio in vendita, in ciascun paese, veicoli con volante situato nel lato opposto al senso di marcia.
- 58 Per quanto riguarda, in secondo luogo, la questione se la normativa di cui trattasi non ecceda quanto necessario per raggiungere lo scopo perseguito, il governo polacco sostiene che nessun'altra misura e nessun altro mezzo tecnico sostitutivo garantiscono un livello di protezione identico a quello della misura in questione nei confronti dei rischi di circolazione che la collocazione del volante a destra comporta.
- 59 A tale riguardo si deve rilevare, anzitutto, che il rischio che comporta la circolazione sul territorio polacco di veicoli con volante situato a destra è lo stesso tanto nel caso in cui tali veicoli siano nuovi quanto in quello in cui siano stati precedentemente immatricolati in un altro Stato membro. Orbene, per quanto riguarda i veicoli nuovi, si è affermato, al punto 42 della presente sentenza, che il legislatore ha tenuto conto di tale rischio potenziale in sede di adozione dell'articolo 2 bis della direttiva 70/311.
- 60 È necessario osservare, poi, che la normativa di cui trattasi prevede eccezioni per quanto riguarda l'uso di veicoli dotati di volante a destra da parte di persone residenti in altri Stati membri, ad esempio turisti, che si recano in Polonia per un periodo limitato, il che indica che tale normativa tollera il rischio derivante da una circolazione siffatta. Orbene, il rischio presente in materia di sicurezza stradale è, in tal caso, lo stesso, tanto più che il flusso di detti visitatori sul territorio polacco è continuo e che

tal rischio non può essere considerato meno elevato per il motivo che i visitatori che si recano in Polonia per un periodo limitato con un simile veicolo adotterebbero uno stile di guida più prudente rispetto a chi possiede un veicolo immatricolato in detto Stato membro.

- 61 Peraltro, secondo le informazioni a disposizione della Corte, le normative di 22 Stati membri, ossia della grande maggioranza degli Stati membri, consentono espressamente l'immatricolazione di veicoli con posto di guida situato nello stesso lato del senso di marcia, oppure la tollerano, anche se, in taluni di questi Stati membri, le condizioni della rete stradale sono comparabili a quelle della Repubblica di Polonia (v., per analogia, sentenza del 28 gennaio 2010, Commissione/Francia, C-333/08, Racc. pag. I-757, punto 105).
- 62 Si deve inoltre constatare che i dati statistici prodotti dal governo polacco non dimostrano in misura sufficiente il rapporto tra il numero di incidenti evocato e il coinvolgimento di veicoli con posto di guida situato a destra.
- 63 È necessario sottolineare, infine, che esistono mezzi e misure meno lesivi della libertà di circolazione delle merci rispetto alla misura di cui trattasi e, allo stesso tempo, idonei a ridurre considerevolmente il rischio che può comportare la circolazione di veicoli con volante collocato nello stesso lato del senso di marcia. Occorre evidenziare, in particolare, che gli Stati membri dispongono a tale riguardo di un ampio margine discrezionale per imporre misure, comprese quelle proposte dalla Commissione, che siano idonee, secondo lo stato della tecnica, a garantire visibilità sufficiente, tanto posteriore quanto anteriore, al conducente di un veicolo con volante situato nello stesso lato del senso di marcia.
- 64 Pertanto, contrariamente alla situazione all'origine della citata sentenza Commissione/Italia, non risulta, alla luce delle suesposte considerazioni, che la misura di cui trattasi possa essere considerata necessaria al fine di conseguire l'obiettivo perseguito. Ciò considerato, la misura in questione non è compatibile con il principio di proporzionalità.
- 65 Di conseguenza, occorre constatare l'inadempimento della Repubblica di Polonia conformemente ai termini del ricorso della Commissione.

Sulle spese

- 66 Ai sensi dell'articolo 138, paragrafo 1, del regolamento di procedura della Corte, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. Poiché la Commissione ne ha fatto domanda, la Repubblica di Polonia, rimasta soccombente, dev'essere condannata alle spese. Conformemente all'articolo 140, paragrafo 1, del medesimo regolamento, a norma del quale gli Stati membri che sono intervenuti nella causa sopportano le proprie spese, si deve statuire che la Repubblica di Lituania sopporterà le proprie spese.

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

- 1) La Repubblica di Polonia, subordinando l'immatricolazione sul proprio territorio di autovetture con dispositivo di sterzo collocato a destra, nuove o precedentemente immatricolate in altri Stati membri, allo spostamento del volante sul lato sinistro, è venuta meno agli obblighi ad essa incombenti ai sensi dell'articolo 2 bis della direttiva 70/311/CEE del Consiglio, dell'8 giugno 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai dispositivi di sterzo dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, dell'articolo 4, paragrafo 3, 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), e dell'articolo 34 TFUE.**

- 2) La Repubblica di Polonia è condannata alle spese.**
- 3) La Repubblica di Lituania sopporta le proprie spese.**

Firme