

SENTENZA DELLA CORTE (Sesta Sezione)

13 giugno 2002 *

Nei procedimenti riuniti C-430/99 e C-431/99,

aventi ad oggetto le domande di pronuncia pregiudiziale proposte alla Corte, a norma dell'art. 234 CE, dal Raad van State (Paesi Bassi) nelle cause dinanzi ad esso pendenti tra

Inspecteur van de Belastingdienst Douane, district Rotterdam,

e

Sea-Land Service Inc. (C-430/99),

Nedlloyd Lijnen BV (C-431/99),

domande vertenti sull'interpretazione degli artt. 92, 59 e 56 del Trattato CE (divenuti, in seguito a modifiche, artt. 87 CE, 49 CE e 46 CE), nonché del regolamento (CEE) del Consiglio 22 dicembre 1986, n. 4055, che applica il

* Lingua processuale: l'olandese.

principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi (GU L 378, pag. 1),

LA CORTE (Sesta Sezione),

composta dalla sig.ra F. Macken, presidente di sezione, dai sigg. C. Gulmann (relatore), J.-P. Puissochet. R. Schintgen e J.N. Cunha Rodrigues, giudici,

avvocato generale: S. Alber

cancelliere: sig.ra L. Hewlett, amministratore

viste le osservazioni scritte presentate:

- per la Sea-Land Service Inc., dal sig. G.J.W. Smallegange, advocaat;
- per la Nedlloyd Lijnen BV, dal sig. A.J. Braakman, advocaat;
- per il governo dei Paesi Bassi, dal sig. M.A. Fierstra, in qualità di agente;
- per la Commissione delle Comunità europee, dai sigg. D. Triantafyllou, B. Mongin e H.M.H. Speyart, in qualità di agenti,

vista la relazione d'udienza,

sentite le osservazioni orali della Sea-Land Service Inc., rappresentata dall'avv. G.J.W. Smallegange, della Nedlloyd Lijnen BV, rappresentata dall'avv. A.J. Braakman, del governo dei Paesi Bassi, rappresentato dal sig. H.G. Sevenster, in qualità di agente, e della Commissione, rappresentata dal sig. H.M.H. Speyart, all'udienza del 4 luglio 2001,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 20 settembre 2001,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 Con sentenze 4 novembre 1999, pervenute in cancelleria l'8 novembre seguente, il Raad van State ha proposto alla Corte, ai sensi dell'art. 234 CE, quattro questioni pregiudiziali vertenti sull'interpretazione degli artt. 92, 59 e 56 del Trattato CE (divenuti, in seguito a modifiche, artt. 87 CE, 49 CE e 46 CE), nonché 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 (GU L 378, pag. 1).

- 2 Tali questioni sono state sollevate nell'ambito di due controversie che oppongono l'Inspecteur van de Belastingdienst Douane, district Rotterdam (in prosieguo: l'«Inspecteur») alla Sea-Land Service Inc. (in prosieguo: la «Sea-Land») e alla Nedlloyd Lijnen BV (in prosieguo: la «Nedlloyd»), in relazione al versamento di un tributo per l'assistenza alla navigazione.

Contesto normativo

La normativa comunitaria

- 3 Ai sensi dell'art. 61, n. 1, del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 51, n. 1, CE), la libera circolazione dei servizi in materia di trasporti è regolata dalle disposizioni del titolo relativo ai trasporti.

- 4 L'art. 84, n. 1, del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 80 CE) stabilisce che tali disposizioni si applicano ai trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili. Il n. 2 di tale articolo prevede che il Consiglio «potrà decidere se, in quale misura e con quale procedura potranno essere prese opportune disposizioni per la navigazione marittima e aerea». Su questa base il Consiglio ha adottato, il 22 dicembre 1986, il regolamento n. 4055.

- 5 L'art. 1 di tale regolamento così dispone:

«1. 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.

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 articoli 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;

b) *i traffici con paesi terzi:*

il trasporto marittimo di passeggeri o merci tra un porto di uno Stato membro e un porto o impianti in mare aperto di un paese terzo».

6 L'art. 8 del regolamento n. 4055/86 è formulato nei seguenti termini:

«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».

7 Ai sensi dell'art. 9 del citato regolamento, «[f]ino a quando non siano abolite le restrizioni alla libera prestazione dei servizi, ciascuno Stato membro applica dette restrizioni, senza distinzione di nazionalità o di residenza, a tutti coloro che prestano servizi ai sensi dell'articolo 1, paragrafi 1 e 2».

La normativa nazionale

8 La Scheepvaartverkeerswet (legge sulla navigazione), come modificata dalla legge 7 luglio 1994 (*Staatsblad* 1994, n. 585; in prosieguo: la «SVW»), che è entrata in vigore il 1° ottobre 1995, prevede in particolare, nell'ambito del sistema di assistenza alla navigazione («verkeersbegeleidingssysteem»; in prosieguo: il «sistema VBS»), l'introduzione di un tributo per tale assistenza (in prosieguo: il «tributo VBS»). In passato i costi che ne derivavano venivano coperti con i diritti di pilotaggio, il cui servizio, nei Paesi Bassi, è stato privatizzato nel 1995. Nel periodo rilevante ai fini della soluzione delle cause principali, il tributo VBS doveva essere corrisposto solo dalle navi di alto mare.

9 Ai sensi dell'art. 1, n. 1, lett. i), della SVW per assistenza alla navigazione deve intendersi la realizzazione e la conservazione di una navigazione marittima sicura e scorrevole attraverso un insieme di personale e di misure infrastrutturali in maniera sistematica e interattiva.

10 Ai sensi dell'art. 15 c, n. 1, della SVW, il capitano, il proprietario di una nave o il noleggiatore della sola nave ai quali si applica il sistema VBS è tenuto a versare il tributo VBS e a fornire le informazioni necessarie per determinarne l'ammontare.

11 L'art. 15 d della SVW recita:

«1. Il tributo VBS è volto a compensare le spese di assistenza alla navigazione a carico dello Stato, purché tale assistenza costituisca una prestazione di servizi individuale.

2. Il tributo di cui al n. 1 è dovuto allo Stato. Un provvedimento amministrativo indicherà le vie di navigazione per le quali il tributo è dovuto, i criteri di applicazione del tributo, nonché le esenzioni.

3. Il tributo di cui al n. 1 viene fissato mediante regolamento ministeriale. Questo definisce altresì le norme relative alla riscossione e alle modalità di pagamento dei diritti».

12 Al disposto dell'art. 15 d della SVW è stata data applicazione con il Besluit verkeersbegeleidingstarieven scheepvaartverkeer (decreto sui tributi per l'assistenza alla navigazione marittima) del 4 novembre 1994 (*Staatsblad* 1994, n. 807; in prosieguo: il «decreto BVS»). Ai sensi dell'art. 2, n. 1, del decreto BVS, il tributo VBS, fissato con regolamento ministeriale, è dovuto per il transito con una nave nelle seguenti zone:

a) Ems;

b) Den Helder;

c) Noordzeekanaal;

d) Nieuwe Waterweg e

e) Westerschelde.

13 Ai sensi dell'art. 4, n. 1, del decreto BVS, per la determinazione della base imponibile e dell'importo del tributo VBS vale la lunghezza della nave, arrotondata a metri interi, in quanto solo i metri interi vengono presi in considerazione.

14 Ai sensi dell'art. 5, n. 1, del decreto BVS, il tributo VBS non è dovuto se una nave appartiene alle seguenti categorie:

a) navi di lunghezza sino a 41 metri;

b) navi da guerra olandesi;

c) altre navi di proprietà o in possesso dello Stato;

- d) navi da guerra diverse da quelle olandesi qualora vi siano accordi in tal senso con lo Stato di bandiera delle relative navi;

- e) navi provenienti da un porto, ancoraggio od ormeggio compreso in una zona soggetta al tributo che escano dal canale in mare aperto per poi rientrare attraverso lo stesso canale;

- f) navi che facciano scalo in un porto, ancoraggio od ormeggio nei Paesi Bassi, senza con ciò compiere un'attività economica.

15 Per l'esecuzione dell'art. 15 d, n. 3, della SVW, in data 14 settembre 1995 è stato adottato il «Regeling verkeersbegeleidingstarieven scheepvaartverkeer» (regolamento sui tributi per l'assistenza alla navigazione marittima, *Nederlandse Staatscourant* 1995, n. 8). Esso stabilisce che, per navi di lunghezza da 41 a 100 metri, è dovuto un tributo di NLG 250, mentre per ogni metro ulteriore è dovuto un tributo supplementare di NLG 17, sino ad un limite massimo di NLG 2 800 per le navi di 250 metri ed oltre.

Cause principali e questioni pregiudiziali

16 L'Inspecteur ha inviato, rispettivamente, alla Sea-Land, società di diritto americano con sede in Wilmington (Stati Uniti), e alla Nedlloyd, società di diritto olandese con sede a Rotterdam (Paesi Bassi), fatture relative al prelievo del tributo VBS. Queste due società di trasporti marittimi hanno proposto reclamo avverso le dette fatture. L'Inspecteur ha respinto tali reclami con provvedimenti 5 febbraio, 15 e 19 maggio 1996. Con sentenze 19 gennaio 1998, l'Arrondissementsrechtbank te Rotterdam (Paesi Bassi) ha deciso che i ricorsi contro detti

provvedimenti erano fondati e, pertanto, li ha annullati. L'Inspecteur ha interposto appello contro tali sentenze dinanzi al Raad van State.

- 17 La Sea-Land e la Nedlloyd hanno sostenuto davanti al giudice del rinvio che il tributo VBS è in contrasto con la libera prestazione dei servizi. In effetti, la disparità di trattamento tra le imbarcazioni per la navigazione interna e le navi di alto mare, per quanto concerne l'assoggettamento al tributo VBS, darebbe luogo ad una discriminazione vietata dal Trattato. Le dette società hanno altresì sostenuto che l'esenzione dal tributo VBS, prevista in particolare per la navigazione interna, dev'essere considerata come un aiuto ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato. Tale aiuto, poiché non è stato comunicato alla Commissione, sarebbe illecito.
- 18 L'Inspecteur ha asserito che l'obbligo di partecipare al sistema VBS e di versare il relativo tributo costituisce una misura lecita, applicabile indistintamente a tutte le navi di lunghezza pari o superiore a 41 metri, indipendentemente dalla loro nazionalità. Qualora tale tributo costituisca tuttavia un ostacolo alla libera prestazione dei servizi, esso rientrerebbe nella deroga di cui alla sentenza 30 novembre 1995, causa C-55/94, Gebhard (Racc. pag. I-4165), o, quanto meno, in quella relativa ai motivi di pubblica sicurezza di cui all'art. 56 del Trattato, in combinato disposto con l'art. 66 dello stesso Trattato (divenuto art. 55 CE). Inoltre, l'Inspecteur ha sostenuto che l'esenzione dal tributo VBS vale senza distinzioni relative alla nazionalità delle navi che transitano nelle acque interne. Non vi sarebbe quindi alcuna distorsione della concorrenza all'interno del mercato interessato, cioè quello della navigazione interna, e neanche gli scambi intracomunitari ne sarebbero sensibilmente influenzati. Qualora, ciononostante, l'esenzione dovesse essere considerata un aiuto, l'Inspecteur ha rilevato che il beneficio pecuniario è talmente esiguo che dev'essere considerato un aiuto «de minimis», che, in quanto tale, sarebbe lecito. Del resto, il finanziamento pubblico di un'infrastruttura, come il sistema del tributo VBS, potrebbe essere considerato una misura generale di politica economica.
- 19 Il Raad van State ricorda che, grazie all'assistenza alla navigazione, è possibile fornire immediatamente informazioni alle imbarcazioni circolanti in zone ad alta densità di traffico o ad intenso trasporto di carichi pericolosi che rendono la

navigazione difficoltosa, informazioni che hanno in particolare l'obiettivo di favorire la sicurezza della navigazione.

- 20 Secondo detto organo giurisdizionale, il tributo VBS non costituisce né una discriminazione diretta, né una discriminazione indiretta in base alla nazionalità. Da una parte, tale tributo non dipenderebbe dalla bandiera dell'imbarcazione. D'altra parte, l'esenzione dal tributo VBS di cui godono le imbarcazioni per la navigazione interna dipenderebbe da ragioni oggettive. Tuttavia non si può escludere che l'obbligatorietà della partecipazione al sistema VBS e il concomitante obbligo di pagare un tributo VBS comportino una restrizione non discriminatoria della libera prestazione dei servizi. In tal caso occorrerebbe esaminare se tale ostacolo rientri nelle deroghe previste dal Trattato, in particolare in quella di cui all'art. 56.
- 21 Il giudice del rinvio si chiede inoltre se l'esenzione a favore delle imbarcazioni per la navigazione interna costituisca un aiuto vietato dall'art. 92 del Trattato. Esso considera che l'esenzione dal tributo VBS è giustificata dalla natura e dalla struttura interna del sistema. In ogni caso, sarebbe dubbio che tale provvedimento alteri la concorrenza e influenzi il commercio tra Stati membri. A tal riguardo, il giudice del rinvio rileva che la navigazione marittima e la navigazione interna non possono essere considerate costitutive di un unico mercato, in particolare per quanto riguarda l'asse Rotterdam-Anversa. Anche ammesso che si tratti di un aiuto, non si potrebbe escludere che si tratti di un aiuto «de minimis».
- 22 In tali circostanze, il Raad van State ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali, che sono formulate in termini identici nelle due cause principali:

«1) a) Se un sistema quale il VBS, in quanto dispone la partecipazione obbligatoria all'assistenza alla navigazione, costituisca un ostacolo alla

libera prestazione dei servizi ai sensi del combinato disposto del regolamento (CEE) n. 4055/86 e dell'art. 59 (...) del Trattato CE.

b) In caso negativo, se diversamente avvenga qualora ai partecipanti al sistema sia chiesto un compenso per i servizi prestati.

c) Se la questione sub 1, lett. b), debba essere risolta in maniera diversa qualora tale compenso venga riscosso nei confronti dei naviganti tenuti a partecipare al sistema, ma non nei confronti degli altri utenti di esso, come le imbarcazioni per la navigazione interna o le navi di alto mare di lunghezza inferiore a 41 metri.

2) a) Qualora un sistema quale il VBS, con il connesso obbligo di pagare un tributo, introduca un ostacolo alla libera prestazione dei servizi, se tale ostacolo rientri nelle deroghe previste all'art. 56 (...) del Trattato CE per le disposizioni che siano giustificate da motivi di pubblica sicurezza.

b) Se, ai fini della soluzione della questione di cui alla precedente lett. a), rilevi il fatto che il tributo sia più elevato del prezzo di costo effettivo dello specifico servizio fornito alla singola nave.

3) Qualora un sistema quale il VBS, con il connesso obbligo di pagare un tributo, introduca un ostacolo alla libera prestazione dei servizi e tale ostacolo non sia giustificato in base all'art. 56 (...) del Trattato CE, se tale ostacolo possa essere poi giustificato, vuoi per il fatto che esso comporta soltanto una "modalità di vendita" non discriminatoria ai sensi della sentenza Keck e Mithouard, vuoi per il fatto che esso soddisfa i requisiti elaborati a tal fine dalla Corte in altre sentenze, in particolare nella sentenza Gebhard.

4) a) Se un sistema di uno Stato membro, quale il VBS, debba essere considerato un aiuto ai sensi dell'art. 92 (...), n. 1, del Trattato CE in quanto esso esonera dall'obbligo di pagare il tributo determinate categorie di partecipanti al sistema, in particolare le imbarcazioni per la navigazione interna.

b) In caso affermativo, se tale aiuto rientri nell'ambito di applicazione del divieto contenuto in tale disposizione.

c) Qualora anche la questione sub 4, lett. b), debba essere risolta in senso affermativo, se la qualificazione di aiuto vietato in base al diritto comunitario abbia, ai sensi del diritto comunitario — ad esclusione degli operatori esentati —, anche conseguenze per il compenso che i partecipanti obbligati al pagamento sono tenuti a corrispondere».

23 Con ordinanza del Presidente della Corte 17 dicembre 1999, le cause C-430/99 e C-431/99 sono state riunite ai fini della fase scritta e orale e della sentenza.

Sulle prime tre questioni

24 Con le prime tre questioni il giudice del rinvio chiede in sostanza se il regolamento n. 4055/86, in combinato disposto con gli artt. 56 e 59 del Trattato, vieti un sistema di assistenza alla navigazione quale il sistema VBS di cui alla causa principale, che impone il pagamento di un tributo alle navi di alto mare con una lunghezza superiore a 41 metri, che partecipano obbligatoriamente a tale sistema, mentre altre imbarcazioni, come le imbarcazioni per la navigazione interna, sono esentate da tale tributo.

- 25 In via preliminare occorre ricordare che, per quanto riguarda l'ambito di applicazione *ratione materiae* del regolamento n. 4055/86, dal testo dell'art. 1, n. 1, risulta che tale regolamento si applica a servizi di trasporto marittimo tra gli Stati membri e tra questi ultimi ed i paesi terzi.
- 26 Per quanto riguarda la sfera di applicazione *ratione personae* del regolamento n. 4055/86, va rilevato che, ai sensi dell'art. 1, nn. 1 e 2, la libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo è applicabile ai cittadini degli Stati membri stabiliti in uno Stato membro diverso da quello del destinatario dei servizi, 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.
- 27 L'art. 58 del Trattato CE (divenuto art. 48 CE), il quale, ai sensi dell'art. 1, n. 3, del regolamento n. 4055/86, è applicabile alla materia da questo disciplinata, dispone che le società costituite conformemente alla legislazione di uno Stato membro e aventi la sede sociale, l'amministrazione centrale o il centro di attività principale all'interno della Comunità sono equiparate alle persone fisiche aventi la cittadinanza degli Stati membri.
- 28 Spetta al giudice nazionale verificare se le fattispecie di cui alla causa principale rientrano effettivamente nella sfera di applicazione del regolamento 4055/86, come descritta ai punti 25 e 26 della presente sentenza.
- 29 Le considerazioni che seguono sono fondate sulla premessa che ciò si verifica, quanto meno per una delle dette fattispecie.

- 30 Occorre ricordare che il regolamento n. 4055/86, adottato in base all'art. 84, n. 2, del Trattato, ha stabilito le misure d'applicazione, nel settore dei trasporti marittimi, del principio della libera prestazione dei servizi sancito dall'art. 59 del medesimo Trattato. La Corte si è d'altronde pronunciata in tal senso affermando che l'art. 1, n. 1, del detto regolamento definisce i beneficiari della libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi in termini sostanzialmente identici a quelli di cui all'art. 59 del Trattato (sentenza 5 ottobre 1994, causa C-381/93, Commissione/Francia, Racc. pag. I-5145, punto 10).
- 31 Inoltre, in particolare dagli artt. 1, n. 3, e 8 del regolamento n. 4055/86 emerge che quest'ultimo rende applicabile alla materia che esso disciplina tutte le norme del Trattato relative alla libera prestazione dei servizi (v., in tal senso, sentenza Commissione/Francia, citata, punti 11-13).
- 32 Orbene, secondo una giurisprudenza costante, la libera prestazione dei servizi, di cui all'art. 59 del Trattato, richiede non solo l'eliminazione di qualsiasi discriminazione nei confronti del prestatore di servizi stabilito in un altro Stato membro in base alla sua cittadinanza, ma anche la soppressione di qualsiasi restrizione, anche qualora essa si applichi indistintamente ai prestatori nazionali e a quelli degli altri Stati membri, qualora sia tale da vietare, ostacolare o rendere meno attraenti le attività del prestatore stabilito in un altro Stato membro ove egli fornisce legittimamente servizi analoghi (v., in particolare, sentenze 18 giugno 1998, causa C-266/96, Corsica Ferries France, Racc. pag. I-3949, punto 56; 23 novembre 1999, cause riunite C-369/96 e C-376/96, Arblade e a., Racc. pag. I-8453, punto 33, e 20 febbraio 2001, causa C-205/99, Analir e a., Racc. pag. I-1271, punto 21). In applicazione di tale principio, la libera prestazione dei servizi può essere invocata anche da un'impresa nei confronti dello Stato in cui è stabilita qualora i servizi siano forniti a destinatari stabiliti in un altro Stato membro (v., in particolare, sentenze Commissione/Francia, già citata, punto 14, e 29 aprile 1999, causa C-224/97, Ciola, Racc. pag. I-2517, punto 11).
- 33 A tal riguardo occorre constatare che il sistema VBS, imponendo il pagamento di un tributo alle navi di alto mare con una lunghezza superiore a 41 metri, mentre

esonera dallo stesso tributo le imbarcazioni per la navigazione interna, qualunque sia la loro bandiera e la nazionalità delle imprese che le utilizzano, non comporta alcuna discriminazione basata direttamente sulla nazionalità.

34 La Sea-Land e la Nedlloyd, appoggiate dalla Commissione, sostengono che il detto sistema le sfavorisce indirettamente a causa della nazionalità, poiché la navigazione interna, che è esentata dal tributo VBS, è effettuata prevalentemente da imbarcazioni battenti bandiera olandese. Orbene, le imbarcazioni battenti bandiera di uno Stato membro sarebbero utilizzate, di norma, da operatori economici nazionali, mentre gli armatori originari di altri Stati membri non utilizzerebbero, in genere, imbarcazioni immatricolate nel primo Stato.

35 Tali argomenti non possono essere accolti.

36 È vero che gli artt. 59 del Trattato e 60, terzo comma, dello stesso Trattato (divenuto art. 50, terzo comma, CE) proibiscono qualsiasi forma di discriminazione dissimulata che, sebbene basata su criteri in apparenza neutri, produca in pratica lo stesso risultato (v., in particolare, sentenza 3 febbraio 1982, cause riunite 62/81 e 63/81, *Seco et Desquenne & Giral*, Racc. pag. 223, punto 8); tuttavia, una differenza di trattamento può dare luogo ad una discriminazione solo se le situazioni considerate sono equiparabili (v., in particolare, sentenze 9 novembre 1995, causa C-479/93, *Francovich*, Racc. pag. I-3843, punto 23, e 19 settembre 2000, causa C-156/98, *Germania/Commissione*, Racc. pag. I-6857, punto 84).

37 Orbene, come risulta dalle sentenze di rinvio, nella fattispecie esistono differenze oggettive tra le navi di alto mare con lunghezza superiore a 41 metri e le imbarcazioni per la navigazione interna, in particolare per quanto riguarda i loro rispettivi mercati, differenze che evidenziano, del resto, che queste due categorie di mezzi di trasporto non si trovano in situazioni equiparabili.

- 38 Tuttavia bisogna constatare che il sistema VBS di cui alla causa principale, poiché impone il pagamento di un tributo alle navi di alto mare con una lunghezza superiore a 41 metri, è tale da ostacolare o rendere meno attraente la prestazione di detti servizi e costituisce, pertanto, una restrizione alla libera circolazione dei medesimi (v., in tal senso, sentenza Analir e a., citata, punto 22).
- 39 Occorre ricordare che la libera prestazione dei servizi, in quanto principio fondamentale del Trattato, può essere limitata solo con normative giustificate da ragioni imperative di interesse generale e che si applicano ad ogni persona o impresa che eserciti un'attività sul territorio dello Stato membro ospitante. Inoltre, per essere così giustificata, la normativa nazionale di cui trattasi deve essere idonea a garantire il conseguimento dello scopo perseguito e non andare oltre quanto necessario per il raggiungimento di quest'ultimo (v., in particolare, sentenza Analir e a., citata, punto 25).
- 40 Innanzi tutto, come si è precedentemente constatato, il sistema VBS non si applica in maniera discriminatoria.
- 41 Inoltre, per quanto attiene alla questione dell'esistenza di motivi imperativi di interesse generale idonei a giustificare la restrizione della libera prestazione dei servizi derivante dal detto sistema, si deve ricordare che la tutela della pubblica sicurezza figura tra i motivi che, ai sensi dell'art. 56, n. 1, del Trattato, possono giustificare restrizioni risultanti da un regime particolare per i cittadini stranieri. La tutela della sicurezza pubblica è quindi idonea, in linea di principio, a giustificare parimenti un provvedimento nazionale indistintamente applicabile, come quello nelle cause principali (v., in tal senso, sentenza 1° febbraio 2001, causa C-108/96, Mac Quen e. a., Racc. pag. I-837, punto 28).
- 42 Orbene, l'assistenza alla navigazione fornita nell'ambito del sistema VBS costituisce un servizio nautico essenziale per garantire la pubblica sicurezza nelle acque costiere e portuali, ed il tributo VBS, cui sono assoggettate le navi di alto

mare con lunghezza superiore a 41 metri, in quanto utenti di tale servizio, contribuisce all'interesse generale alla sicurezza pubblica in tali acque.

- 43 Infine, per quanto attiene alla proporzionalità, il sistema VBS, imponendo il pagamento di un tributo VBS alle navi di alto mare con lunghezza superiore a 41 metri, soddisfa tale criterio, purché vi sia un'effettiva correlazione tra il costo del servizio di cui queste imbarcazioni beneficiano e l'importo del detto tributo. Ciò non avverrebbe, in particolare, nel caso in cui un tale importo includesse fattori di costo imputabili a categorie di imbarcazioni diverse da quella delle navi di alto mare di lunghezza superiore a 41 metri, come, in particolare, quella delle imbarcazioni adibite alla navigazione interna.
- 44 Si devono quindi risolvere le prime tre questioni come segue: quanto alle fattispecie che rientrano nella sfera di applicazione del regolamento n. 4055/86, quest'ultimo, in combinato disposto con gli artt. 56 e 59 del Trattato, non vieta un sistema di assistenza alla navigazione, quale il sistema VBS di cui trattasi nelle cause principali, che impone il pagamento di un tributo alle navi di alto mare aventi una lunghezza superiore a 41 metri che partecipano obbligatoriamente a tale sistema, mentre altre imbarcazioni, quali le imbarcazioni per la navigazione interna, sono esentate da tale tributo, purché vi sia un'effettiva correlazione tra l'importo di detto tributo e il costo del servizio di cui beneficiano le navi di alto mare.

Sulla quarta questione

- 45 Con la quarta questione il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se un sistema di assistenza alla navigazione, quale il sistema VBS di cui trattasi nelle cause principali, costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato, in

quanto, anche se impone il pagamento di un tributo alle navi di alto mare con una lunghezza superiore a 41 metri, che partecipano obbligatoriamente a tale sistema, esenta da tale tributo altre imbarcazioni, in particolare le imbarcazioni per la navigazione interna.

46 In proposito occorre ricordare che, secondo una giurisprudenza costante, spetta esclusivamente al giudice nazionale, cui è stata sottoposta la controversia e che deve assumersi la responsabilità dell'emananda decisione giurisdizionale, valutare, alla luce delle particolari circostanze di ciascuna causa, sia la necessità di una pronuncia pregiudiziale per essere in grado di emettere la propria sentenza, sia la rilevanza delle questioni che sottopone alla Corte (v., in particolare, sentenza 15 dicembre 1995, causa C-415/93, *Bosman*, Racc. pag. I-4921, punto 59). Tuttavia, la Corte ha affermato di non poter statuire su una questione pregiudiziale sollevata da un giudice nazionale qualora appaia in modo manifesto che l'interpretazione di una norma comunitaria o il giudizio sulla sua validità chiesti da tale giudice non hanno alcuna relazione con l'effettività o con l'oggetto della causa principale, qualora il problema sia di natura ipotetica o quando la Corte non disponga degli elementi di fatto o di diritto necessari per fornire una soluzione utile alle questioni che le vengono sottoposte (v., in particolare, sentenza 13 luglio 2000, causa C-36/99, *Idéal tourisme*, Racc. pag. I-6049, punto 20).

47 Orbene, occorre constatare che la quarta questione è priva di rilevanza ai fini della soluzione delle controversie nelle cause principali, relative all'obbligo della Sea-Land e della Nedlloyd di pagare il tributo VBS. Nella fattispecie i debitori di un contributo obbligatorio non possono eccepire che l'esonero di cui fruiscono altre persone costituisce un aiuto di Stato per sottrarsi al versamento di detto contributo (v. sentenza 20 settembre 2001, causa C-390/98, *Banks*, Racc. pag. I-6117, punto 80).

48 Pertanto non si deve risolvere la quarta questione.

Sulle spese

- 49 50 Le spese sostenute dal governo olandese e dalla Commissione, che hanno presentato osservazioni alla Corte, non possono dar luogo a rifusione. Nei confronti delle parti nelle cause principali il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE (Sesta Sezione),

pronunciandosi sulle questioni sottoposte dal Raad van State con sentenze 4 novembre 1999, dichiara:

Per quanto riguarda le fattispecie che rientrano nella sfera di applicazione 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, quest'ultimo, in combinato disposto con gli artt. 56 e 59 del Trattato CE (divenuti, in seguito a modifica, artt. 46 CE e

49 CE), non vieta un sistema di assistenza alla navigazione, quale il «verkeersbegeleidingssysteem» di cui trattasi nelle cause principali, che impone il pagamento di un tributo alle navi di alto mare aventi una lunghezza superiore a 41 metri che partecipano obbligatoriamente a tale sistema, mentre altre imbarcazioni, quali le imbarcazioni per la navigazione interna, sono esentate da tale tributo, purché vi sia un'effettiva correlazione tra l'importo di detto tributo e il costo del servizio di cui beneficiano le navi di alto mare.

Macken

Gulmann

Puissochet

Schintgen

Cunha Rodrigues

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 13 giugno 2002.

Il cancelliere

Il presidente della Sesta Sezione

R. Grass

F. Macken