RELAZIONE D'UDIENZA
presentata nel procedimento C-49/89 *

I — Antefatti e procedimento

1. Il « code des ports maritimes » francese dispone, all'articolo L.211-1, che un diritto portuale può essere riscosso nei porti marittimi per le operazioni commerciali o di permanenza delle navi, ivi effettuate. Per quanto riguarda le navi mercantili l'articolo L.211-2 istituisce a carico dell'armatore una tassa sui passeggeri sbarcati, imbarcati o trasbordati.

Per i porti marittimi della Corsica l'articolo R.212-20 istituisce una tassa su tutti i passeggeri diretti verso un porto della Corsica, della Francia metropolitana o della Sardegna ed una tassa della stessa aliquota su tutti i passeggeri provenienti da o diretti verso un porto europeo.

Il regime d'imposizione unica di cui beneficiava il traffico fra la Corsica e l'Italia, a partire dall'emanazione di un decreto 27 gennaio 1969, è stato abrogato con decreto 12 maggio 1981 che reintroduceva per i collegamenti fra la Corsica e l'Italia, salvo la Sardegna, il regime generale del traffico internazionale comportante la riscossione di tributi in partenza da e in arrivo in un porto corso.

2. La società Corsica Ferries France (in prosieguo: la « società Corsica Ferries »), che esercisce tre navi di linea fra la Corsica ed alcuni porti italiani, agiva in giudizio contro l'amministrazione doganale per la restituzione dei tributi versati, sostenendo che la disciplina francese introduce una discriminazione fra le navi che assicurano i collegamenti fra la Corsica e i porti della Francia continentale, tenuti a pagare il tributo sui passeggeri solo alla partenza dal porto corso, e le navi traghetto fra la Corsica e i porti degli Stati comunitari diversi dalla Francia, soggette a tributo in arrivo e in partenza.

3. A seguito della reiezione della sua domanda da parte del « tribunal de grande instance » e della « cour d'appel » di Bastia, la società Corsica Ferries presentava ricorso in cassazione.

4. Ritenendo che la controversia implicasse l'interpretazione di alcuni articoli del trattato CEE, con sentenza 17 gennaio 1989 la « cour de cassation » francese sospendeva il procedimento, in forza dell'articolo 177 del trattato CEE, fino alla pronuncia della Corte di giustizia sulla seguente questione pregiudiziale:

« Se il trattato, in particolare gli articoli 59, 62 e 84, debba essere interpretato nel senso che uno Stato membro è autorizzato a riscuotere tasse allo sbarco e all'imbarco di passeggeri, in occasione dell'uso da parte di una nave d'impianti portuali situati nel suo territorio insulare, quando i passeggeri provengono da porti situati in un altro Stato membro o si dirigono verso questi ultimi, mentre nel caso di trasporto fra due porti situati nel territorio nazionale dette tasse sono riscosse soltanto per l'imbarco alla partenza dal porto insulare ».

* Lingua processuale: il francese

5. La sentenza della cour de cassation è stata registrata nella cancelleria della Corte il 23 febbraio 1989.

6. Conformemente all'articolo 20 del protocollo sullo statuto della Corte di giustizia della Comunità economica europea, hanno presentato osservazioni scritte: il 12 maggio 1989, la Commissione delle Comunità europee, rappresentata dal suo consigliere giuridico sig. Jean Amphoux; il 22 maggio 1989, la società Corsica Ferries, ricorrente in cassazione, rappresentata dagli avv. ti Thouvenin, del foro di Parigi, e Scapel, del foro di Marsiglia.

7. Su relazione del giudice relatore, sentito l'avvocato generale, la Corte ha deciso di passare alla fase orale senza istruttoria preliminare.

8. Con decisione 21 giugno 1989, ex articolo 95, §§ 1 e 2 del regolamento di procedura, la Corte ha rimesso la causa dinanzi alla seconda sezione.

II — Osservazioni scritte presentate alla Corte

1. La *società Corsica Ferries,* ricorrente in cassazione, afferma che, in vigenza della legislazione francese dal 1969 al 1981, le navi che assicuravano i collegamenti fra l'Italia e la Corsica non subivano discriminazioni rispetto alle navi in servizio tra la Francia continentale e la Corsica. Solo nel 1981 le autorità francesi hanno emanato l'attuale disciplina discriminatoria che del resto si applica in tutti i porti marittimi francesi.

L'articolo 84 del trattato CEE esclude i trasporti marittimi dalle disposizioni sulla politica comune in materia di trasporti, oggetto del titolo IV della seconda parte del trattato. Si pone quindi il problema dell'applicazione a questo tipo di trasporti delle norme del trattato sulla libera prestazione dei servizi, di cui agli articoli da 59 a 66 del titolo III del trattato stesso.

Pur nell'ipotesi in cui queste disposizioni non siano direttamente applicabili, i principi generali del trattato ostano ad una normativa come quella francese di cui è causa.

Sulla libera prestazione dei servizi

L'articolo 61, n. 1, del trattato CEE stabilisce che la libera circolazione dei servizi in materia di trasporti è regolata dalle disposizioni del titolo relativo ai trasporti. Pertanto, occorrerebbe chiedersi se il combinato disposto di questa norma e dell'articolo 84 osti all'applicazione delle regole generali del trattato sui servizi, alle normative nazionali in materia di trasporti marittimi. Una risposta positiva si deduce dalla sentenza 4 aprile 1974, Commissione/Francia (causa 167/73, Racc. pag. 359), ove la Corte ha riconosciuto che, sebbene ex articolo 84, n. 2, i trasporti marittimi e aerei siano sottratti, fino a diversa decisione del Consiglio, ai canoni del titolo IV della seconda parte del trattato, relativo alla politica comune dei trasporti, essi restano soggetti, alla stessa guisa degli altri mezzi di trasporti, ai principi generali del trattato. In questa sentenza la Corte ha applicato ai trasporti marittimi gli articoli da 48 a 51 del trattato; nelle sentenze 12 ottobre 1978, Commissione/Belgio

(causa 156/77, Racc. pag. 1881), e 30 aprile 1986, Asjes (cause da 209 a 213/84, Racc. pag. 1457), ha applicato al settore dei trasporti le norme dei trattati in materia di sovvenzioni pubbliche e concorrenza.

Il regolamento 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), sancisce all'articolo 1 l'applicazione del principio della libera circolazione dei servizi in materia di trasporti marittimi. Ora, la normativa francese contravviene al principio di non discriminazione inerente alla libera circolazione dei servizi.

Ai sensi dell'articolo 62 del trattato CEE, gli Stati membri non introducono nuove restrizioni alla libertà effettivamente raggiunta, per quanto riguarda la prestazione dei servizi. Ora, mentre la normativa francese in vigore nel 1969 assicurava la parità di trattamento fra navi in servizio tra la Francia continentale e la Corsica e quelle che collegano l'Italia alla Corsica, le disposizioni adottate nel 1981 hanno introdotto un trattamento discriminatorio. Non può trarsi argomento dalla preesistenza di un simile trattamento discriminatorio al 1° gennaio 1958, data di entrata in vigore del trattato CEE, né dalla circostanza che la normativa del 1981 non costituisce una nuova restrizione rispetto alla restrizione esistente nel 1958. Infatti, l'obbligo di « standstill » di cui all'articolo 62 implica, per lo stato, non solo il divieto di introdurre nuove restrizioni alla libertà esistente al momento dell'entrata in vigore del trattato, ma anche di ripristinare restrizioni soppresse durante il periodo transitorio.

Sui principi generali del trattato

Il principio di non discriminazione è sancito dall'articolo 59 del trattato sulla libera prestazione dei servizi, ma è nel contempo un principio fondamentale di diritto comunitario, indispensabile all'instaurazione di un mercato comune. Ora, i trasporti marittimi sono soggetti ai principi generali del trattato. Non sono vietate solo le discriminazioni sulla base della nazionalità, più specificamente menzionate dall'articolo 7 del trattato, ma qualsiasi tipo di discriminazione fondata sul luogo in cui si svolge un'attività economica e che sia d'ostacolo all'istituzione di uno spazio economico unificato. In materia di previdenza sociale la Corte ha perciò condannato la differenza di prestazioni collegata alla presenza o meno dell'assicurato nello stato dell'ente assicuratore (sentenza 19 marzo 1964, Unger, causa 75/64, Racc. pag. 355); parimenti, in materia di libera prestazione dei servizi, sono state condannate discriminazioni fondate non sulla cittadinanza ma sul luogo di residenza (sentenza 3 dicembre 1974, Van Binsbergen, causa 33/74, Racc. pag. 1299). Nella sentenza 15 gennaio 1986, Pinna (causa 41/84, Racc. pag. 17), sono state dichiarate invalide alcune disposizioni del regolamento (CEE) n. 1408/71 che escludevano la concessione di prestazioni familiari francesi a lavoratori soggetti alla legge francese per i familiari residenti nel territorio di un altro Stato membro, sancendo così implicitamente il principio di non discriminazione geografica.

È privo di pertinenza l'argomento secondo il quale gli esercenti di navi, tenuti a pagare la tassa, possono trasferirla sul prezzo di vendita fatturato ai passeggeri. Da un lato, la ricorrente nella causa principale ha preso a suo carico le tasse controverse; dall'altro, il trattato vieta non solo le discriminazioni gravanti sui prestatori dei servizi, ma anche

quelle nei confronti dei fruitori di detti servizi.

Ciò considerato, la società Corsica Ferries propone di risolvere come segue la questione sottoposta alla Corte:

« Il trattato osta a che uno Stato membro riscuota, per l'uso da parte di una nave di installazioni portuali situate sul proprio territorio, tributi calcolati sulla base del numero dei passeggeri sbarcati e imbarcati, quando detta nave effettua un collegamento con un porto sito in un altro Stato membro, mentre nel caso di trasporto fra due porti situati nel proprio territorio, detto stato riscuote tributi calcolati soltanto sul numero dei passeggeri imbarcati ».

2. La *Commissione* ritiene che l'analisi delle disposizioni nazionali in causa, alla luce del diritto comunitario, rende palese il loro carattere discriminatorio. Non si tratta tuttavia di una discriminazione in base alla nazionalità dei passeggeri, della bandiera della nave, o della nazionalità dell'armatore o dello Stato membro ove questi è stabilito. Essa nondimeno può mettere in causa la libera prestazione dei servizi nel settore dei trasporti marittimi di passeggeri. La legislazione francese, infatti, gravando i servizi intracomunitari relativi a zone di confine di un carico finanziario superiore a quello previsto per servizi strettamente nazionali, ha effetti analoghi ad una tassa di effetto equivalente a un dazio doganale nel commercio intracomunitario di merci. Si tratta di una discriminazione da sopprimere in ogni caso, prescindendo dalla gravità dei suoi effetti.

La giurisprudenza della Corte sulla libera circolazione delle merci, secondo la quale è vietato qualsiasi provvedimento che colpisca le esportazioni o le importazioni specificamente in occasione del passaggio della frontiera, ha stabilito principi ugualmente validi in materia di libera prestazione dei servizi.

Il divieto di restrizioni alle libertà fondamentali del trattato vale indipendentemente dalla qualificazione di diritto nazionale data a questi provvedimenti. E vero che nella sentenza 21 settembre 1988, Van Eycke (causa 267/86, Racc. pag. 4769), la Corte ha riconosciuto che gli articoli da 95 a 97, del trattato riguardano soltanto le tasse ed imposte sulle merci. Tuttavia le discriminazioni fiscali che incidono sulla libera circolazione delle persone o dei servizi dovrebbero parimenti ricadere sotto le norme del trattato relative a dette libertà. D'altronde nelle sentenze 28 gennaio 1986, Commissione/Francia (causa 270/83, Racc. pag. 273) e 6 luglio 1988, Ministère public/Ledoux (causa 127/86, Racc. pag. 3741), la Corte ha dichiarato che la natura fiscale di un provvedimento non lo sottrae ai divieti posti dalle disposizioni sulla libera circolazione delle persone o dei servizi.

Nel presente procedimento si pone tuttavia la questione dell'applicazione ai trasporti delle regole generali del trattato, con speciale riguardo all'articolo 84. Nella citata sentenza 4 aprile 1974 la Corte ha riconosciuto che i trasporti marittimi e aerei sono soggetti alle regole generali del trattato. Nella citata sentenza 30 aprile 1986 essa ha applicato ai trasporti aerei le regole di concorrenza del trattato. L'assoggettamento dei trasporti alle regole generali del trattato vale però salvo contraria disposizione espressa del trattato stesso. Ora, questa deroga espressa è prevista dall'articolo 61, n. 1, interpretato dalla Corte nella predetta sentenza 30 aprile 1986, nel senso che la libera

circolazione dei servizi in materia di trasporti non è disciplinata dalle disposizioni del capo relativo alla prestazione dei servizi, ma da quelle del titolo sulla politica comune dei trasporti. L'effettiva attuazione di tale politica è subordinata all'emanazione di atti adottati sulla base dell'articolo 84, n. 2, del trattato.

In tale contesto il regolamento n. 4055/86, che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri e fra questi e i paesi terzi, ha previsto l'applicazione della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi.

Stante l'attuale disciplina comunitaria, una discriminazione come quella applicata in Francia è contraria al diritto comunitario. Tuttavia, la fattispecie portata dinanzi alla « cour de cassation » è anteriore al regolamento n. 4055/86 e in tale data le disposizioni del trattato sulla libera prestazione dei servizi non si applicavano ancora ai trasporti marittimi.

Ciò considerato, la Commissione propone di risolvere come segue la questione proposta alla Corte:

« Le norme del trattato CEE vanno interpretate nel senso che, prima dell'entrata in vigore del regolamento n. 4055/86, non vietano ad uno Stato membro di riscuotere tasse allo sbarco e all'imbarco di passeggeri, in ragione dell'uso da parte di una nave di impianti portuali situati nel suo territorio insulare, quando i passeggeri provengono da porti situati in un altro Stato membro o si dirigono verso questi ultimi, mentre nel caso di trasporto fra due porti situati nel territorio nazionale dette tasse sono riscosse soltanto per l'imbarco alla partenza dal porto insulare ».

III — Fase orale del procedimento

Il *governo della Repubblica francese*, che non aveva presentato osservazioni scritte, ha sostenuto in primo luogo che si era in presenza di due diverse categorie di traffico marittimo, ossia il cabotaggio nazionale e il traffico internazionale. Trattandosi di due categorie giuridiche differenti, è del tutto giustificata una diversità di regime d'imposizione.

Il principio della libera prestazione dei servizi si applica ai trasporti marittimi solo dal 1° gennaio 1987, data di entrata in vigore del regolamento n. 4055/86. D'altronde questo regolamento si applica, secondo l'articolo 1, ai trasporti intracomunitari e ai traffici coi paesi terzi, donde la possibilità di applicare una specifica regolamentazione al traffico di cabotaggio nazionale, in attesa di una disciplina dei trasporti marittimi all'interno degli Stati membri.

F. A. Schockweiler
giudice relatore