CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE F.G. JACOBS

presentate il 30 marzo 2000 *

1. Nel presente procedimento la Commissione ha presentato un ricorso diretto a far dichiarare che la Repubblica francese, avendo mantenuto immutato l'art. 257, n. 1, del codice doganale francese per quanto riguarda gli armatori comunitari cui si riferisce l'art. 1, 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 all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo) [1], è venuta meno agli obblighi che le incombono in forza del detto regolamento.

2. L'art. 1, n. 1, del regolamento dispone quanto segue:

«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».

3. Alcune deroghe riguardanti la Repubblica francese sono contenute nell'art. 6, il quale, per la parte che qui interessa, così recita:

«1. 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 di crociera, sino al 1° gennaio 1995;

* Lingua originale: l'inglese.

1 — GU 1992 L 364, pag. 7.

— trasporto di merci strategiche (petrolio e prodotti petroliferi, nonché acqua potabile), sino al 1° gennaio 1997;

— servizi con navi di meno di 650 tonnellate lorde, sino al 1° gennaio 1998;

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

2. Mediante deroga sono temporaneamente esentati dall'applicazione del presente regolamento sino al 1° gennaio 1999 i servizi di cabotaggio tra le isole nel Mediterraneo e il cabotaggio per quanto riguarda gli arcipelaghi delle Canarie, delle Azzorre e di Madera, nonché Ceuta e Melilla, le isole francesi lungo la costa atlantica e i dipartimenti francesi d'oltremare.

3. (...)».

4. La normativa francese in materia di cabotaggio marittimo è contenuta nel codice doganale francese dell'11 maggio 1997. L'art. 257, n. 1, del codice prevede che i trasporti effettuati tra i porti della Francia metropolitana siano riservati alle navi battenti bandiera francese. Tuttavia, il Ministro competente per la marina mercantile può autorizzare una nave straniera ad effettuare un trasporto determinato.

5. La Repubblica francese riconosce che la formulazione attuale del codice non è conforme al regolamento e che il disegno di legge che apporta le modifiche al codice non è ancora stato approvato. Tuttavia, essa fa valere di aver adottato due provvedimenti. In primo luogo, è stata pubblicata nel Bollettino ufficiale delle dogane n. 1139 del 19 marzo 1993 una circolare che riprende il contenuto del regolamento (circolare n. 93-S-030 del 19 marzo 1993). In secondo luogo, una nota a fondo pagina relativa all'art. 257 del codice doganale contiene un rinvio al regolamento, riprendendone per intero l'intitolazione (ma nulla di più).

6. La Commissione replica facendo valere che né la circolare né la nota a fondo pagina possono porre rimedio alla mancata modifica del codice. Concordo con questa tesi. Soltanto la modifica della normativa incompatibile può far cessare la violazione. Come statuito dalla Corte, l'incompatibi-

lità della legislazione nazionale con le disposizioni del diritto comunitario, persino direttamente applicabili, può essere definitivamente soppressa solo tramite disposizioni interne vincolanti che abbiano lo stesso valore giuridico di quelle da modificare [2]. E' chiaro che la circolare non è in grado di porre rimedio all'omessa modifica del codice.

7. Quanto alla nota a fondo pagina relativa all'art. 257 del codice doganale francese, che fa rinvio al regolamento, essa è a mio avviso assolutamente inadeguata, giacché il suddetto articolo è semplicemente incompatibile con il regolamento medesimo. Come affermato dalla Corte, «i principi della certezza del diritto e della tutela dei privati esigono che, nelle materie disciplinate dal diritto comunitario, la normativa degli Stati membri abbia una formulazione non equivoca, sì da consentire agli interessati di conoscere i propri diritti ed obblighi in modo chiaro e preciso, ed ai giudici di garantirne l'osservanza» [3]. Risulta chiaramente che le norme del codice doganale francese non soddisfano tali requisiti.

2 — V., ad esempio, sentenza 15 ottobre 1986, causa 168/85, Commissione/Italia (Racc. pag. 2945, punto 13).

3 — Sentenza 21 giugno 1988, causa 257/86, Commissione/Italia (Racc. pag. 3249, punto 12).

Conclusione

8. Premesso quanto sopra, suggerisco che la Corte voglia:

«1) dichiarare che la Repubblica francese, avendo mantenuto immutato l'art. 257, n. 1, del codice doganale francese per quanto riguarda gli armatori comunitari cui si riferisce l'art. 1, 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 all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo), è venuta meno agli obblighi che le incombono in forza del detto regolamento;

2) condannare la Repubblica francese alle spese».