SENTENZA DELLA CORTE (Quinta Sezione)
13 luglio 2000 *

Nella causa C-160/99,

Commissione delle Comunità europee, rappresentata dai signori F. Benyon, consigliere giuridico, e B. Mongin, membro del servizio giuridico, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo presso il signor C. Gómez de la Cruz, membro del medesimo servizio, Centre Wagner, Kirchberg,

ricorrente,

contro

Repubblica francese, rappresentata dalla signora K. Rispal-Bellanger, vicedirettore presso la direzione «Affari giuridici» del Ministero degli Affari esteri, e dal signor D. Colas, segretario agli Affari esteri presso la stessa direzione, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo presso l'ambasciata di Francia, 8 B, boulevard Joseph II,

convenuta,

* Lingua processuale: il francese.

avente ad oggetto il ricorso diretto a far dichiarare che la Repubblica francese, avendo mantenuto immutato l'art. 257, n. 1, del codice doganale francese dell'11 maggio 1977 per quanto riguarda gli armatori comunitari contemplati dall'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) (GU L 364, pag. 7), è venuta meno agli obblighi che le incombono in forza del detto regolamento,

LA CORTE (Quinta Sezione),

composta dai signori D.A.O. Edward, presidente di sezione, L. Sevón, P.J.G. Kapteyn (relatore), P. Jann e M. Wathelet, giudici,

avvocato generale: F.G. Jacobs
cancelliere: R. Grass

vista la relazione del giudice relatore,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 30 marzo 2000,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con atto introduttivo depositato presso la cancelleria della Corte il 30 aprile 1999, la Commissione delle Comunità europee ha proposto, ai sensi dell'art. 169 del Trattato CE (divenuto art. 226 CE), un ricorso diretto a far dichiarare che la Repubblica francese, avendo mantenuto immutato l'art. 257, n. 1, del codice doganale francese dell'11 maggio 1977 (in prosieguo: il «codice») per quanto riguarda gli armatori comunitari contemplati dall'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) (GU L 364, pag. 7; in prosieguo: il «regolamento»), è venuta meno agli obblighi che le incombono in forza del detto regolamento.

2 L'art. 1 del regolamento prevede che, a decorrere dal 1° gennaio 1993, la libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo all'interno di uno Stato membro (cabotaggio marittimo) sia 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 L'art. 6 del predetto regolamento dispone quanto segue:

«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;

— 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 Ai sensi dell'art. 9 del regolamento, prima di adottare le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative in attuazione dello stesso regolamento, gli Stati membri devono consultare la Commissione e comunicare a quest'ultima le disposizioni adottate.

5 Il regolamento è entrato in vigore il 1° gennaio 1993.

6 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.

7 Una nota a fondo pagina relativa a tale articolo (in prosieguo: la «nota a fondo pagina») recita:

«Si veda anche il 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)».

8 L'art. 258 del codice così dispone:

«1. Sono parimenti riservati alle navi battenti bandiera francese i trasporti effettuati:

a) tra i porti di un medesimo dipartimento francese d'oltremare;

b) tra i porti dei dipartimenti della Guadalupa, della Guyana e della Martinica.

2. Con decreti del Ministro competente per la marina mercantile, adottati previo parere del Ministro del bilancio, possono essere riservati alle navi francesi i trasporti di determinate merci effettuati:

a) tra i porti dei dipartimenti francesi d'oltremare e quelli della Francia metropolitana;

b) tra i porti della Réunion e quelli degli altri dipartimenti francesi d'oltremare.

3. Alle disposizioni dei paragrafi 1 e 2 del presente articolo può derogarsi mediante provvedimenti degli organi periferici dell'amministrazione marittima».

9 L'art. 259, n. 1, del codice prevede che, in caso di eventi eccezionali che abbiano per effetto di interrompere temporaneamente le comunicazioni marittime riservate alla flotta francese, il governo possa, con decreto del Consiglio dei ministri, sospendere l'applicazione dell'art. 257 per tutta la durata dell'interruzione.

10 Il 4 agosto 1994 la Commissione rammentava alle autorità francesi l'obbligo ad esse incombente in forza dell'art. 9 del regolamento. La Commissione chiedeva altresì che le venissero comunicate, entro il 31 agosto 1994, la disciplina vigente in Francia in materia di cabotaggio marittimo ed ogni nuova disposizione

legislativa o amministrativa adottata successivamente all'entrata in vigore del regolamento.

11 Con lettera 29 settembre 1994 le autorità francesi rispondevano che nessuna nuova disposizione legislativa, regolamentare o amministrativa era stata adottata per consentire l'applicazione del suddetto regolamento.

12 In data 14 febbraio 1996 la Commissione, ritenendo l'art. 257, n. 1, del codice doganale in contrasto con le disposizioni dell'art. 1 del regolamento, intimava alla Repubblica francese di porre fine a tale situazione.

13 Non avendo ricevuto risposta nel termine impartito dalla lettera di diffida, la Commissione, in data 25 aprile 1997, inviava un parere motivato alla Repubblica francese, invitandola ad adeguarsi al medesimo nel termine di due mesi dalla notifica.

14 Il 25 giugno 1997 le autorità francesi, rispondendo al parere motivato, trasmettevano alla Commissione una bozza di disegno di legge recante modifica degli artt. 257-259 del codice. Le dette autorità, preliminarmente all'adozione del provvedimento, sollecitavano il parere della Commissione, senza peraltro fornire indicazioni sulla presumibile data di entrata in vigore del provvedimento stesso.

15 Con lettera 17 ottobre 1997 la Commissione chiedeva alle autorità francesi di formulare più chiaramente il testo degli artt. 258 e 259 della bozza di disegno di legge e suggeriva una differente redazione del testo dell'art. 258, n. 3. Il 6 maggio 1998 le autorità francesi comunicavano alla Commissione il proprio consenso rispetto all'emendamento proposto. Esse rifiutavano invece di apportare la modifica dell'art. 259 auspicata dalla Commissione. L'11 agosto 1998 la Commissione reiterava la propria richiesta di una più chiara formulazione della norma in questione. Con risposta in data 15 settembre 1998 le autorità francesi

accettavano l'emendamento proposto e affermavano che si sarebbero sforzate di fare adottare in tempi brevissimi le modifiche legislative in questione, omettendo tuttavia di precisare i tempi previsti per il relativo iter.

16 Con lettera 16 febbraio 1999 le autorità francesi sottoponevano alla Commissione una nuova bozza di disegno di legge recante modifica degli artt. 257 e 259 del codice, tenendo conto dei suggerimenti formulati per assicurarne la conformità al regolamento. In tale lettera si precisava che le autorità francesi confidavano di proporre al Parlamento l'adozione di un disegno di legge complessivo per l'adeguamento al diritto comunitario raggruppante i diversi disegni di legge in corso. Tuttavia, non veniva fornita alcuna indicazione circa i tempi previsti per l'iter di adozione.

17 Con telecopia 13 aprile 1999 le autorità francesi trasmettevano una nuova versione del disegno di legge, identica alla precedente, fatta eccezione per un riferimento alle navi immatricolate in uno Stato firmatario dell'accordo sullo Spazio economico europeo. La detta telecopia annunciava, senza ulteriori precisazioni, che il testo trasmesso sarebbe stato presentato al Parlamento nel mese di luglio 1999.

18 Alla luce di tali fatti, la Commissione decideva di presentare l'odierno ricorso.

19 La Commissione fa valere che l'art. 257, n. 1, del codice è palesemente in contrasto con l'art. 1, n. 1, del regolamento, in quanto riserva il cabotaggio (trasporti effettuati tra i porti della Francia metropolitana) alle navi battenti bandiera francese.

20 La Repubblica francese riconosce che la formulazione attuale di tale norma non è conforme al regolamento e che il disegno di legge con le modifiche non è ancora

stato votato. Tuttavia, essa fa valere di aver adottato due provvedimenti volti ad assicurare fin da subito l'applicazione della normativa comunitaria in attesa della modifica legislativa in preparazione. Si tratta, in primo luogo, di una circolare che riprende il contenuto del regolamento (circolare n. 93-S-030 19 marzo 1993, *Bulletin officiel des douanes* n. 1139 19 marzo 1993; in prosieguo: la «circolare») e, inoltre, della nota a fondo pagina.

21 A questo proposito, si deve constatare come i due provvedimenti in parola non siano idonei a far venir meno la violazione consistente nell'omessa modifica del codice al fine di renderlo conforme al regolamento.

22 Infatti, secondo una costante giurisprudenza, il conservare immutata, nella normativa di uno Stato membro, una disposizione incompatibile con una norma di diritto comunitario, sia pure direttamente efficace nell'ordinamento giuridico degli Stati membri, determina una situazione di fatto ambigua lasciando gli amministrati in uno stato d'incertezza circa le possibilità di cui dispongono di valersi del diritto comunitario; questo stato di cose costituisce quindi, da parte dello Stato membro interessato, un inadempimento degli obblighi impostigli dal Trattato (v., in particolare, sentenza 26 aprile 1988, causa 74/86, Commissione/Germania, Racc. pag. 2139, punto 10).

23 Inoltre, la Corte ha più volte ricordato come l'incompatibilità di una normativa nazionale con le disposizioni comunitarie possa essere definitivamente soppressa solo tramite disposizioni interne vincolanti che abbiano lo stesso valore giuridico di quelle da modificare (v., in particolare, sentenza 15 ottobre 1986, causa 168/85, Commissione/Italia, Racc. pag. 2945, punto 13). A questo proposito, è sufficiente rilevare come né la circolare né il semplice rinvio al regolamento effettuato nella nota a fondo pagina possano essere qualificati come disposizioni interne dotate del valore giuridico predetto.

24 Da quanto sopra consegue che, avendo mantenuto immutato l'art. 257, n. 1, del codice per quanto riguarda gli armatori comunitari contemplati dall'art. 1, n. 1, del regolamento, la Repubblica francese è venuta meno agli obblighi che le incombono in forza del detto regolamento.

Sulle spese

25 A norma dell'art. 69, n. 2, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. Poiché la Commissione ha chiesto la condanna della Repubblica francese, quest'ultima, essendo risultata soccombente, dev'essere condannata alle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE (Quinta Sezione)

dichiara e statuisce:

1) Avendo mantenuto immutato l'art. 257, n. 1, del codice doganale francese dell'11 maggio 1977 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), la Repubblica francese è venuta meno agli obblighi che le incombono in forza del detto regolamento.

2) La Repubblica francese è condannata alle spese.

Edward Sevón Kapteyn

Jann Wathelet

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 13 luglio 2000.

Il cancelliere

R. Grass

Il presidente della Quinta Sezione

D.A.O. Edward