

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE

CARL OTTO LENZ

presentate il 12 luglio 1994 *

*Signor Presidente,
Signori Giudici,*

2. Il regolamento n. 4055/86 è stato emanato sulla base dell'art. 84, n. 2, del Trattato, poiché ai sensi dell'art. 61 del Trattato la libera circolazione dei servizi in materia di trasporti è regolata dalle disposizioni del titolo relative ai trasporti². In tale materia è compito della Comunità, nell'ambito della politica comune dei trasporti, raggiungere lo scopo di cui all'art. 59 del Trattato³.

A — Introduzione

1. *I.* Nel presente ricorso per inadempimento la Commissione contesta alla Repubblica francese di essere venuta meno agli obblighi a lei incombenti in forza dell'art. 1 del regolamento (CEE) n. 4055/86¹, il quale ha dato attuazione nell'ambito dei trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi al principio della libera prestazione dei servizi. Secondo la Commissione, gli estremi di detto inadempimento vanno riscontrati nel fatto che lo Stato membro convenuto ha applicato tasse differenti nell'ambito del trasporto passeggeri per l'utilizzazione delle installazioni portuali francesi a seconda che si trattasse di trasporti tra porti nazionali o tra detti porti e quelli di altri Stati membri.

3. Al riguardo l'art. 1, n. 1, del regolamento n. 4055/86, a imitazione pressoché testuale dell'art. 59, dispone:

«La libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi è applicabile ai cittadini degli Stati membri stabiliti in uno Stato membro diverso da quello del destinatario dei servizi».

* Lingua originale: il tedesco.

¹ — Regolamento del Consiglio 22 dicembre 1986 che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi (GU L 378, pag. 1).

² — V. anche il secondo 'considerando' del regolamento n. 4055/86.

³ — Giurisprudenza costante (v., in ultimo, sentenza 17 maggio 1994, causa C-18/93, Corsica Ferries Italia, Racc. pag. I-1783, punto 24).

4. Nei nn. 2, 3 e 4 si dispone quanto segue: 5. L'art. 8 del regolamento traspone nel campo di applicazione dello stesso il principio stabilito nell'art. 60, n. 3, del Trattato e al riguardo dispone:

«2. Le disposizioni del presente regolamento si applicano anche ai cittadini degli Stati membri stabiliti fuori della Comunità e alle società di navigazione stabilite fuori della Comunità e controllate da cittadini di uno Stato membro, se le loro navi sono registrate in tale Stato membro conformemente alla sua legislazione.

3. Le disposizioni degli artt. 55, 56, 57, 58 e 62 del Trattato sono applicabili ai settori disciplinati dal presente regolamento.

4. Ai fini del presente regolamento, sono considerati "servizi di trasporto marittimo tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi", se sono normalmente assicurati dietro compenso:

a) *i trasporti intracomunitari:*

Il trasporto marittimo di passeggeri o merci tra un porto di uno Stato membro e un porto o impianti in mare aperto di un altro Stato membro;

(...).

«Fatte salve le disposizioni del Trattato relative al diritto di stabilimento, la persona che fornisce un servizio di trasporto marittimo può, per far ciò, svolgere temporaneamente la sua attività nello Stato membro in cui è prestato il servizio, alle stesse condizioni imposte da tale Stato ai propri cittadini.»

6. Gli artt. 2-4 del regolamento contengono disposizioni transitorie concernenti le «restrizioni nazionali unilaterali (...) per il trasporto di determinate merci», nonché le «clausole in materia di ripartizione dei carichi» vigenti tra Stati membri e paesi terzi⁴. In futuro clausole del genere potranno essere concluse solo alle condizioni di cui agli artt. 5 e 6. Per il resto il testo del regolamento non prevede alcuna limitazione della libertà di prestazione dei servizi riconosciuta con il suo art. 1. In particolare non si fa menzione, a prescindere dalle suddette eccezioni, di un periodo transitorio, cosicché il principio della libera prestazione dei servizi è applicabile dal 1° gennaio 1987, giorno dell'entrata in vigore del regolamento (art. 12).

4 — Sulla base di tali disposizioni si chiarisce del resto il senso dell'art. 9 del regolamento, il quale si ispira all'art. 65 del Trattato.

7. Poiché il campo di applicazione materiale di questo regolamento è limitato ai trasporti tra Stati membri nonché tra Stati membri e paesi terzi, il Consiglio ha ritenuto opportuno integrarlo con un regolamento concernente i trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo), vale a dire il regolamento (CEE) n. 3577/92⁵. L'art. 1, n. 1, di detto regolamento enuncia che:

«A decorrere dal 1° gennaio 1993 la libera prestazione di servizi di trasporto marittimo in uno Stato membro (cabotaggio marittimo) è applicabile agli armatori comunitari che impiegano navi che sono registrate in uno Stato membro e che battono bandiera del medesimo Stato membro, sempre che tali navi soddisfino tutti i requisiti necessari per l'ammissione al cabotaggio in detto Stato membro, incluse le navi iscritte nel registro Euros, non appena quest'ultimo sarà stato approvato dal Consiglio».

8. L'art. 2, punto 1, dispone quanto segue:

«Ai fini del presente regolamento:

1. Per "servizi di trasporto marittimo in uno Stato membro (cabotaggio marittimo)" si

intendono i servizi normalmente assicurati dietro compenso e comprendenti in particolare:

a) cabotaggio continentale: il trasporto via mare di passeggeri o merci fra i porti situati sul continente o sul territorio principale di un solo e medesimo Stato membro senza scali su isole;

b) servizi di approvvigionamento "off shore": il trasporto via mare di passeggeri o merci fra i porti di uno Stato membro nonché le attrezzature o strutture situate sulla piattaforma continentale di tale Stato membro;

c) cabotaggio con le isole: il trasporto via mare di passeggeri o merci fra:

— porti situati sul continente e su una o più isole di un solo e medesimo Stato membro;

— porti situati sulle isole di un solo e medesimo Stato membro.

⁵ — Regolamento del Consiglio 7 dicembre 1992 concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo) (GU L 364, pag. 7).

(...».

9. L'art. 6, n. 1, ultimo trattino, prevede il seguente regime di deroga:

«Mediante deroga sono temporaneamente esentati dall'applicazione del presente regolamento i seguenti servizi di trasporto marittimo nel Mediterraneo e lungo la costa della Spagna, del Portogallo e della Francia:

(...)

— servizi regolari di passeggeri e di traghetto, sino al 1° gennaio 1999».

10. A norma del suo art. 11, il regolamento n. 3577/92 è entrato in vigore il 1° gennaio 1993.

11. La censura della Commissione, sulla quale è incentrato il presente procedimento, fa riferimento principalmente al regolamento n. 4055/86. Secondo la Commissione, gli artt. R. 212-17, R. 212-19 nonché l'art. R. 212-20 del «code des ports maritimes» francese (codice dei porti marittimi; in prosieguo: il

«code») ⁶ sono incompatibili con le disposizioni del suddetto regolamento. Nei succitati articoli del code sono disciplinati in modo particolareggiato i diritti portuali previsti per l'utilizzazione dei porti marittimi francesi (art. L. 211-1 del code). Alla scadenza del termine che la Commissione aveva fissato nel suo parere motivato (vale a dire all'incirca nell'aprile 1993) ⁷ tali disposizioni erano applicabili nella versione del 1° ottobre 1992 ⁸.

12. Ai sensi dell'art. R. 212-17 nei porti marittimi della madre patria francese viene posta a carico dell'armatore una tassa per ogni passeggero sbarcato, imbarcato o trasbordato. L'armatore può trasferire detta tassa sui passeggeri.

13. L'art. R. 212-19, n. 1°, conteneva le seguenti disposizioni, concernenti le tasse da applicare nei *porti marittimi della Francia continentale* in caso di utilizzazione di una nave a cuscino d'aria o di altra nave mercantile:

«— Passeggeri diretti verso un porto della Francia continentale o della Corsica: 8,28 FF (franchi francesi) (con riduzione

6 — V. la versione codificata ai sensi del decreto n. 78-487 [*Journal officiel de la République française* (Gazzetta ufficiale della Repubblica francese)], in prosieguo: la «JORF» del 2.4.1978].

7 — Il parere motivato reca la data del 25 gennaio 1993. Ivi era stato stabilito che gli Stati membri interessati avrebbero dovuto conformarsi a detto parere entro due mesi dalla sua notificazione. Presumo che tale documento sia stato notificato immediatamente dopo la sua redazione.

8 — Decreto n. 92-1089 (JORF del 7.10.1992).

9 — Il n. 2 prevedeva alcune riduzioni, che però sono irrilevanti ai fini della presente controversia.

- del 50% per i passeggeri viaggianti in quarta classe). I passeggeri di navi a cuscino d'aria o di navi con un'unica classe sono equiparati ai fini della riscossione della tassa ai passeggeri viaggianti in seconda classe (1).
- Passeggeri in provenienza da o diretti verso un porto delle isole britanniche o delle isole normanne: 17,52 FF (2).
 - Passeggeri in provenienza da o diretti verso un porto ubicato in Europa (salvo quelli di cui ai suddetti nn. 1 e 2) o nel bacino del Mediterraneo: 21,01 FF (3).
 - Passeggeri in provenienza da o diretti verso qualsiasi altro porto: 74,81 FF (4).
14. Ai sensi dell'art. R. 212-20, n. 1, nei porti marittimi della Corsica le stesse tasse erano calcolate nel modo seguente:
- «— Passeggeri diretti verso un porto della Corsica o della Francia continentale o della Sardegna: 8,28 FF (con riduzione del 50% per i passeggeri viaggianti in quarta classe) (1).
- Passeggeri in provenienza da o diretti verso un porto ubicato in Europa (salvo quelli di cui al suddetto n. 1) o nell'Africa settentrionale: 8,28 FF (2).
 - Passeggeri in provenienza da o diretti verso qualsiasi altro porto: 49,88 FF (3)».
15. II. La Commissione censura dette disposizioni sotto un duplice aspetto:
- Da un lato, esse contengono una tariffa differente a seconda che il trasporto venga effettuato verso un porto della Francia o di un altro Stato membro della Comunità (fatta eccezione per i trasporti dalla Corsica verso la Sardegna).
 - Dall'altro, la tassa viene riscossa in caso di trasporti tra porti francesi solo all'atto dell'imbarco, mentre in caso di trasporti tra porti francesi e porti di altri Stati membri essa viene riscossa all'atto sia dell'imbarco sia dello sbarco.
16. Di conseguenza detta disciplina opererebbe una differenziazione («discriminereb-

be») tra i servizi di trasporto forniti in partenza da e verso porti francesi e quelli forniti in partenza da un porto ubicato in un altro Stato membro o ivi destinati e quindi caratterizzati da un elemento transfrontaliero. Ciò avverrebbe malgrado il fatto che l'uso delle infrastrutture portuali a fronte del quale viene versata la tassa sia in entrambi i casi lo stesso. Disposizioni di tal genere potrebbero influenzare la scelta del tragitto operata dai passeggeri. Esse darebbero pertanto luogo a un ostacolo alla libera prestazione dei servizi di trasporto, vietato dal regolamento n. 4055/86.

17. Per suffragare tale argomentazione, la Commissione fa richiamo in particolare alla sentenza pronunciata dalla Corte il 13 dicembre 1989 nella causa *Corsica Ferries I*¹⁰. Anche in tale sentenza si dibatteva in merito alla disciplina francese in materia di diritti portuali (sotto forma di tasse all'imbarco o allo sbarco di passeggeri). Infatti l'art. R. 212-20 del code, già nella versione da considerare allora vigente per la causa principale, concernente gli anni 1981 e 1982¹¹, stabiliva una distinzione a seconda che i trasporti fossero compiuti da o verso porti corsi. Detta differenza faceva riferimento non alla tariffa della tassa, bensì alla *base imponible*: la tassa veniva riscossa su tutti i passeggeri il cui *porto di destinazione* si trovasse in *Corsica*, nella *Francia continentale* o in *Sardegna* (e dunque solo all'imbarco), mentre veniva riscossa in pari misura sui passeggeri *provenienti da o diretti verso un porto europeo* (e dunque all'imbarco e allo sbarco)¹².

18. La Cour de cassation francese, adita con ricorso dalla società *Corsica Ferries France*, la quale chiedeva il rimborso dei diritti portuali, aveva chiesto una pronuncia della Corte in merito alla compatibilità della suddetta disciplina con gli artt. 59, 62 e 84 del Trattato. Poiché tuttavia nel tempo rilevante per la causa principale¹³ il regolamento n. 4055/86 non era ancora in vigore, la Corte ha così deciso:

«Il Trattato CEE, in particolare gli artt. 59, 61, 62 e 84, non ostava a che uno Stato membro, prima dell'entrata in vigore del regolamento (...) n. 4055/86, (...) riscuotesse tasse allo sbarco e all'imbarco di passeggeri, in occasione dell'uso da parte di una nave di impianti portuali situati nel suo territorio insulare, quando i passeggeri provenivano da porti situati in un altro Stato membro o si dirigevano verso questi ultimi, mentre nel caso di trasporto fra due porti situati nel territorio nazionale dette tasse venivano riscosse soltanto per l'imbarco alla partenza dal porto insulare».

19. Tuttavia, così come sottolineato con forza dalla Commissione, essa ha parimenti dichiarato:

«che la disciplina francese in causa nel procedimento principale può costituire una restri-

10 — Sentenza nella causa C-49/89, *Corsica Ferries France/Direction générale des douanes françaises* (Racc. 1989, pag. 4441).

11 — V. la sentenza citata nella nota precedente, punto 14.

12 — V. la relazione d'udienza nella causa C-49/89, punto I.1, primo capoverso.

13 — V. supra, paragrafo 17.

zione alla libera prestazione dei servizi all'interno della Comunità, ai sensi dell'art. 59, primo comma, del Trattato CEE, in quanto discriminatoria nei confronti del prestatore di servizi che effettua trasporti fra un porto sito nel territorio nazionale ed un porto di un altro Stato membro della Comunità, rispetto a chi effettua trasporti fra due porti situati nel territorio nazionale».

regolamento, nel caso della Francia i trasporti effettuati mediante cabotaggio sono esentati dalla libera prestazione dei servizi sino al 1° gennaio 1999. Per entrambi i gruppi di servizi la Francia soddisfa i requisiti che discendono dal principio della libera prestazione dei servizi. Detti requisiti comportano «l'eliminazione di qualsiasi discriminazione nei confronti del prestatore in ragione della sua cittadinanza o del fatto che egli è stabilito in uno Stato membro diverso da quello in cui la prestazione dev'essere fornita»¹⁴.

20. La Commissione ritiene inoltre che il regolamento n. 3577/92 — al quale fa tra l'altro richiamo in sua difesa lo Stato convenuto, come illustrerò tra poco — accentui ulteriormente la discriminazione da lei allegata. Certo, le disposizioni controverse non opererebbero una discriminazione diretta in base alla nazionalità del prestatore di servizi, ma ai sensi dell'art. 6 del regolamento n. 3577/92, fino al 1999 il cabotaggio nazionale potrà essere esercitato solo da armatori francesi con navi battenti bandiera francese, mentre gli armatori di altri Stati membri dovranno limitarsi ai servizi di trasporto tra porti francesi e porti di altri Stati membri. Pertanto le disposizioni controverse creerebbero per di più una discriminazione occulta in base alla cittadinanza.

22. Conformemente a tale principio, per quanto concerne la tassa sui passeggeri il diritto alla parità di trattamento è assicurato a tutti gli operatori economici i quali effettuino trasporti intracomunitari o in collegamento con paesi terzi in partenza da o diretti verso un porto francese. Non esisterebbe alcun tipo di discriminazione tra gli operatori economici francesi e quelli di altri Stati membri. Tutti gli operatori economici di altri Stati membri ricevono anch'essi un pari trattamento per quanto concerne la disciplina francese sul cabotaggio.

21. *III.* Lo Stato convenuto si oppone sostenendo che il regolamento n. 4055/86 fa riferimento solo alla prestazione dei servizi di trasporto fra Stati membri e fra Stati membri e paesi terzi, mentre la libera prestazione dei servizi nell'ambito del cabotaggio marittimo è disciplinata dal regolamento n. 3577/92, tuttavia ai sensi dell'art. 6 di quest'ultimo

23. La questione se la Francia rispetti le norme del Trattato contro la discriminazione dovrebbe essere oggetto di un accertamento distinto per ciascuno dei due gruppi di servizi. Non si dovrebbe, così come fa la Commissione, paragonare l'una disciplina fran-

14 — Sentenza 3 febbraio 1982, cause riunite 62/81 e 63/81, *Seco/EVI* (Racc. pag. 223, punto 8). V., più di recente, sentenze 25 luglio 1991, causa C-288/89, *Collectieve Antennevoorziening Gouda* (Racc. pag. I-4007, punto 10), e causa C-353/89, *Commissione/Paesi Bassi* (Racc. pag. I-4069, punto 14).

cese con l'altra. Infatti, come aggiunge in sede di controreplica il governo francese, il principio della libera prestazione dei servizi nell'ambito dei trasporti marittimi non significherebbe che i trasporti intracomunitari non possano essere disciplinati in modo diverso da quelli nazionali, tanto più quando tale principio sia valido solo per uno dei due gruppi di trasporti.

24. Per quanto concerne la sentenza della Corte nella causa C-49/89, dal dispositivo di quest'ultima non potrebbe ricavarsi alcuna conclusione. Secondo la convenuta, la Corte non aveva dovuto allora prendere posizione sulla questione della compatibilità della disciplina francese con il regolamento n. 4055/86, dato che quest'ultimo non era applicabile *ratione temporis*. Quando la Corte ha dichiarato che la disciplina francese «può»¹⁵ costituire una restrizione alla libera prestazione dei servizi, ciò non significa che essa rappresentasse una tale restrizione, bensì che recava in sé tale possibilità. La Corte non ha indicato a quali condizioni potrebbe concretizzarsi detta possibilità.

25. Il governo francese si oppone anche all'argomento della Commissione, secondo il quale esisterebbe una discriminazione occulta in base alla cittadinanza del prestatore di servizi. Il fatto che solo società francesi o società con sede in Francia siano autorizzate al cabotaggio e pertanto godano di tasse più favorevoli si fonda sul fatto che — secondo la stessa disciplina comunitaria — in Francia la libera prestazione dei servizi non è ancora applicabile ai trasporti effettuati

mediante cabotaggio. Per di più il trasporto intracomunitario di passeggeri provenienti da e diretti verso porti francesi, soggetto alla tassazione più alta, sarebbe effettuato in gran parte da società francesi o da società aventi sede in Francia.

26. Secondo il governo francese, non è convincente nemmeno l'argomento della Commissione secondo il quale il sistema della normativa francese favorirebbe il trasporto tra porti francesi rispetto ai trasporti intracomunitari. Da un lato, la differenza nell'importo delle tasse in relazione alle tariffe dei trasporti sarebbe troppo ridotta per poter influenzare la scelta della destinazione o alterare la concorrenza a favore dei servizi nazionali di trasporto marittimo se non in modo del tutto marginale. Dall'altro, le censure controverse della Commissione non riguarderebbero le norme del Trattato sulla libera prestazione dei servizi, bensì quelle in materia di concorrenza, alla disciplina della quale, però, la Commissione non fa riferimento in sede di ricorso.

27. In udienza il governo francese ha inoltre sostenuto che i servizi di trasporto tenuti presenti dalla Commissione, vale a dire quelli tra la Francia continentale e la Corsica, da un lato, e tra la Corsica e l'Italia, dall'altro, sarebbero di differente natura. I servizi di cabotaggio tra la Corsica e il continente sarebbero assicurati sulla base di una concessione accordata dalla comunità locale corsa,

15 — V. *supra*, paragrafo 19.

in base alla quale detti servizi dovrebbero mantenere nel corso di tutto l'anno una frequenza adeguata e dovrebbero essere effettuati a condizioni tariffarie particolari. Di contro, il traffico tra la Corsica e l'Italia avrebbe carattere stagionale e si svolgerebbe su basi puramente commerciali. Le tariffe applicate sarebbero inferiori a quelle in uso tra la Corsica e il continente, e detta differenza sarebbe esistita già prima che venisse introdotta la riscossione della tassa allo sbarco¹⁶. Pertanto gli argomenti della Commissione nella fattispecie avrebbero valore meramente teorico.

28. Infine, per completezza, occorre rilevare che, in base alle informazioni concordanti fornite dalle parti in udienza, le disposizioni controverse sono state modificate successivamente al deposito del controricorso. Ai sensi del nuovo testo¹⁷, la tassa per entrambi i tipi di trasporto qui in discussione viene ormai riscossa all'imbarco e allo sbarco in base a tariffe unificate.

29. IV. La Commissione conclude che la Corte voglia:

— dichiarare che la Repubblica francese, mantenendo in vigore una disciplina in

base alla quale, in occasione dell'utilizzazione di infrastrutture di porti situati sul suo territorio continentale o insulare, vengono rimosse tasse allo sbarco e all'imbarco dei passeggeri, quando questi ultimi provengono da porti ubicati in un altro Stato membro o sono ivi diretti, mentre nell'ambito del traffico tra due porti situati sul territorio nazionale dette tasse sono rimosse solo per l'imbarco alla partenza da porti continentali o insulari, e mantenendo in vigore tasse di tariffa più elevata a fronte della tariffa per i passeggeri diretti verso un porto situato sul territorio nazionale, quando detti passeggeri provengono da porti ubicati in un altro Stato membro o sono ivi diretti, è venuta meno agli obblighi ad essa imposti dall'art. 1 del regolamento (CEE) del Consiglio 22 dicembre 1986, n. 4055, che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi;

— condannare la Repubblica francese alle spese.

La Repubblica francese chiede che la Corte voglia:

— respingere il ricorso;

— condannare la ricorrente alle spese.

16 — Tra il 27 gennaio 1969 e il 12 marzo 1981 nel traffico tra la Corsica e l'Italia veniva riscossa solo una tassa unica (all'imbarco; v. la relazione d'udienza nella causa C-49/89, punto I.1, secondo capoverso).

17 — V. JORF del 28.5.1994.

B — Parere

30. *I.* Il ricorso della Commissione solleva essenzialmente la questione se il fatto che la disciplina fiscale per i trasporti nazionali fosse più favorevole per gli operatori economici interessati di quella per i trasporti intracomunitari violi la libera prestazione dei servizi, tutelata dal regolamento n. 4055/86. La Commissione ritiene che ciò rappresenti, già di per sé, una violazione del Trattato. Di contro, secondo la tesi della Commissione, per come appare evidente dai suoi argomenti prima sinteticamente richiamati, l'allegata discriminazione occulta per ragioni di cittadinanza costituisce solo una conseguenza secondaria di tale violazione.

31. *II.* Per quanto concerne la questione che, secondo tali riflessioni, costituisce il fulcro della controversia, occorre innanzi tutto constatare che la disciplina francese non opera distinzioni in base alla cittadinanza o alla sede del prestatore di servizi, bensì in base al tragitto di volta in volta in oggetto.

32. Occorre pertanto valutare se il principio della libera prestazione dei servizi, così come definito nel regolamento n. 4055/86, osti, oltre a una disciplina che operi una discriminazione in base alla cittadinanza o alla sede, anche a una disciplina che concerna la distinzione in questa sede controversa.

33. Fatta eccezione per la sentenza nella causa Corsica Ferries I, il cui valore come punto di riferimento è oggetto di contestazione tra le parti, la Corte non si è espressa su tale questione, tuttavia è del tutto lecito trarre indicazioni utili da sentenze, pronunciate per l'interpretazione delle libertà fondamentali in altri ambiti, quando si tenga presente una costante di dette libertà, vale a dire che il loro esercizio interessa sempre — almeno — due Stati membri della Comunità: circostanze che restino confinate sotto ogni punto di vista all'interno di uno Stato membro non acquistano rilevanza nell'ottica delle libertà fondamentali¹⁸.

34. Orbene, affinché le libertà fondamentali possano far valere pienamente la loro efficacia, tutti gli Stati interessati devono cooperare alla loro attuazione, cioè a che il superamento di una frontiera intracomunitaria non sia ostacolato per mezzo di impedimenti specifici.

35. Tale considerazione sta già alla base del sistema degli artt. 30 e seguenti: non solo allo Stato importatore (art. 30) ma anche allo Stato esportatore (art. 34) è vietato ostacolare la libera circolazione delle merci.

18 — Per quanto concerne la libera prestazione dei servizi v., per esempio, sentenza 23 aprile 1991, causa C-41/90, Höfner e Elser (Racc. pag. I-1979, punto 37).

36. Come affermato dalla Corte, secondo una giurisprudenza costante a partire dalla sentenza *Groenveld*¹⁹, quest'ultima disposizione riguarda

di stabilimento e di libera prestazione dei servizi. Per quanto concerne la libertà di stabilimento, disciplinata negli artt. 52 e seguenti, nella sentenza *Daily Mail*²¹ la Corte si è così espressa:

«i provvedimenti nazionali che hanno per oggetto o per effetto di restringere specificamente le correnti di esportazione e di costituire in tal modo una differenza di trattamento fra il commercio interno di uno Stato membro e il suo commercio all'esportazione così da assicurare un vantaggio particolare alla produzione nazionale od al mercato interno dello Stato interessato, a detrimento della produzione o del commercio di altri Stati membri».

«Sebbene queste norme, così come formulate, mirino in special modo ad assicurare il beneficio della disciplina nazionale dello Stato membro ospitante, esse ostano parimenti a che lo Stato di origine ostacoli lo stabilimento in altro Stato membro di un proprio cittadino o di una società costituita secondo la propria legislazione e corrispondente alla definizione dell'art. 58. Come ha giustamente osservato la Commissione, i diritti garantiti dall'art. 52 e seguenti sarebbero vanificati se lo Stato membro d'origine potesse vietare alle imprese di migrare per stabilirsi in altro Stato membro. Per le persone fisiche, il diritto di lasciare a tal fine il territorio nazionale è espressamente previsto dalla direttiva 73/148 (...).»

37. In altre parole: lo Stato membro esportatore, nell'ambito del quale ha origine l'azione per la salvaguardia della libertà fondamentale, non può regolare i traffici commerciali che superino i suoi confini, e pertanto presentino quel carattere transfrontaliero decisivo ai fini degli artt. 30 e seguenti, in modo meno favorevole di quelli che si mantengano nell'ambito di detti confini e pertanto siano privi di tale carattere.

39. Nella medesima logica si iscrive anche la sentenza *Corsica Ferries I* e, in particolare, il suo già citato punto 7²². Le considerazioni ivi sviluppate concordano con le conclusioni da me presentate nella medesima causa. In tale occasione ho sostenuto l'opinione che, se il regolamento n. 4055/86 fosse già stato in vigore nel periodo allora rilevante, ci si sarebbe trovati in presenza di una restrizione alla libera prestazione dei servizi, perché non

38. Come ho già chiarito nelle mie conclusioni nella causa *Peralta*²⁰, il medesimo principio è applicabile anche in materia di libertà

19 — Sentenza 8 novembre 1979, causa 15/79, *Groenveld/Produktschap voor Vee en Vlees* (Racc. pag. 3409, punto 7).

20 — Conclusioni dell'11 maggio 1994 nella causa C-379/92, *Matteo Peralta* (Racc. pag. I-3453, paragrafi 90-93).

21 — Sentenza 27 settembre 1988, causa 81/87, *Daily Mail* (Racc. pag. 5483, punto 16).

22 — V. supra, paragrafo 19.

si sarebbero applicate ai trasporti oltre confine le stesse condizioni vigenti per i trasporti meramente interni ²³.

40. Infatti, qualora un operatore economico (nel settore dei trasporti marittimi), stabilito nello Stato membro A, trasporti persone o merci tra detto Stato e un altro Stato membro B, detto trasporto presenta il carattere transfrontaliero, rilevante per la libera prestazione dei servizi ai sensi dell'art. 1 del regolamento n. 4055/86, dato che detto servizio viene effettuato almeno in parte in uno Stato membro diverso da quello in cui tale operatore economico ha sede ²⁴. Ora, qualora a un trasporto che presenti detto carattere transfrontaliero venga riservato un trattamento meno favorevole rispetto a un trasporto che non presenti tale carattere, la libera prestazione dei servizi di tale operatore economico viene ostacolata con un impedimento del tipo di quello che, nell'ambito del trasporto delle merci, è stato oggetto della sentenza Groenveld.

41. Questo ragionamento non è inficiato nemmeno dalla considerazione del governo francese, secondo la quale il trasporto meramente interno preso a paragone, sino al 1° gennaio 1999, non sarà ancora soggetto alla libera prestazione dei servizi. Ai fini della presente fattispecie è sufficiente che esista un mercato del cabotaggio che venga

favorito a fronte del mercato nel quale gli armatori francesi operano come esportatori di servizi. Come ammesso dal governo francese, un tale mercato del cabotaggio esiste, in particolare tra la Corsica e la Francia continentale. Il fatto che in tale mercato la libera prestazione dei servizi non sia ancora applicabile significa soltanto che gli operatori economici di altri Stati membri non hanno alcun diritto di accesso al suddetto mercato. Ma questo non ha nulla a che vedere con il diritto, prima difeso, di poter effettuare servizi che interessino il territorio di un altro Stato membro alle stesse condizioni valide per quelli che interessano solo il territorio dello Stato membro di stabilimento ²⁵.

42. È però vero che tutte queste considerazioni riguardano direttamente solo operatori economici stabiliti in Francia. Gli operatori economici di altri Stati membri (così come quelli ad essi equiparati ai sensi dell'art. 1, n. 2, del regolamento n. 4055/86), i quali effettuino servizi di trasporto tra la Francia e gli altri Stati membri, in rapporto alla Francia sono non esportatori bensì importatori di detti servizi ²⁶. Sotto questo aspetto, il caso

23 — Conclusioni dell'8 novembre 1989 (Racc. 1989, pag. 4447, in particolare pag. 4450, paragrafo 17).

24 — Cfr. i punti 9 e 10 delle sentenze 26 febbraio 1991, causa C-154/89, Commissione/Francia (Racc. pag. I-659), e causa C-198/89, Commissione/Grecia (Racc. pag. I-727); cfr. anche i punti 8 e 9 della sentenza 26 febbraio 1991, causa C-180/89, Commissione/Italia (Racc. pag. I-709). V. anche le mie conclusioni nella causa Peralta (nota 20, paragrafi 74 e 75).

25 — V. anche le mie conclusioni nella causa C-49/89, paragrafo 23 (v. supra, nota 23).

26 — Mentre nel caso della circolazione delle merci il processo di esportazione riguarda lo Stato in cui le merci si trovano in libera pratica (prima di essere esportate), nel caso della libera prestazione dei servizi lo «Stato esportatore», secondo le considerazioni precedentemente svolte, è lo Stato dello stabilimento a partire dal quale viene effettuato il servizio. Per quanto concerne la problematica dei servizi che, allo scopo di aggirare normative nazionali, vengono forniti da una sede ubicata in un altro Stato membro, cfr. le mie conclusioni del 16 giugno 1994 nella causa C-23/93, TV 10 SA/Commissariaat voor de Media (Racc. 1994, pagg. I-4795, I-4797), e la giurisprudenza ivi esaminata.

di specie, che si riferisce alla normativa francese nella sua generalità, contiene un nuovo elemento rispetto al caso Corsica Ferries I, il quale riguardava un operatore economico stabilito in Francia.

passaggeri, la scelta delle destinazioni, a causa del livello dei prezzi delle prestazioni nonché del rapporto tra i prezzi di entrambi i tipi di trasporto.

43. Per quanto concerne tale punto, è sufficiente tener presente quel che avverrebbe qualora il regime più favorevole, in vigore per i trasporti compiuti mediante cabotaggio, venisse esteso, nell'ambito del traffico in provenienza da e diretto verso altri Stati membri, *soltanto* ad armatori stabiliti in Francia. Ciò significherebbe una palese violazione del divieto di discriminazione, stabilito nell'art. 8 del regolamento n. 4055/86, divieto che costituisce un elemento della «libera prestazione dei servizi di trasporto» affermata nell'art. 1. Conformemente alla giurisprudenza concernente l'art. 60, n. 3, del Trattato, questo articolo del regolamento si oppone a qualunque forma di discriminazione nei confronti del prestatore in ragione della sua cittadinanza o del fatto che egli sia stabilito in uno Stato membro diverso da quello in cui la prestazione dev'essere fornita ²⁷.

44. Da ciò deriva che le disposizioni francesi controverse hanno violato l'art. 1 del regolamento n. 4055/86.

45. Questa conclusione non è inficiata dall'affermazione dello Stato membro convenuto, in base alla quale le tasse controverse non potrebbero influenzare, per il tramite dei

46. Nel caso di un divieto di privilegiare servizi nazionali a fronte di altri, i quali interessino il territorio di un altro Stato membro, un criterio de minimis non trova spazio alcuno. Questo divieto rappresenta infatti l'immagine speculare del divieto della discriminazione in base alla cittadinanza o alla sede del prestatore del servizio. Quest'ultimo divieto si estende tuttavia a «qualsiasi discriminazione» di questo tipo ²⁸, senza che sia prevista una riserva per quelle con effetti limitati ²⁹.

47. Non trovo parimenti convincente quanto asserito in udienza dallo Stato convenuto in merito alla differenza fra il traffico tra la Corsica e il continente, da un lato, e la Corsica e l'Italia, dall'altro ³⁰. Tale allegazione rappresenta sostanzialmente una riproposizione dell'argomento appena esaminato concernente l'asserita irrilevanza dell'infrazione e va pertanto respinta per le stesse ragioni.

28 — V. le sentenze citate nella nota 14, in particolare la sentenza nella causa C-288/89, punti 10 e 11, nonché nella causa C-353/89, punti 14 e 15.

29 — V. anche la sentenza nella causa Corsica Ferries I (nota 10, punto 8).

30 — V. supra, paragrafo 27.

27 — V. supra, paragrafo 21 e nota 14.

48. Detta allegazione non potrebbe essere accolta nemmeno se dovesse essere interpretata nel senso che lo Stato convenuto fa richiamo, in sua difesa, all'art. 90, n. 2, del Trattato. A prescindere dal fatto che, ai sensi dell'art. 42, n. 2, del nostro regolamento di procedura, il richiamo a detta disposizione dovrebbe essere considerato tardivo, detta allegazione non è nemmeno accompagnata dalla dimostrazione che la disciplina fiscale differenziata sia necessaria all'adempimento dei compiti affidati al titolare della concessione.

49. La violazione dell'art. 1 del regolamento n. 4055/86, così accertata, si è protratta dopo la scadenza del termine fissato dalla Commissione nel suo parere motivato (e fino al momento successivo al deposito della controreplica). La riforma realizzata con il decreto n. 94-420³¹ non può essere tenuta in considerazione nel presente procedimento, poiché ai fini di quest'ultimo è rilevante solo la situazione di diritto esistente alla scadenza del suddetto termine³².

C — Conclusione

50. In base alle suesposte ragioni, propongo alla Corte:

«— di accogliere il ricorso della Commissione;

— di condannare lo Stato convenuto alle spese, conformemente all'art. 69, n. 2, del regolamento di procedura».

31 — V. supra, nota 17.

32 — V., per esempio, sentenza 17 giugno 1987, causa 154/85, Commissione/Italia (Racc. pag. 2717, punto 6).