SENTENZA DELLA CORTE (Sesta Sezione)
31 marzo 1993 *

Nei procedimenti riuniti C-184/91 e C-221/91,

aventi ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, a norma dell'art. 177 del Trattato CEE, dall'Amtsgericht di Emden (Repubblica federale di Germania), nelle cause dinanzi ad esso pendenti tra

Christof Oorburg

e

Wasser-und Schiffahrts direktion Nordwest, Aurich,

e tra

Serge van Messem

e

Wasser-und Schiffahrts direktion Nordwest, Aurich,

domande vertenti sull'interpretazione dell'art. 76 del Trattato CEE,

LA CORTE (Sesta Sezione),

composta dai signori C. N. Kakouris, presidente di sezione, G. F. Mancini, F. A. Schockweiler, M. Diez de Velasco e P. J. G. Kapteyn, giudici,

avvocato generale: C. Gulmann
cancelliere: L. Hewlett, amministratore

* Lingua processuale: il tedesco.

viste le osservazioni scritte presentate:

— per il governo tedesco, dai signori E. Röder, Ministerialrat presso il ministero federale dell'Economia, e C.-D. Quassowski, Regierungsdirektor presso il medesimo ministero, in qualità di agente;

— per il governo olandese dal signor B. R. Bot, segretario generale presso il ministero degli Affari esteri, in qualità di agente;

— per la Commissione delle Comunità europee, dal signor R. Wägenbaur, consigliere giuridico principale, in qualità di agente, assistito dall'avv. B. Rapp-Jung, del foro di Bruxelles,

vista la relazione d'udienza,

sentite le osservazioni orali del governo tedesco, del governo olandese e della Commissione, all'udienza del 15 ottobre 1992,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 9 dicembre 1992,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con ordinanze 2 luglio 1991, pervenute alla Corte il 17 luglio 1991 (procedimento C-184/91) e il 3 settembre 1991 (procedimento C-221/91), l'Amtsgericht di Emden (Repubblica federale di Germania) ha sollevato, ai sensi dell'art. 177 del Trattato CEE, una questione pregiudiziale sull'interpretazione dell'art. 76 del Trattato CEE.

2 Con ordinanza 9 settembre 1991, la Corte ha riunito i due procedimenti ai fini della fase orale e della sentenza.

3 Le questioni sono sorte nell'ambito di reclami presentati dal signor Oorburg, battelliere olandese, e dal signor Van Messem, battelliere belga, dinanzi all'Amtsgericht di Emden contro provvedimenti della Wasser-und Schiffahrtsdirektion Nordwest (direzione della navigazione fluviale Nord-ovest) che aveva irrogato agli interessati un'ammenda per aver circolato sulle vie di navigazione fluviale tedesche senza essere titolari di una licenza valida ai sensi della Binnenschifferpatentverordnung (normativa sulle licenze di navigazione fluviale; in prosieguo: la «Verordnung») 7 dicembre 1981 (*Bundesgesetzblatt* I, pag. 1333).

4 Gli interessati sono titolari di una licenza di navigazione olandese denominata «Groot Vaarbewijs II», valida per la navigazione sul complesso delle vie fluviali olandesi. Essi hanno prodotto tale licenza dinanzi alle autorità tedesche ma queste ultime non l'hanno considerata valido titolo di navigazione nella Repubblica federale di Germania.

5 Dinanzi all'Amtsgericht, il signor Van Messem ha sostenuto di aver subito diversi controlli prima del provvedimento della Wasser-und Schiffahrtsdirektion Nordwest e di non aver mai avuto problemi a causa della sua licenza olandese.

6 Il giudice nazionale prospetta la condanna dell'interessato qualora la normativa tedesca sia conforme all'art. 76 del Trattato CEE. Poiché quest'ultimo punto gli pare dubbio, ha sospeso il procedimento e sottoposto alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se l'art. 76 del Trattato CEE vada interpretato nel senso che uno Stato membro non può subordinare la navigazione sulle vie fluviali nazionali al possesso di una licenza di navigazione interna rilasciata in forza del diritto nazionale, senza effettuare distinzioni, in linea di principio, a seconda del tipo di zona di navigazione interna».

7 Per una più ampia illustrazione del contesto giuridico, degli antefatti della causa principale, dello svolgimento del procedimento nonché delle osservazioni scritte presentate alla Corte si fa rinvio alla relazione d'udienza. Questi elementi del fascicolo sono richiamati solo nella misura necessaria alla comprensione del ragionamento della Corte.

8 La questione del giudice nazionale è diretta in sostanza ad accertare se l'art. 76 del Trattato vada interpretato nel senso che vieta alle autorità di uno Stato membro di esigere dai battellieri degli altri Stati membri che circolano sulle vie di navigazione fluviale del primo Stato, un certificato di navigazione rilasciato dalle autorità del detto Stato.

9 Il governo tedesco osserva che la Verordnung ha coordinato ed emendato il complesso regime precedente ed è più semplice e più favorevole per i titolari di licenze straniere rispetto al precedente regime. Inoltre la Verordnung consentirebbe di considerare le licenze di navigazione straniere come equipollenti. Di conseguenza, lo scopo dell'art. 76 del Trattato non sarebbe affatto compromesso. Il governo osserva inoltre che il problema non riguarda l'ambito di applicazione dell'art. 76 bensì la libera circolazione dei servizi nel settore dei trasporti, a norma dell'art. 61, n. 1, del Trattato. Allo stato attuale di armonizzazione, il diritto comunitario non osterebbe al mantenimento in vigore della Verordnung nella versione attuale e alla sua osservanza.

10 Il governo olandese sostiene che vi è stata una modifica delle modalità di attuazione della Verordnung che pregiudica le condizioni di concorrenza dei battellieri di altri Stati membri in spregio all'art. 76 del Trattato.

11 Secondo la Commissione, dal raffronto tra le attuali disposizioni tedesche e quelle precedentemente in vigore non emerge nessun trattamento deteriore dei battellieri stranieri. La Commissione ritiene tuttavia che la trasgressione all'art. 76 del Trattato possa risultare anche dalla modifica di una prassi amministrativa e che spetti al giudice nazionale accertare il sopravvenire di siffatta modifica.

12 Per risolvere la questione pregiudiziale si deve ricordare che l'art. 76 del Trattato contiene una clausola di standstill. Dalla sentenza 19 maggio 1992 nella causa C-195/90, Commissione/Germania (Racc. pag. I-3141, punto 20 della motivazione), emerge che questa disposizione è volta ad evitare che l'istituzione della politica

comune dei trasporti ad opera del Consiglio sia resa più difficile od ostacolata dall'adozione, senza accordo del Consiglio, di provvedimenti nazionali, che abbiano l'effetto, diretto o indiretto, di modificare, in un senso loro sfavorevole, la situazione di cui fruiscono in uno Stato membro i vettori degli altri Stati membri rispetto ai vettori nazionali.

13 Ne deriva che l'art. 76 del Trattato vieta che le disposizioni di legge nazionali in materia di licenze di navigazione fluviale esistenti dal momento dell'entrata in vigore del Trattato vengano modificate in senso sfavorevole ai vettori di altri Stati membri.

14 Il governo olandese ha ancora precisato in udienza che le difficoltà sono sorte unicamente da quando la normativa tedesca prevede la possibilità del riconoscimento delle licenze straniere. Solo nel corso degli ultimi anni i battellieri olandesi che non sono in possesso di una licenza di navigazione tedesca sono stati autorizzati a proseguire la navigazione esclusivamente se accompagnati da un pilota titolare di una licenza tedesca.

15 Si deve rilevare in proposito che l'art. 76 del Trattato osta non solo ad una modifica legislativa, ma altresì alla modifica di una prassi amministrativa che possa avere le stesse conseguenze sulla situazione dei vettori degli altri Stati membri.

16 Spetta al giudice nazionale accertare se una modifica della normativa vigente o della prassi amministrativa abbia configurato un'infrazione dell'art. 76 del Trattato.

17 Stando così le cose, si deve risolvere la questione pregiudiziale dichiarando che l'art. 76 del Trattato va interpretato nel senso che non vieta ad uno Stato membro di subordinare la navigazione sulle vie fluviali nazionali all'ottenimento di una licenza di navigazione rilasciata ai sensi del diritto nazionale, ma osta all'emanazione di nuovi provvedimenti discriminatori sfavorevoli ai vettori di altri Stati

membri. Siffatta modifica può altresì consistere in una prassi amministrativa. Spetta al giudice nazionale accertare il sopravvenire di modifiche del genere.

Sulle spese

18 Le spese sostenute dai governi tedesco, olandese e dalla Commissione delle Comunità europee, che hanno presentato osservazioni alla Corte, non possono dar luogo a rifusione. Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE (Sesta Sezione),

pronunciandosi sulla questione sottopostale dall'Amtsgericht di Emden con ordinanze 2 luglio 1991, dichiara:

L'art. 76 del Trattato CEE deve essere interpretato nel senso che non vieta ad uno Stato membro di subordinare la navigazione sulle vie fluviali nazionali all'ottenimento di una licenza di navigazione rilasciata ai sensi del diritto nazionale, ma osta all'emanazione di nuovi provvedimenti discriminatori sfavorevoli ai vettori di altri Stati membri. Siffatta modifica può altresì consistere in una prassi amministrativa. Spetta al giudice nazionale accertare il sopravvenire di modifiche del genere.

Kakouris Mancini

Schockweiler Diez de Velasco Kapteyn

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 31 marzo 1993.

Il cancelliere Il presidente della Sesta Sezione

J.-G. Giraud C. N. Kakouris