

SENTENZA DELLA CORTE

5 ottobre 1994 *

Nella causa C-381/93,

Commissione delle Comunità europee, rappresentata dal signor Xavier Lewis, membro del servizio giuridico, in qualità di agente, con domicilio eletto in Lussemburgo presso il signor Georgios Kremlis, membro del servizio giuridico, Centre Wagner, Kirchberg,

ricorrente,

contro

Repubblica francese, rappresentata dalla signora Catherine de Salins, vicedirettore degli affari giuridici presso il ministero degli Affari esteri, e dal signor Hubert Renié, segretario aggiunto principale presso la direzione degli affari giuridici del medesimo ministero, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo presso l'ambasciata di Francia, 9, boulevard Prince Henri,

convenuta,

avente ad oggetto il ricorso diretto a far dichiarare che la Repubblica francese, mantenendo in vigore una disciplina in base alla quale, in occasione dell'utilizza-

* Lingua processuale: il francese.

zione, da parte di una nave, di infrastrutture di porti situati sul suo territorio continentale o insulare, vengono riscosse 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 riscosse solo per l'imbarco alla partenza da porti continentali o insulari, e applicando ai passeggeri provenienti da o che si imbarcano diretti verso porti ubicati in un altro Stato membro tasse di tariffa più elevata di quella applicata per il caso in cui gli stessi si dirigano verso un porto ubicato nel territorio nazionale, 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 (GU L 378, pag. 1),

LA CORTE,

composta dai signori O. Due, presidente, G. F. Mancini, J. C. Moitinho de Almeida, M. Diez de Velasco e D. A. O. Edward, presidenti di sezione, C. N. Kakouris, R. Joliet, F. A. Schockweiler (relatore), G. C. Rodríguez Iglesias, F. Grévisse, M. Zuleeg, P. J. G. Kapteyn e J. L. Murray, giudici,

avvocato generale: C. O. Lenz
cancelliere: signora L. Hewlett, amministratore

vista la relazione d'udienza,

sentite le difese orali svolte dalle parti all'udienza dell'8 giugno 1994,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 12 luglio 1994,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con atto introduttivo depositato nella cancelleria della Corte il 3 agosto 1993, la Commissione delle Comunità europee ha proposto, ai sensi dell'art. 169 del Trattato CEE, un ricorso diretto a far dichiarare che la Repubblica francese, mantenendo in vigore una disciplina in base alla quale, in occasione dell'utilizzazione, da parte di una nave, di infrastrutture di porti situati sul suo territorio continentale o insulare, vengono riscalate 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 riscalate solo per l'imbarco alla partenza da porti continentali o insulari, e applicando ai passeggeri provenienti da o che si imbarcano diretti verso porti ubicati in un altro Stato membro tasse di tariffa più elevata di quella applicata per il caso in cui gli stessi si dirigono verso un porto ubicato nel territorio nazionale, 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 (GU L 378, pag. 1, in prosieguito: il «regolamento n. 4055/86»).

2 Ai sensi dell'art. R. 212-17 del code des ports maritimes francese (codice dei porti marittimi, in prosieguito: il «code»), nei porti marittimi della madrepatria francese viene riscossa una tassa per ogni passeggero sbarcato, imbarcato o trasbordato. Detta tassa, che è a carico dell'armatore, può essere trasferita da quest'ultimo sui passeggeri.

- 3 L'art. R. 212-19 del code, nella versione di cui al decreto 1° ottobre 1992, n. 92/1089, recante modifica delle tariffe della tassa sui passeggeri di navi mercantili riscossa a titolo di diritti portuali (JORF del 7 ottobre 1992), dispone:

«Nei porti marittimi della Francia continentale, per i passeggeri che utilizzano navi a cuscino d'aria o qualsiasi altra nave, le tariffe della tassa sui passeggeri di navi mercantili riscosse a titolo di diritti portuali sono le seguenti:

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

2. Passeggeri in provenienza da o diretti verso un porto delle isole britanniche o delle isole normanne: 17,52 FF.

3. 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.

4. Passeggeri in provenienza da o diretti verso qualsiasi altro porto: 74,81 FF.

(...)».

4 L'art. R. 212-20 inoltre dispone:

«Nei porti marittimi della Corsica, per i passeggeri che utilizzano navi a cuscino d'aria o qualsiasi altra nave, le tariffe della tassa sui passeggeri di navi mercantili riscossa a titolo di diritti portuali sono le seguenti:

1. 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).

2. 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.

3. Passeggeri in provenienza da o diretti verso qualsiasi altro porto: 49,88 FF.

(...)».

5 La Commissione allega che detto sistema impositivo contiene una doppia discriminazione: da un lato, la tariffa della tassa per i trasporti di passeggeri effettuati verso un porto francese è meno elevata di quella per i trasporti effettuati verso un porto di un altro Stato membro (fatta eccezione per i trasporti dalla Corsica verso la Sardegna); dall'altro, per i trasporti tra porti francesi la tassa è riscossa solo all'atto

dell'imbarco, mentre in caso di trasporti tra un porto francese e un porto di un altro Stato membro (fatta eccezione per quelli tra la Corsica e la Sardegna) la tassa viene riscossa all'atto sia dell'imbarco sia dello sbarco.

- 6 La Commissione ritiene che la disciplina francese, benché non contenga discriminazioni fondate sulla nazionalità del prestatore dei servizi di trasporto di cui trattasi, costituisca un ostacolo alla libera prestazione dei servizi, contrario all'art. 1 del regolamento n. 4055/86, dal momento che essa introduce in tal modo una distinzione tra i servizi di trasporto forniti all'interno della Francia e quelli diretti verso o in provenienza da un altro Stato membro, benché i servizi portuali a fronte dei quali la tassa è riscossa siano i medesimi in entrambi i casi.
- 7 Il governo francese allega in sua difesa che il regolamento n. 4055/86 attua in modo solo incompleto la libera prestazione dei servizi di trasporto marittimi, in quanto esso concerne solo i trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi e non i trasporti di tal tipo che si svolgono all'interno degli Stati membri, vale a dire il cabotaggio marittimo. Esso sottolinea a riguardo che l'art. 6, n. 1, del regolamento (CEE) del Consiglio 7 dicembre 1992, n. 3577, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo; GU L 364, pag. 7, in prosieguo: il «regolamento n. 3577/92»), entrato in vigore il 1° gennaio 1993, prevede all'art. 6, n. 1, che, nel Mediterraneo e lungo le coste francesi, la libera prestazione dei servizi per i servizi regolari di passeggeri e di traghetto sarà applicabile solo dal 1° gennaio 1999.
- 8 Da ciò discende, secondo il governo francese, che il rispetto da parte della Francia delle norme in materia di libera prestazione dei servizi va valutato separatamente per ciascuno dei due tipi di servizi. Ebbene, per ciascuno di essi la Francia soddi-

sferebbe i requisiti del diritto comunitario, in quanto, in materia di trasporti marittimi tra Stati membri in partenza da o diretti verso un porto francese, non esisterebbe alcuna discriminazione tra gli operatori francesi e quelli originari di altri Stati membri e in quanto, in materia di cabotaggio, tutti gli operatori originari di altri Stati membri si troverebbero nella medesima situazione rispetto alla normativa francese applicabile in materia.

- 9 Al fine di valutare la fondatezza dell'addebito della Commissione, occorre innanzitutto ricordare che l'art. 1, n. 1, del regolamento n. 4055/86, dispone che

«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».

- 10 Come la Corte ha dichiarato nella sua sentenza 14 luglio 1994, causa C-379/92, Peralta (Racc. pag. I-3456, punto 39), detta disposizione definisce in tal modo i beneficiari della libera prestazione dei servizi di trasporto marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi in termini sostanzialmente identici a quelli di cui all'art. 59 del Trattato.

- 11 Inoltre, disponendo che «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», l'art. 8 del regolamento n. 4055/86 traspone il principio contenuto nell'art. 60, terzo comma, del Trattato nell'ambito dei trasporti marittimi tra Stati membri.

- 12 Infine, a norma dell'art. 1, n. 3, del regolamento n. 4055/86, le disposizioni degli artt. 55, 56, 57, 58 e 62 del Trattato sono applicabili a detti tipi di trasporti marittimi.
- 13 Il regolamento n. 4055/86 rende in tal modo applicabile al settore dei trasporti marittimi tra Stati membri tutte le norme del Trattato disciplinanti la libera prestazione dei servizi.
- 14 In applicazione di tali norme, la libera prestazione dei servizi può essere invocata non solo dai cittadini degli Stati membri stabiliti in uno Stato membro diverso da quello del destinatario dei servizi, ma 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. sentenza 17 maggio 1994, causa C-18/93, Corsica Ferries Italia, Racc. pag. I-1783, punto 30), e, più in generale, in tutti i casi in cui il prestatore offre i propri servizi nel territorio di uno Stato membro diverso da quello nel quale è stabilito (v. sentenza 26 febbraio 1991, causa C-154/89, Commissione/Francia, Racc. pag. I-659, punti 9 e 10, e sentenza Peralta, già citata, punto 41).
- 15 Orbene, i servizi di trasporto marittimo tra Stati membri non solo sono spesso forniti a destinatari stabiliti in uno Stato membro diverso da quello del prestatore, ma per di più, per definizione, sono offerti almeno in parte sul territorio di uno Stato membro diverso da quello in cui il prestatore è stabilito.
- 16 Essendo accertato che le prestazioni di servizi di cui trattasi nel presente ricorso rientrano nell'ambito dell'art. 59 del Trattato, occorre ricordare che, conforme-

mente alla giurisprudenza della Corte, l'art. 59 osta all'applicazione di qualsiasi normativa nazionale la quale, senza giustificazioni oggettive, ostacoli la possibilità per un prestatore di servizi di esercitare effettivamente tale libertà (v. sentenza 25 luglio 1991, causa C-288/89, Gouda, Racc. I-4007).

- 17 Nell'ottica di un mercato unico, e onde consentire la realizzazione degli obiettivi di quest'ultimo, tale libertà osta anche all'applicazione di qualsiasi normativa nazionale che abbia l'effetto di rendere la prestazione di servizi tra Stati membri più difficile della prestazione di servizi puramente interna a uno Stato membro.
- 18 Conseguentemente, le prestazioni di servizi di trasporto marittimo tra Stati membri non possono essere soggette a condizioni più rigide di quelle cui sono soggette, sul piano interno, le prestazioni di servizi analoghi.
- 19 La circostanza richiamata dal governo francese che, in forza del regolamento n. 3577/92, la libera prestazione dei servizi si applica ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri solo gradualmente e nei termini ivi stabiliti è al riguardo irrilevante. Tale regolamento concerne infatti solo l'accesso dei prestatori di servizi di altri Stati membri al cabotaggio marittimo e non definisce le norme che vanno rispettate nei trasporti marittimi tra Stati membri.
- 20 Ammettere che detta circostanza possa autorizzare gli Stati membri a imporre ai trasporti marittimi tra Stati membri oneri più gravosi di quelli imposti ai trasporti interni avrebbe la conseguenza di privare di una parte notevole del suo effetto utile

l'applicazione del regime della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri, di cui al regolamento n. 4055/86.

- 21 Di conseguenza, si deve ritenere che una normativa nazionale la quale, benché applicabile senza discriminazioni a qualsiasi nave, a prescindere dal fatto che sia utilizzata da prestatori di servizi nazionali od originari di altri Stati membri, pone una distinzione a seconda che dette imbarcazioni effettuino trasporti interni o trasporti diretti verso altri Stati membri e garantisce in tal modo un vantaggio particolare al mercato interno e ai trasporti nazionali dello Stato membro di cui trattasi costituisce una restrizione alla libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo, vietata ai sensi del regolamento n. 4055/86.
- 22 Ebbene, è giocoforza constatare che la disciplina francese incriminata nella fattispecie prevede, per i servizi di trasporto effettuati tra un porto francese e un porto di un altro Stato membro, un regime di tassazione meno favorevole di quello per i servizi di trasporti effettuati tra porti francesi.
- 23 Ciò posto, occorre accogliere il ricorso della Commissione e constatare l'inadempimento nei termini di cui alle conclusioni di quest'ultima.

Sulle spese

- 24 Ai sensi dell'art. 69, n. 2, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese. Poiché la Repubblica francese è rimasta soccombente, va condannata alle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE

dichiara e statuisce:

- 1) La Repubblica francese, mantenendo in vigore una disciplina in base alla quale, in occasione dell'utilizzazione, da parte di una nave, di infrastrutture di porti situati sul suo territorio continentale o insulare, vengono riscosse 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 riscosse solo per l'imbarco alla partenza da porti continentali o insulari, e applicando ai passeggeri provenienti da o che s'imbarcano diretti verso porti ubicati in un altro Stato membro tasse di tariffa più elevata di quella applicata per il caso in cui gli stessi si dirigano verso un porto ubicato nel territorio nazionale, 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.

- 2) La Repubblica francese è condannata alle spese.

Due	Mancini	Moitinho de Almeida
Diez de Velasco	Edward	Kakouris
Joliet	Schockweiler	Rodríguez Iglesias
Grévisse	Zuleeg	Kapteyn
		Murray

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 5 ottobre 1994.

Il cancelliere

R. Grass

Il presidente

O. Due