CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE CARL OTTO LENZ

presentate il 15 aprile 1997 *

1. Nel presente ricorso la Commissione addebita all'Irlanda di aver violato gli artt. 6, 48, 52 e 58 del Trattato CE, nonché l'art. 7 del regolamento (CEE) della Commissione 29 giugno 1970, n. 1251, relativo al diritto dei lavoratori di rimanere sul territorio di uno Stato membro dopo aver occupato un impiego [1], e l'art. 7 della direttiva del Consiglio 17 dicembre 1974, 75/34/CEE, relativa al diritto di un cittadino di uno Stato membro di rimanere sul territorio di un altro Stato membro dopo avervi svolto un'attività non salariata [2]. La Commissione fonda la sua censura sull'asserzione che l'Irlanda ha mantenuto in vigore le disposizioni legislative, regolamentari o amministrative che limitano il diritto di immatricolare una nave diversa da un peschereccio nel registro nazionale irlandese alle navi appartenenti in tutto o in parte al governo, ad un ministro di Stato, ad un cittadino irlandese o ad una persona giuridica di diritto irlandese.

2. Le pertinenti disposizioni di diritto irlandese sono contenute nel Mercantile Marine Act (legge sulla marina mercantile irlandese) 1995. Ai sensi dell'art. 9 di tale legge, in linea di principio [3] sono riconosciute come «navi irlandesi» aventi diritto di battere bandiera nazionale le navi seguenti: le navi di proprietà dello Stato, le navi interamente o parzialmente di proprietà di cittadini irlandesi o di persone giuridiche di diritto irlandese [4] e non registrate in base alla normativa di un altro Stato ed infine le navi registrate o ritenute esserlo in base alla presente legge. L'art. 16 della legge dispone che, con riserva dell'art. 19 [5], solo il governo irlandese, i ministri irlandesi, i cittadini irlandesi e le persone giuridiche di diritto irlandese sono autorizzati ad essere proprietari di una nave immatricolata o a detenerne una quota.

3. Inizialmente tali disposizioni erano applicabili sia alle navi mercantili ed ai pescherecci sia alle imbarcazioni destinate non all'esercizio di un'attività economica, ma al diporto. Nel corso del procedimento amministrativo ex art. 169 del Trattato CE, l'Irlanda ha

* Lingua originale: il tedesco.

1 — GU L 142, pag. 24. L'art. 7 del regolamento recita come segue: «I beneficiari del presente regolamento continuano a fruire del diritto alla parità di trattamento previsto dal regolamento (CEE) n. 1612/68 del Consiglio».

2 — GU 1975, L 14, pag. 10. L'art. 7 della direttiva è formulato come segue: «Gli Stati membri mantengono, a favore dei beneficiari del diritto di rimanere, il diritto alla parità di trattamento riconosciuto dalle direttive del Consiglio riguardanti la soppressione delle restrizioni alla libertà di stabilimento in applicazione del titolo III del programma generale che prevede tale soppressione».

3 — L'art. 9 precisa che esso si applica «con riserva dell'art. 18, paragrafo 3», della legge. Tale disposizione è irrilevante nel caso di specie.

4 — Deve intendersi per «persona giuridica di diritto irlandese» (*Irish body corporate*), ai sensi della definizione di cui all'art. 2, n. 1, della legge, una persona giuridica costituita secondo la normativa irlandese che ha in Irlanda la sede principale (*principal place of business*).

5 — L'art. 19 permette al governo irlandese di autorizzare, a titolo di reciprocità, deroghe a favore di cittadini e persone giuridiche di un altro Stato membro. Come la Commissione ha giustamente sostenuto, non contraddetta al riguardo dallo Stato membro convenuto, tale disposizione è irrilevante per la soluzione del presente caso.

adottato il Fisheries (Amendment) Act (legge recante modifica della legge sulla pesca) 1994. La Commissione è giunta a ritenere che la nuova normativa tenesse conto, per i pescherecci, delle censure da essa sollevate. Il ricorso proposto dalla Commissione verte quindi, oramai, sulla normativa irlandese già citata solo nella misura in cui essa riguardi navi mercantili ed imbarcazioni destinate non all'esercizio di un'attività economica, ma al diporto.

4. Risulta dagli atti di causa che la Commissione ha mosso l'addebito secondo cui la normativa irlandese è contraria agli artt. 7 del regolamento n. 1251/70 e della direttiva 75/34 soltanto nei suoi due pareri motivati. A mio avviso non si può trarre da tale circostanza alcun elemento idoneo a rimettere in questione la ricevibilità del ricorso. Secondo me, emerge manifestamente dalle precedenti lettere di diffida della Commissione che, secondo quest'ultima, la pertinente normativa irlandese fosse incompatibile con le disposizioni del Trattato CE in materia di libera circolazione. Nondimeno sia il regolamento (CEE) n. 1251/70 sia la direttiva 75/34/CEE costituiscono atti di diritto comunitario derivato destinati ad attuare la libera circolazione. Non è quindi immaginabile che la menzione tardiva dei due atti normativi in parola abbia violato i diritti dello Stato membro interessato. Peraltro l'Irlanda non ha sollevato nessuna censura contro la ricevibilità del ricorso.

5. Per quanto attiene al merito del ricorso, mi pare che potrò essere breve. Emerge in effetti manifestamente dalle sentenze che la Corte ha pronunciato il 25 luglio 1991 nella causa Factortame e a. [6], il 4 ottobre 1991 nelle cause Commissione/Irlanda [7] e Commissione/Regno Unito [8], nonché da ultimo il 7 marzo 1996 nella causa Commissione/Francia [9] la fondatezza degli addebiti mossi dalla Commissione. Per semplificare, mi limiterò in questa sede a citare i passi rilevanti della sentenza menzionata per ultima. Si trattava in tale caso di norme francesi, secondo cui il diritto all'immatricolazione di una nave nel registro nazionale era riservato alle navi appartenenti per una quota superiore alla metà a persone fisiche in possesso della cittadinanza francese o a società aventi la propria sede sociale in Francia o — detto con parole semplici — controllate entro una certa proporzione da cittadini francesi [10].

6. Quanto alle navi che vengono esercite nell'ambito di un'attività economica, la Corte ha dichiarato quanto segue:

«13. A tale riguardo, la Corte ha precedentemente dichiarato che il principio generale che vieta le discriminazioni fondate sulla nazionalità, sancito dall'art. 7 del Trattato, è stato applicato, nella singola materia che esso disciplina, dall'art. 52 del Trattato e che, di conseguenza, quando una normativa è incompatibile con tale articolo lo è altresì con l'art. 7 del Trattato (sentenza Commis-

6 — Causa C-221/89 (Racc. pag. I-3905).
7 — Causa C-93/89 (Racc. pag. I-4569).
8 — Causa C-246/89 (Racc. pag. I-4585).
9 — Causa C-334/94 (Racc. pag. I-1307).
10 — V., quanto alle condizioni esatte, la sentenza Commissione/Francia (citata alla nota 9), punto 3.

sione/Regno Unito, citata, punto 18). All'art. 7 del Trattato CEE corrisponde ora l'art. 6 del Trattato CE.

14. Nella sentenza Factortame e a., citata, la Corte ha affermato che ciascuno Stato membro deve, nell'esercizio della propria competenza a determinare i requisiti necessari per concedere la propria "nazionalità" ad una nave, attenersi al divieto di discriminazioni dei cittadini degli Stati membri fondate sulla nazionalità (punto 29) e che l'art. 52 del Trattato osta a che sia prescritta una condizione in virtù della quale le persone fisiche proprietarie o noleggiatrici di una nave e, nel caso di una società, i detentori del capitale sociale e gli amministratori debbono avere una determinata cittadinanza (punto 30).

(...)

17. Ne consegue che la normativa francese, la quale riserva il diritto di iscrivere una nave nei registri nazionali e di battere bandiera francese alle sole navi appartenenti per una quota superiore alla metà a persone fisiche in possesso della cittadinanza francese, è in contrasto con gli artt. 6 e 52 del Trattato CE. Analogo rilievo deve farsi in relazione al requisito in base al quale il capitale di determinate persone giuridiche proprietarie di navi deve essere controllato, in una data proporzione, da cittadini francesi nonché al requisito che impone che il controllo o la gestione siano effettivamente esercitati da cittadini francesi.

(...)

19. Infine, nei limiti in cui la normativa francese impone che la sede delle persone giuridiche proprietarie di navi sia situata sul territorio francese, precludendo così l'iscrizione o l'esercizio di una nave nel caso di una sede secondaria, come un'agenzia, una succursale o una filiale, essa è in contrasto con gli artt. 52 e 58 del Trattato».

7. Con riguardo a navi che non vengono esercite nell'ambito di un'attività economica, la Corte ha dichiarato:

«21. Occorre ricordare in proposito che il diritto comunitario garantisce ad ogni cittadino di uno Stato membro sia la libertà di recarsi in un altro Stato membro per esercitarvi un'attività lavorativa dipendente o autonoma sia la libertà di risiedervi dopo avervi esercitato un'attività siffatta. Ora, l'accesso alle attività ricreative proposte in quello Stato costituisce un corollario della libertà di circolazione.

22. Ne consegue che l'immatricolazione, da parte di quel cittadino, di una nave da diporto nello Stato membro ospitante rientra nell'ambito delle disposizioni del diritto comunitario in materia di libera circolazione.

23. Di conseguenza, la normativa francese che riserva ai soli cittadini francesi il diritto

di immatricolare in Francia un'imbarcazione da diporto, di cui essi sono proprietari per una quota superiore alla metà, è incompatibile con gli artt. 6, 48 e 52 del Trattato nonché con l'art. 7 del regolamento n. 1251/70 e con l'art. 7 della direttiva 75/34».

8. Nel controricorso il governo irlandese ha riconosciuto — come la Commissione a giusto titolo ha affermato nella replica — che le censure formulate dalla Commissione sono fondate. Certo lo Stato convenuto ha fatto valere anche che le persone fisiche o le società di altri Stati membri avevano gli stessi diritti dei cittadini irlandesi quanto all'accesso ai porti irlandesi. L'unica differenza è data dal fatto che le prime non possono far immatricolare le loro navi nel registro navale irlandese. Come la Commissione rileva a giusto titolo nella replica, tale argomento va respinto. Già nella sentenza Factortame e a. la Corte aveva disatteso un argomento simile nell'ambito della discussione sull'art. 52 del Trattato CE con riferimento alla lettera di tale disposizione secondo cui la libertà di stabilimento comporta, per i cittadini di altri Stati membri «l'accesso alle attività non salariate e al loro esercizio (...) alle condizioni definite dalla legislazione del paese di stabilimento nei confronti dei propri cittadini» [11]. Lo stesso dicasi per le altre disposizioni su cui la Commissione basa il suo ricorso.

9. La speranza espressa dal governo irlandese nel suo controricorso che sarà adottata entro un termine ragionevole la legislazione necessaria all'adattamento della normativa nazionale al diritto comunitario permette di pensare che l'Irlanda intende oramai soddisfare i propri obblighi comunitari, ma non può comunque avere alcuna influenza sulla soluzione del presente caso.

10. Propongo quindi alla Corte di dichiarare che, mantenendo in vigore le disposizioni legislative, regolamentari o amministrative che limitano il diritto di immatricolare una nave diversa da un peschereccio nel registro nazionale irlandese alle navi appartenenti in tutto o in parte al governo, ad un ministro di Stato, ad un cittadino irlandese o ad una persona giuridica di diritto irlandese, l'Irlanda è venuta meno agli obblighi che le incombono ai sensi degli artt. 6, 48, 52 e 58 del Trattato CE nonché dell'art. 7 del regolamento (CEE) della Commissione 29 giugno 1970, n. 1251, relativo al diritto dei lavoratori di rimanere sul territorio di uno Stato membro dopo aver occupato un impiego, e dell'art. 7 della direttiva del Consiglio 17 dicembre 1974, 75/34/CEE, relativa al diritto di un cittadino di uno Stato membro di rimanere sul territorio di un altro Stato membro dopo avervi svolto un'attività non salariata. Propongo inoltre di condannare l'Irlanda alle spese.

11 — Sentenza già citata alla nota 6, punto 25.