

SENTENZA DELLA CORTE (sesta sezione)
11 giugno 1987 *

Nel procedimento 241/86,

avente ad oggetto la domanda di pronunzia pregiudiziale proposta alla Corte, a norma dell'art. 177 del trattato CEE, dal Politierechtbank (tribunale di polizia) di Harelbeke, nella causa dinanzi ad esso pendente fra

Pubblico ministero

e

Jacques Bodin, residente in Montdidier (Somme-Francia),

e

Éts. Minguet & Thomas, con sede sociale in Montdidier,

domanda vertente sull'interpretazione delle disposizioni del trattato relative alla libera circolazione delle merci, alla libera prestazione di servizi ed alla politica comune dei trasporti,

LA CORTE (sesta sezione),

composta dai signori C. Kakouris, presidente di sezione, T. Koopmans, O. Due, K. Bahlmann e G. C. Rodríguez Iglesias, giudici,

avvocato generale: C. O. Lenz
cancelliere: B. Pastor, amministratore

viste le osservazioni presentate:

- per J. Bodin e la ditta Éts. Minguet & Thomas, responsabile civilmente, con gli avvocati L. van Dorpe, del foro di Courtrai, e P. van Herreweghe, del foro di Amiens,
- per il governo del regno del Belgio, rappresentato dal sig. H. de Belder, direttore degli affari europei presso il Ministero degli affari esteri, in qualità di agente,

* Lingua processuale: l'olandese.

— per il governo della Repubblica italiana, rappresentato dal sig. L. Ferrari Bravo, capo del servizio del contenzioso diplomatico, in qualità di agente, assistito dal sig. I. M. Braguglia, avvocato dello stato,

— per la Commissione delle Comunità europee, rappresentata dal sig. T. van Rijn, membro del suo ufficio legale, in qualità di agente,

vista la relazione d'udienza ed a seguito della trattazione orale del 17 marzo 1987,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, all'udienza dello stesso giorno,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 Con sentenza 4 giugno 1986, pervenuta in cancelleria l'11 settembre, il Politie-rechtbank (tribunale di polizia) di Harelbeke ha sottoposto a questa Corte, a norma dell'art. 177 del trattato CEE, una questione pregiudiziale vertente sull'interpretazione delle disposizioni del trattato stesso relative alla libera circolazione delle merci, alla libera prestazione dei servizi ed alla politica comune dei trasporti, al fine di essere messo in grado di valutare la compatibilità con tali disposizioni dell'applicazione di una normativa nazionale sull'altezza massima consentita di veicoli o rimorchi.
- 2 Detta questione è stata sollevata nell'ambito di un procedimento penale a carico del sig. Jacques Bodin, imputato di aver messo in circolazione, sulla pubblica via, un veicolo la cui altezza superava i limiti massimi consentiti, e nei confronti dell'impresa Ets. Minguet & Thomas, con sede a Montdidier, Francia, quale responsabile civile.
- 3 Dal fascicolo si evince che, stando alla normativa vigente nel Belgio sulla circolazione stradale, è vietata la circolazione sulle strade di veicoli la cui altezza superi, quando sono carichi, i quattro metri. Il Bodin ha messo in circolazione sulle strade belghe un autocarro, con una motrice ed un semirimorchio, immatricolato in Francia, la cui altezza, stando agli accertamenti della polizia, era superiore ai quattro

metri. All'udienza dinanzi al Politiechtbank gli imputati hanno sostenuto che l'autocarro in questione, pur avendo un'altezza superiore ai quattro metri, poteva però circolare in Francia, grazie alle disposizioni legislative e regolamentari che sono in vigore in quel paese, e che pertanto il diritto comunitario ostava all'applicazione nei loro confronti delle disposizioni vigenti nel Belgio sull'altezza massima dei veicoli.

- 4 Il Politiechtbank ha quindi sospeso il giudizio per chiedere alla Corte, in via pregiudiziale, se una disposizione di una normativa di uno Stato membro che prescrive l'altezza massima di quattro metri per tutti i veicoli o rimorchi in circolazione nel territorio di uno Stato membro sia compatibile con le disposizioni del trattato relative alla libera circolazione delle merci, alla libera prestazione dei servizi ed alla politica comune dei trasporti, qualora tale limite di altezza non sia contemplato dalla normativa di altri Stati membri.
- 5 Si fa rinvio alla relazione d'udienza per ciò che riguarda le disposizioni comunitarie e nazionali in oggetto e le osservazioni presentate alla Corte.
- 6 Il libero trasporto di merci su strada, che è in oggetto nella causa principale, attiene, nell'economia generale delle disposizioni del trattato, all'ambito della prestazione di servizi in materia di trasporti. Stando all'art. 61 del trattato, la libera prestazione di detti servizi è regolata dalle disposizioni del trattato relative alla politica comune dei trasporti. Quest'ultima forma l'oggetto degli artt. 74 e seguenti del trattato; l'art. 75, in particolare, ne definisce le diverse tappe.
- 7 È sulla base dell'art. 75 che è stata emanata la direttiva del Consiglio 19 dicembre 1984, 85/3, relativa ai pesi, alle dimensioni ed a certe altre caratteristiche tecniche di taluni veicoli stradali (GU L 2, pag. 14). Secondo l'art. 3, n. 1, di questa direttiva, uno Stato membro non può rifiutare o vietare l'uso nel proprio territorio, per i trasporti internazionali, di veicoli immatricolati o messi in circolazione in un altro Stato membro, per ragioni inerenti alle dimensioni del veicolo stesso, se esse sono conformi ai valori limite indicati nell'allegato I della direttiva: detto allegato stabilisce (punto 1.3) un'altezza massima di quattro metri per i veicoli di ogni tipo.

- 8 L'art. 3, n. 1, sopra richiamato, aggiunge che le prescrizioni da esso contemplate si applicano anche qualora l'organo competente dello Stato membro in cui il veicolo è immatricolato abbia autorizzato limiti superiori a quelli stabiliti nell'allegato I della direttiva. La situazione prospettata nella questione del giudice a quo è, pertanto, espressamente contemplata da queste disposizioni della direttiva.
- 9 Di conseguenza, tali disposizioni non costituiscono un ostacolo all'applicazione, nei confronti di veicoli immatricolati in un altro Stato membro, di una normativa interna che, conformemente alla direttiva, imponga un'altezza massima di quattro metri per tutti i veicoli o rimorchi ammessi a circolare nel territorio nazionale, anche qualora tale altezza massima non sia imposta dalla legislazione dello Stato membro dove il veicolo è immatricolato.
- 10 Il giudice nazionale chiede del pari se una normativa di uno Stato membro in merito all'altezza massima dei veicoli, quale quella in oggetto nella controversia principale, sia compatibile con le disposizioni del trattato relative alla libera circolazione delle merci.
- 11 A tal proposito va rilevato che la libera circolazione delle merci tra gli Stati membri può essere intralciata non dall'applicazione, in se stessa, di disposizioni interne relative all'altezza massima dei veicoli che trasportano le merci, ma dalla diversità dei limiti adottati dalle legislazioni dei diversi Stati membri.
- 12 Va tuttavia rilevato che la motivazione della direttiva 85/3, sopra richiamata, parte dalla constatazione che le divergenze tra le norme in vigore negli Stati membri in fatto di dimensioni dei veicoli industriali sono tali da intralciare il traffico tra gli Stati membri e che, pertanto, è necessario stabilire, nel contesto della politica comune dei trasporti, delle norme comuni in proposito. La motivazione della direttiva aggiunge che appare opportuno permettere agli Stati membri, che nel loro territorio autorizzano dimensioni maggiori di quelle contemplate nella direttiva, di applicare le stesse ai soli veicoli immatricolati nel loro territorio quando sono utilizzati nel traffico interno.
- 13 Risulta quindi che la direttiva 85/3 ha proprio lo scopo di ravvicinare, nel settore dei trasporti internazionali, le legislazioni nazionali le cui divergenze possano essere tali da intralciare la libera circolazione delle merci all'interno della Comunità.

Stando così le cose, l'applicazione di una normativa interna conforme ai valori limite stabiliti dalla direttiva comunitaria non può essere considerata misura di effetto equivalente a una restrizione quantitativa ai sensi dell'art. 30 del trattato.

- 14 Da quanto precede deriva che le disposizioni del trattato relative alla libera circolazione delle merci, alla libera prestazione dei servizi ed alla politica comune dei trasporti devono essere interpretate nel senso che le stesse non ostano all'applicazione, ai veicoli immatricolati in un altro Stato membro, di una normativa interna che, conformemente alla direttiva 85/3, prescrive un'altezza massima di quattro metri per tutti i veicoli o rimorchi ammessi alla circolazione nel territorio nazionale, qualora lo stesso limite non sia imposto dallo Stato membro dove il veicolo è immatricolato.

Sulle spese

- 15 Le spese sostenute dal governo del regno del Belgio, dal governo della Repubblica italiana e dalla Commissione delle Comunità europee, che hanno sottoposto alla Corte le loro osservazioni, non possono dar luogo a rifusione. Nei confronti delle parti nella causa principale, il presente procedimento ha il carattere di un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE (sesta sezione),

pronunziandosi sulla questione sottoposta dal Politierechtbank di Harelbeke, con sentenza 4 giugno 1986,

dichiara:

Le disposizioni del trattato relative alla libera circolazione delle merci, alla libera prestazione dei servizi ed alla politica economica dei trasporti devono essere interpretate nel senso che le stesse non ostano all'applicazione, ai veicoli immatricolati in

un altro Stato membro, di una normativa interna che, conformemente alla direttiva 85/3, prescriva un'altezza massima di quattro metri per tutti i veicoli o rimorchi ammessi alla circolazione nel territorio nazionale, qualora lo stesso limite non sia imposto dallo Stato membro dove il veicolo è immatricolato.

Kakouris

Koopmans

Due

Bahlmann

Rodríguez Iglesias

Così deciso e pronunziato a Lussemburgo, l'11 giugno 1987.

Il cancelliere

Il presidente della sesta sezione

P. Heim

C. Kakouris