

SENTENZA DELLA CORTE (Sesta Sezione)

5 ottobre 1995 \*

Nel procedimento C-96/94,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, a norma dell'art. 177 del Trattato CE, dal Tribunale di Genova nella causa dinanzi ad esso pendente tra

**Centro Servizi Spediporto Srl**

e

**Spedizioni Marittima del Golfo Srl,**

domanda vertente sull'interpretazione degli artt. 3, lett. g), 5, 30, 85, 86 e 90 del Trattato CE, del regolamento (CEE) 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), nonché della direttiva del Consiglio 7 dicembre 1992, 92/106/CEE, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri (GU L 368, pag. 38),

\* Lingua processuale: l'italiano.

LA CORTE (Sesta Sezione),

composta dai signori F. A. Schockweiler (relatore), presidente di sezione, G. F. Mancini, J. L. Murray, G. Hirsch e H. Ragnemalm, giudici,

avvocato generale: P. Léger  
cancelliere: signora L. Hewlett, amministratore

viste le osservazioni scritte presentate:

- per la Centro Servizi Spediporto Srl, dall'avv. P. Schiaffino, del foro di Genova;
- per la Spedizioni Marittima del Golfo Srl, dagli avv.ti A. Dani, G. Conte e G. Giacomini, del foro di Genova;
- per il governo italiano, dal prof. U. Leanza, capo del servizio del contenzioso diplomatico presso il ministero degli Affari esteri, in qualità di agente, assistito dal signor. P. G. Ferri, avvocato dello Stato;
- per il governo del Regno Unito, dalla signora S. Lucinda Hudson, del Treasury Solicitor's Department, in qualità di agente, assistita dal signor N. Green, barrister;
- per la Commissione delle Comunità europee, dai signori G. Marengo, consigliere giuridico e V. Di Bucci, membro del suo servizio giuridico, in qualità di agenti,

vista la relazione d'udienza,

sentite le osservazioni orali della Centro Servizi Spediporto Srl, della Spedizioni Marittima del Golfo Srl, del governo italiano, rappresentato dal prof. U. Leanza, assistito dal signor D. Del Gaizo, avvocato dello Stato, e della Commissione all'udienza del 4 maggio 1995,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 6 luglio 1995,

ha pronunciato la seguente

### Sentenza

- 1 Con ordinanza 7 marzo 1994, pervenuta in cancelleria il 21 marzo successivo, il Tribunale di Genova ha sottoposto alla Corte, ai sensi dell'art. 177 del Trattato CE, tre questioni pregiudiziali relative all'interpretazione degli artt. 3, lett. g), 5, 30, 85, 86 e 90 del Trattato CE, del regolamento (CEE) 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), nonché della direttiva del Consiglio 7 dicembre 1992, 92/106/CEE, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri (GU L 368, pag. 38), questioni dirette a consentirgli di statuire sulla compatibilità con tali disposizioni della normativa italiana relativa alla fissazione delle tariffe dei trasporti di merci su strada.
- 2 Tali questioni sono state sollevate nell'ambito di una controversia tra la società trasporti Centro Servizi Spediporto Srl (in prosieguo: la «Centro Servizi») e la Spedizioni Marittima del Golfo Srl (in prosieguo: la «Marittima del Golfo») dalla quale essa esige il pagamento del costo dei trasporti su strada effettuati per conto di quest'ultima.

- 3 In Italia il settore dei trasporti di merci su strada è disciplinato dalla legge 6 giugno 1974, n. 298, che reca istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina gli autotrasporti di cose ed istituisce un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada (GURI n. 200 del 31 luglio 1974, in prosieguo: la «legge italiana»).
- 4 La tenuta dell'albo nazionale è demandata ad un comitato centrale che, a norma dell'art. 3, è composto:
- «a) da un consigliere di Stato con la funzione di presidente;
  
  - b) da quattro rappresentanti del ministero dei Trasporti e dell'Aviazione civile; da un rappresentante per ciascuno dei ministeri dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato, delle Partecipazioni statali, del Commercio estero, dell'Agricoltura e Foreste, dell'Interno, dei Lavori pubblici, delle Finanze e del Tesoro;
  
  - c) da quattro rappresentanti delle regioni (...);
  
  - d) da dodici rappresentanti delle associazioni nazionali più rappresentative della categoria degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, nonché delle associazioni nazionali di rappresentanza, assistenza e tutela del movimento cooperativo, giuridicamente riconosciute dal ministero del Lavoro e della Previdenza sociale (...).

I componenti del comitato sono nominati con decreto del ministro per i Trasporti e l'Aviazione civile. Le nomine avvengono su designazione:

— del presidente del Consiglio di Stato per il componente di cui alla lettera a);

— dei rispettivi ministri per i componenti di cui alla lettera b);

— delle rispettive associazioni nazionali per i componenti di cui alla lettera d)».

5 A norma degli artt. 1, terzo comma, 26 e 41 della legge italiana, l'attività di trasporto su strada di merci per conto terzi è subordinata alla registrazione nell'albo e al possesso di un'autorizzazione amministrativa.

6 Tale legge istituisce, agli artt. 50 e seguenti, un sistema di tariffe obbligatorie a forcella che precisa il limite massimo e minimo delle forcelle.

7 A norma dell'art. 52,

«Ciascuna tariffa è calcolata su un prezzo di base situato al centro della forcella. Il prezzo di base è determinato tenendo conto del costo medio delle corrispondenti prestazioni di trasporto, comprese le spese commerciali, calcolato per imprese ben gestite e che godono di normali condizioni di impiego della loro capacità di trasporto, nonché della situazione di mercato, e in modo da permettere alle imprese di trasporto di conseguire un'equa remunerazione».

8 Secondo l'art. 53 della legge italiana, le tariffe di trasporto e le rispettive condizioni particolari di applicazione, nonché le relative successive modifiche sono proposte dal comitato centrale al ministro per i Trasporti e l'Aviazione civile. Questi, sentite le regioni nonché le rappresentanze confederali nazionali dei settori economici direttamente interessati, approva, sulla base delle direttive del Comitato interministeriale prezzi, le tariffe, le condizioni e le relative modifiche, rendendole esecutive con decreto.

- 9 Qualora il ministro non accolga le proposte del comitato centrale, le rinvia dinanzi al comitato che deve elaborare nuove proposte o controproposte. Se il ministro non ritiene soddisfacenti dette nuove proposte o controproposte ha facoltà di modificare quelle presentate inizialmente e di renderle esecutive mediante decreto.
- 10 L'inosservanza delle tariffe stabilite da parte degli operatori economici è passibile di sanzioni amministrative e, in caso di recidiva, di provvedimenti disciplinari.
- 11 I criteri per il calcolo delle tariffe a forcilla sono stati definiti in particolare nel decreto del presidente della Repubblica italiana 9 gennaio 1978, n. 56 (GURI n. 77 del 18 marzo 1978).
- 12 Il decreto ministeriale 18 novembre 1982 (Supplemento alla GURI n. 342 del 14 dicembre 1982), che opera la prima fissazione delle tariffe a forcilla, autorizza talune deroghe alla tariffa obbligatoria. L'art. 13 di detto decreto stabilisce che:

«Contratti particolari a condizioni diverse (...) possono essere stipulati solo in applicazione di accordi economici collettivi conclusi fra le associazioni più rappresentative dei vettori presenti nel comitato centrale dell'albo e dell'utenza (...)».

- 13 Il decreto legge 29 marzo 1993, n. 82, recante misure urgenti per il settore dell'autotrasporto di cose per conto terzi (GURI n. 73 del 29 marzo 1993), convertito, con modificazioni, nella legge 27 maggio 1993, n. 162 (GURI n. 123 del 28 maggio 1993), ha disposto all'art. 3, con norma d'interpretazione autentica, che non è consentita la stipulazione di contratti che derogano alle tariffe stabilite dalla legge o/e dagli accordi collettivi contemplati dal decreto ministeriale 18 novembre 1982.

- 14 Nel corso del 1993 la Marittima del Golfo ha affidato alla Centro Servizi l'incarico di effettuare diverse operazioni di trasporto di merci su strada in territorio italiano. Le merci erano provenienti sia via mare dalla Cina o dall'Indonesia sia su strada dalla Spagna.
- 15 Per tali operazioni di trasporto la Centro Servizi ha fatturato al suo committente le tariffe fissate con decreto ministeriale. La Marittima del Golfo ha rifiutato il pagamento sostenendo che i costi fatturati erano eccessivi.
- 16 Il Centro Servizi ha richiesto al Tribunale di Genova l'emissione di un decreto ingiuntivo avverso la Marittima del Golfo al fine di ottenere il pagamento delle spese di trasporto.
- 17 Nell'ambito di tale controversia il Tribunale di Genova ha sospeso il procedimento e sottoposto alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:
- «1) Se gli artt. 3, lett. f) [attualmente lett. g)], 5, 30, 85 e 86 (ed eventualmente 90) del Trattato CE siano compatibili con una normativa nazionale che:
- a) domandi a un comitato in cui partecipino (in quanto portatori degli interessi della propria categoria) rappresentanti delle associazioni di imprese di autotrasporto e/o ad accordi privati la fissazione delle tariffe degli autotrasporti di merci su strada per conto terzi, rendendole obbligatorie per tutti gli operatori economici, dopo approvazione da parte della Pubblica Amministrazione secondo le modalità previste dalla legge n. 162/93, dalla legge n. 298/74 e dal decreto ministeriale 18 novembre 1982;

b) consenta di

- impedire la libera formazione dei prezzi;
- imporre condizioni contrattuali derivanti dall'applicazione di tariffe obbligatorie non calcolate in base al costo effettivo del servizio;
- estendere l'obbligatorietà della tariffa a ogni altro contratto in cui sia effettuata una prestazione di trasporto, sottraendola al regime di libera formazione dei prezzi;
- discriminare gli utenti di servizi di autotrasporto in funzione della tariffa adottata;
- applicare condizioni dissimili per prestazioni equivalenti per la possibilità dell'autotrasportatore di stipulare contratti a condizioni derogatorie;
- alterare il rapporto contrattuale tra vettore e committente assoggettando quest'ultimo all'eventuale azione giudiziaria proposta dagli autotrasportatori per l'integrazione del corrispettivo;
- limitare una riorganizzazione dell'offerta dell'autotrasporto più adeguata rispetto all'esigenza dell'utenza.



- 2) Se il monopolio legale dell'autotrasporto di merci su strada per conto terzi rientri nella nozione comunitaria di cui all'art. 90 del Trattato CE.

Nel caso di soluzione affermativa,

se i diritti attribuiti alle imprese autorizzate siano idonei a configurare lo sfruttamento abusivo di una posizione dominante collettiva ai sensi dell'art. 86 del Trattato CE

oppure

se tale monopolio, così come disciplinato dalla normativa nazionale indicata nel quesito che precede, e in quanto atto a incidere sul costo dei prodotti importati, possa costituire una misura d'effetto equivalente a una restrizione quantitativa all'importazione ai sensi dell'art. 30 del Trattato.

- 3) Se la definizione di "trasporto combinato di merci fra Stati membri" ai sensi dell'art. 1 della direttiva del Consiglio 7 dicembre 1992, 92/106/CEE, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci fra Stati membri, debba essere interpretata nel senso di non privare di "effetto utile" il principio della libera prestazione dei servizi applicato ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi, di cui all'art. 1 del regolamento (CEE) del Consiglio 22 dicembre 1986, n. 4055, e cioè nel senso che deve ritenersi liberalizzato il trasporto di merci anche qualora il percorso marittimo, effettuato su nave battente bandiera comunitaria tra un porto di un paese terzo e un porto di uno Stato membro, costituisca una tratta nel quadro di un trasporto combinato fra paese terzo e Stato membro».

## Sulla prima questione

- 18 La prima questione sollevata dal Tribunale di Genova va sostanzialmente intesa come diretta ad accertare se gli artt. 3, lett. g), 5, 85, 86 e 90 nonché l'art. 30 del Trattato ostano a che la normativa di uno Stato membro preveda che le tariffe dei trasporti di merci su strada siano approvate e rese esecutive dai pubblici poteri, sulla base delle proposte di un comitato, nel rispetto di condizioni come quelle previste dalla legge italiana.

*Per quanto riguarda gli artt. 85, 86 e 90 del Trattato*

- 19 Va precisato innanzi tutto che le regole di concorrenza del Trattato sono applicabili al settore dei trasporti (v. sentenze 17 novembre 1993, causa C-185/91, Reiff, Racc. pag. I-5801, punto 12, e 9 giugno 1994, causa C-153/93, Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft, Racc. pag. I-2517, punto 12).
- 20 Occorre ricordare in secondo luogo che gli artt. 85 e 86 del Trattato, di per se stessi, riguardano esclusivamente la condotta delle imprese e non le disposizioni legislative o regolamentari emanate dagli Stati membri. Da una costante giurisprudenza emerge tuttavia che il combinato disposto degli artt. 85 e 86 con l'art. 5 del Trattato fa obbligo agli Stati membri di non adottare o mantenere in vigore provvedimenti, anche di natura legislativa o regolamentare, che possano rendere praticamente inefficaci le norme sulla concorrenza applicabili alle imprese (v., sull'art. 85 del Trattato, sentenze 21 settembre 1988, causa 267/86, Van Eycke, Racc. pag. 4769, punto 16; Reiff, punto 14, e Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft, punto 14; v., sull'art. 86 del Trattato, sentenza 16 novembre 1977, causa 13/77, GB-Inno-BM, Racc. pag. 2115, punto 31).

- 21 La Corte ha dichiarato che si è in presenza di una violazione degli artt. 5 e 85 quando uno Stato membro imponga o agevoli la conclusione di accordi in contrasto con l'art. 85, o rafforzi gli effetti di siffatti accordi, ovvero tolga alla propria normativa il suo carattere pubblico, delegando ad operatori privati la responsabilità di adottare decisioni d'intervento in materia economica (v. sentenza Van Eycke, punto 16, sentenza Reiff, punto 14, e Delta Schiffahrts-und Speditionsgesellschaft, punto 14).
- 22 Va ricordato in proposito che nelle sentenze Reiff (punto 15) e Delta Schiffahrts-und Speditionsgesellschaft (punto 15) la Corte, investita di questioni analoghe concernenti la fissazione delle tariffe dei trasporti di merci su strada a lunga distanza o delle tariffe del traffico fluviale commerciale in Germania, ha statuito che, per fornire al giudice nazionale una risposta esauriente, occorre accertare, in primo luogo, se una normativa del tipo di quella oggetto della causa principale possa far supporre esistente un accordo ai sensi dell'art. 85 del Trattato.
- 23 Trattandosi di una normativa nazionale come la legge italiana, va rilevato in primo luogo che il comitato centrale si compone di diciassette rappresentanti dei pubblici poteri e di una minoranza di dodici rappresentanti delle associazioni degli operatori economici.
- 24 Va aggiunto che il comitato centrale deve osservare, allorquando adotta le sue proposte, un certo numero di criteri di interesse pubblico definiti nella legge e precisati nel già citato decreto del presidente della Repubblica italiana n. 56.
- 25 Dalle considerazioni precedenti emerge che, in un regime di determinazione delle tariffe di trasporto delle merci su strada, come quello istituito dalla legge italiana, le proposte deliberate in seno al comitato non possono considerarsi come intese tra operatori economici che i pubblici poteri hanno imposto o agevolato o i cui effetti siano stati rafforzati da questi ultimi.

- 26 In secondo luogo, occorre accertare se, alla stregua di quanto affermato dalla Corte nelle sentenze Reiff (punto 20) e Delta Schiffahrts-und Speditionsgesellschaft (punto 19), la pubblica amministrazione abbia delegato le sue competenze, in materia di fissazione delle tariffe, ad operatori economici privati.
- 27 Va constatato a tale riguardo che la legge italiana prevede che il comitato centrale propone al ministro competente le tariffe di trasporto e le rispettive condizioni particolari di esecuzione ed investe il ministro del potere di approvarle, di respingerle o di modificarle prima di renderle esecutive.
- 28 Va aggiunto che il ministro, prima di approvare e di rendere esecutive le tariffe, deve consultare le regioni, nonché i rappresentanti dei settori economici interessati e tener conto delle direttive del comitato interministeriale dei prezzi.
- 29 La possibilità di concludere accordi collettivi, ai sensi dell'art. 13 del decreto ministeriale 18 novembre 1982, già citato, non è diretta a limitare la concorrenza, bensì consente talune deroghe alle tariffe obbligatorie ed è idonea pertanto ad aumentare le possibilità di concorrenza.
- 30 Risulta dalle precedenti considerazioni che, in un regime di determinazione delle tariffe dei trasporti delle merci su strada, come quello istituito dalla legge italiana, i pubblici poteri non hanno delegato le loro competenze ad operatori economici privati.
- 31 Gli artt. 3, lett. g), 5 e 86 del Trattato possono applicarsi ad una normativa del tipo della legge italiana nella sola ipotesi in cui fosse provato che siffatta legge conferisce ad un'impresa una situazione di potenza economica grazie alla quale

l'impresa che la detiene è in grado di ostacolare la persistenza di una concorrenza effettiva sul mercato di cui trattasi ed ha la possibilità di tenere comportamenti alquanto indipendenti nei confronti dei suoi concorrenti, dei suoi clienti e, in ultima analisi, dei consumatori (sentenza 13 febbraio 1979, causa 85/76, Hoffman-La Roche/Commissione, Racc. pag. 461, punto 38).

32 La Corte ha dichiarato che l'art. 86 del Trattato vieta le pratiche abusive derivanti dallo sfruttamento, da parte di una o più imprese, di una posizione dominante sul mercato comune o su una parte sostanziale di questo, nei limiti in cui il commercio fra Stati membri possa essere pregiudicato da tali pratiche (sentenza 27 aprile 1994, causa C-393/92, Almelo e a., Racc. pag. I-1477, punto 40).

33 Tuttavia, al fine di presupporre l'esistenza di una posizione dominante collettiva, occorrerebbe che le imprese controverse fossero sufficientemente legate tra loro per adottare una stessa linea d'azione comune sul mercato (causa Almelo e a., punto 42).

34 Non si può considerare in proposito che una normativa nazionale la quale prevede la determinazione delle tariffe dei trasporti di merci su strada da parte dei pubblici poteri porti ad attribuire agli operatori economici una posizione dominante collettiva che sarebbe caratterizzata dall'assenza di rapporti concorrenziali tra loro.

35 Dalle considerazioni precedenti emerge che l'art. 86 del Trattato, in combinato disposto con gli artt. 3, lett. g), e 5 del Trattato, non osta ad una normativa quale la legge italiana.

- 36 Il giudice italiano s'interroga del pari sulla compatibilità della legge italiana con le disposizioni dell'art. 90 del Trattato.
- 37 Va ricordato in proposito che l'art. 90 tratta, al n. 1, delle imprese pubbliche e delle imprese cui gli Stati membri riconoscono diritti speciali o esclusivi e, al n. 2, delle imprese incaricate della gestione di servizi d'interesse economico generale o aventi carattere di monopolio fiscale.
- 38 Orbene, una normativa nazionale del tipo della legge italiana si limita a fissare le condizioni di accesso al mercato e taluni elementi del comportamento delle imprese, segnatamente in materia di prezzi, senza però conferire a queste ultime il carattere di imprese pubbliche né riconoscere loro diritti esclusivi o speciali né incaricarle della gestione di servizi d'interesse economico generale.
- 39 Ne deriva che l'art. 90 non osta ad una normativa del tipo della legge italiana.

*Quanto all'art. 30 del Trattato*

- 40 Il giudice nazionale s'interroga anche sulla compatibilità della legge italiana con l'art. 30, nei limiti in cui consegue l'effetto di rendere i trasporti più onerosi ed ostacoli pertanto le importazioni di merci provenienti da altri Stati membri.

- 41 Su tale punto è sufficiente constatare che una normativa del tipo della legge italiana non opera alcuna distinzione in base all'origine delle sostanze trasportate, che essa non ha per oggetto di disciplinare gli scambi di merci con gli altri Stati membri e che gli effetti restrittivi che essa potrebbe produrre sulla libera circolazione delle merci sono troppo aleatori e indiretti perché l'obbligo sancito dalla medesima possa essere considerato atto ad ostacolare il commercio tra gli Stati membri (sentenza 14 luglio 1994, causa C-379/92, Peralta, Racc. pag. I-3453, punto 24 e la giurisprudenza ivi citata).
- 42 La prima questione va quindi risolta dichiarando che gli artt. 3, lett. g), 5, 85, 86 e 90 nonché l'art. 30 del Trattato non ostano a che la normativa di uno Stato membro preveda che le tariffe dei trasporti di merci su strada siano approvate e rese esecutive dalla pubblica autorità, sulla base di proposte di un comitato, se quest'ultimo è composto da una maggioranza di rappresentanti dei pubblici poteri, a fianco di una minoranza di rappresentanti degli operatori economici interessati, e deve rispettare nelle sue proposte determinati criteri di interesse pubblico e se, peraltro, i pubblici poteri non rinunciano alle loro prerogative, tenendo conto, prima dell'approvazione delle proposte, dei rilievi di altri enti pubblici e privati, o addirittura fissando le tariffe d'ufficio.

### Sulla seconda questione

- 43 Con la seconda questione pregiudiziale il giudice nazionale s'interroga sulla compatibilità con gli artt. 30, 86 e 90 di una normativa nazionale che istituisca un monopolio legale dei trasporti su strada tramite un regime di concessione di autorizzazioni di trasporto che vengono assoggettate a contingenti.

- 44 Nell'ordinanza di rinvio il giudice nazionale indica tuttavia che il regime di contingentamento delle autorizzazioni di trasporto non entra in gioco ai fini della soluzione della controversia che attiene al pagamento del costo dei trasporti effettuati.
- 45 Orbene, emerge dalla costante giurisprudenza che la Corte non è competente a fornire una soluzione al giudice a quo, qualora le questioni sottoposte non abbiano alcun collegamento con i fatti o con l'oggetto della causa principale e non siano quindi obiettivamente necessarie per la soluzione di detta causa (v. sentenza 17 maggio 1994, causa C-18/93, Corsica Ferries, Racc. pag. I-1783, punto 14, e la giurisprudenza ivi citata).
- 46 Non occorre pertanto risolvere la seconda questione.

### Sulla terza questione

- 47 Con la terza questione il giudice a quo intende accertare se il regolamento n. 4055/86 e la direttiva 92/106, già citati, siano applicabili a trasporti del tipo di quelli controversi nella causa principale, al fine di poter valutare la compatibilità della legge italiana con tali disposizioni.
- 48 Va constatato al riguardo che la direttiva 92/106 si applica, secondo l'art. 1, secondo comma, ai trasporti combinati di merci tra Stati membri e non ai trasporti combinati mare/strada provenienti da paesi terzi come quelli controversi nella causa principale.



49 Il regolamento n. 4055/86 riguarda, ai sensi dell'art. 1, n. 1, da un lato, i trasporti marittimi fra Stati membri e, dall'altro, fra Stati membri e paesi terzi.

50 La nozione di servizi di trasporto marittimo, precisata dal n. 4 del medesimo articolo, riguarda il trasporto marittimo di passeggeri o merci tra un porto di uno Stato membro e un porto o impianti off-shore di un altro Stato membro o di un paese terzo.

51 Da tale definizione discende che il servizio di trasporto marittimo, ai sensi di tale regolamento, cessa all'arrivo in un porto o in un impianto in mare aperto e non si estende pertanto al trasporto su strada di merci sbarcate da navi.

52 La terza questione va quindi risolta dichiarando che la direttiva 92/106 non è applicabile ai trasporti combinati di merci tra paesi terzi e Stati membri e che il regolamento n. 4055/86 non è applicabile ai trasporti su strada di merci sbarcate da navi.

### Sulle spese

53 Le spese sostenute dai governi italiano e del Regno Unito nonché 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 sulle questioni sottopostele dal Tribunale di Genova con ordinanza 7 marzo 1994, dichiara:

- 1) Gli artt. 3, lett. g), 5, 85, 86 e 90 nonché l'art. 30 del Trattato CE non ostano a che la normativa di uno Stato membro preveda che le tariffe dei trasporti di merci su strada siano approvate e rese esecutive dalla pubblica autorità, sulla base di proposte di un comitato, se quest'ultimo è composto da una maggioranza di rappresentanti dei pubblici poteri, a fianco di una minoranza di rappresentanti degli operatori economici interessati, e deve rispettare nelle sue proposte determinati criteri di interesse pubblico e se, peraltro, i pubblici poteri non rinunciano alle loro prerogative, tenendo conto, prima dell'approvazione delle proposte, dei rilievi di altri enti pubblici e privati, o addirittura fissando le tariffe d'ufficio.
  
- 2) La direttiva del Consiglio 7 dicembre 1992, 92/106/CEE, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri, non si applica ai trasporti combinati di merci tra paesi terzi e Stati membri ed il regolamento (CEE) 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, non si applica ai trasporti su strada di merci sbarcate da navi.

Schockweiler

Mancini

Murray

Hirsch

Ragnemalm

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 5 ottobre 1995.

Il cancelliere

Il presidente della Sesta Sezione

R. Grass

F. A. Schockweiler