SENTENZA DELLA CORTE (Seconda Sezione)
16 aprile 1991 *

Nella causa C-354/89,

Schiocchet, società di diritto francese, con sede in Beuvillers (54560 Francia), con gli avv.ti Charrière, Champetier e Spitzer, del foro di Parigi, con domicilio eletto in Lussemburgo presso lo studio dell'avv. Aloyse May, 31, Grand-Rue,

ricorrente,

contro

Commissione delle Comunità europee, rappresentata dal sig. Ricardo Gosalbo-Bono, membro del servizio giuridico della Commissione, e dalla sig.ra Geneviève Pons, funzionaria francese messa a disposizione del servizio giuridico della Commissione nell'ambito della mobilità, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo presso il sig. Guido Berardis, membro del servizio giuridico della Commissione, Centre Wagner, Kirchberg,

convenuta,

avente ad oggetto il ricorso volto all'annullamento della decisione della Commissione 7 settembre 1989, 89/524/CEE, che compone la controversia tra il Lussemburgo e la Francia concernente l'istituzione di un servizio regolare specializzato per il trasporto di passeggeri fra i due Stati (GU L 272, pag. 18),

LA CORTE (Seconda Sezione),

composta dai signori T. F. O'Higgins, presidente di sezione, G. F. Mancini e F. A. Schockweiler, giudici,

avvocato generale: F. G. Jacobs
cancelliere: V. Di Bucci, amministratore

* Lingua processuale: il francese.

vista la relazione d'udienza,

sentite le osservazioni orali delle parti all'udienza del 5 febbraio 1991, nel corso della quale la società Schiocchet è stata rappresentata dall'avv. Gilles Bouneou, del foro di Lussemburgo,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale presentate all'udienza del 7 marzo 1991,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con atto introduttivo depositato nella cancelleria della Corte il 20 novembre 1989 la società di diritto francese Schiocchet (in prosieguo: la « Schiocchet »), con sede a Beuvillers (Francia), ha chiesto, in forza dell'art. 173, secondo comma, del Trattato CEE, l'annullamento della decisione della Commissione 7 settembre 1989, 89/524/CEE, che compone la controversia tra il Lussemburgo e la Francia concernente l'istituzione di un servizio regolare specializzato per il trasporto di passeggeri fra i due Stati (GU L 272, pag. 18).

2 La società di diritto lussemburghese Émile Frisch (in prosieguo: la « Frisch »), con sede a Lussemburgo, il 9 gennaio 1986 presentava alle autorità lussemburghesi una domanda volta ad ottenere l'autorizzazione per l'istituzione di un servizio regolare specializzato di passeggeri effettuato con autobus tra Thil e alcune altre località della Lorena (Francia) e la fabbrica di ceramiche Villeroy & Boch (in prosieguo: la « Villeroy & Boch »), con sede a Lussemburgo. A norma dell'art. 13 del regolamento (CEE) del Consiglio 28 febbraio 1972, n. 517, relativo alla fissazione di norme comuni per i servizi regolari e per i servizi regolari specializzati effettuati con autobus tra gli Stati membri (GU L 67, pag. 19), le decisioni che accolgono le domande d'istituzione di un servizio regolare specializzato sono adottate di comune accordo tra gli Stati membri sul cui territorio sono situate le fermate per la salita e la discesa dei passeggeri.

3 Poiché le autorità degli Stati membri interessate alla domanda della Frisch non potevano giungere ad un accordo in merito, il Lussemburgo investiva della questione la Commissione, che ha adottato l'impugnata decisione 89/524, il cui art. 1 è del seguente tenore:

« Le autorità competenti del Granducato del Lussemburgo autorizzano la " Autocars Émile Frisch Sàrl " ad istituire un servizio regolare specializzato fra Thil in Francia e il Lussemburgo per i lavoratori della fabbrica Villeroy & Boch che partono da Thil alle ore 4.20 e alle ore 12.20 e dalla fabbrica alle ore 14 e alle ore 22, secondo il percorso seguente:

Thil, Hussigny, Tiercelet, Aumetz, Beuvillers, Audun-le-Roman, Serrouville, Errouville, Crusnes, Cantebonne, Virrerupt, Audun-le-Tiche, Esch/Alzette, Schifflange, fabbrica Villeroy & Boch.

Si tratta di un servizio destinato esclusivamente agli operai della Villeroy & Boch, con sede a Lussemburgo, 330, rue de Rollingergrund, L-1018 Lussemburgo ».

4 Ai termini dell'art. 8 del suddetto regolamento n. 517/72,

« 1. L'esame di una domanda per l'istituzione di un servizio regolare o di un servizio regolare specializzato ha lo scopo di stabilire se le esigenze del traffico oggetto della domanda non siano più assicurate in maniera soddisfacente, sia sul piano qualitativo che su quello quantitativo, dai servizi esistenti di trasporto di persone.

2. All'atto dell'esame di cui al paragrafo 1 sono prese soprattutto in considerazione:

a) le necessità di trasporto attuali e prevedibili che il richiedente tende a soddisfare;

b) per i servizi regolari, la situazione del mercato dei trasporti di persone nelle zone interessate.

3. All'atto dell'esame di cui al paragrafo 1, può altresì essere presa in considerazione la possibilità per i vettori che già svolgono la loro attività nelle zone interessate di organizzare un servizio equivalente ».

5 A sostegno del ricorso la Schiocchet deduce tre mezzi riguardanti rispettivamente talune irregolarità imputabili alla Frisch, la mancanza di conformità del servizio regolare specializzato, proposto dalla Frisch, con quanto prescritto dall'art. 8 del regolamento n. 517/72, e, infine, il fatto che la decisione impugnata porta a istituire un monopolio a favore della Frisch.

6 Per una più ampia illustrazione degli antefatti, dello svolgimento del procedimento nonché dei mezzi ed argomenti delle parti, si fa rinvio alla relazione d'udienza. Questi elementi del fascicolo sono richiamati solo nella misura necessaria alla comprensione del ragionamento della Corte.

Sul mezzo relativo alle asserite irregolarità addebitate alla Frisch

7 La Schiocchet fa valere, in primo luogo, che la Frisch ha gestito, a partire dal 1970 e almeno fino al 1976, talune linee tra il Lussemburgo e la regione frontaliera in Francia senza disporre delle autorizzazioni contemplate dal suddetto regolamento n. 517/72. La Schiocchet sostiene inoltre che la Frisch ha unilateralmente modificato, in spregio del procedimento di modifica contemplato dall'art. 4, n. 2, di detto regolamento, l'itinerario e l'orario del servizio regolare specializzato di cui trattasi, in modo tale che esso non corrisponderebbe più alle condizioni cui è stata soggetta la gestione del servizio con la decisione impugnata. A questo proposito la Schiocchet precisa che il bus della Frisch lascia la località Thil alle ore 4.30 e alle ore 12.30 e la fabbrica Villeroy & Boch alle ore 14.15 e alle ore 22.15. Peraltro, la Frisch non servirebbe più tutte le quindici fermate specificate nella decisione impugnata.

8 Per quanto riguarda i fatti precedenti al 1982 occorre constatare, come giustamente la Commissione osserva, che la sua decisione 10 agosto 1982, 82/595/CEE, che compone la controversia tra il Granducato del Lussemburgo e la Repubblica francese per il rinnovo delle autorizzazioni di taluni servizi regolari specializzati (GU L 244, pag. 32) ha, in ogni caso, regolarizzato la situazione della Frisch.

9 Per quanto riguarda l'argomento relativo alle modifiche unilaterali dell'itinerario e dell'orario del servizio di cui trattasi, la Commissione rileva che queste modifiche non hanno alterato l'oggetto del servizio autorizzato dalla decisione impugnata e, pertanto, non hanno costituito modifiche ai sensi del regolamento n. 517/72, di modo che non occorreva rispettare il procedimento di cui all'art. 4, n. 2, di questo regolamento.

10 Al riguardo occorre constatare anzitutto che l'oggetto del servizio regolare specializzato, proposto dalla Frisch, consiste nel trasporto dei soli lavoratori della Villeroy & Boch appartenenti ai turni delle ore 6 e delle ore 14, rispettivamente verso la fabbrica e verso le località elencate nella decisione impugnata, e per questi lavoratori detto servizio costituisce un mezzo di trasporto adeguato in quanto facilmente adattabile alle loro necessità.

11 Occorre rilevare inoltre che piccoli cambiamenti apportati dalla Frisch all'itinerario e all'orario del servizio regolare specializzato di cui si discute non alterano il suo oggetto e, pertanto, non sono soggetti all'autorizzazione previa contemplata dall'art. 4, n. 2, del regolamento n. 517/72. Questo mezzo è quindi infondato.

Sul mezzo relativo alla violazione dell'art. 8 del regolamento n. 517/72

12 La Schiocchet deduce che il servizio regolare specializzato fornito dalla Frisch si sovrappone in parte con le linee già gestite dalla Schiocchet, che servono talune località menzionate nella decisione impugnata. Peraltro, il servizio regolare specializzato di cui trattasi non sarebbe utile per alcuni lavoratori frontalieri che si avvarrebbero di servizi alternativi, per i quali la Schiocchet avrebbe presentato, prima della Frisch, domande di autorizzazione per l'estensione di taluni servizi già forniti.

13 A questo proposito si deve previamente rilevare che, a norma dell'art. 8 del regolamento n. 517/72, l'esame di una domanda per l'istituzione di un servizio regolare specializzato richiede l'analisi di una situazione economica complessa. Devono essere quindi presi in considerazione, dal punto di vista sia qualitativo sia quantitativo, i servizi esistenti, le necessità di trasporto attuali e prevedibili come, se del caso, la possibilità per i vettori che già svolgono la loro attività nelle zone interessate di organizzare un servizio equivalente.

14 Ne consegue che la Commissione, quando deve adottare una decisione ex art. 14 del regolamento n. 517/72, fruisce di un ampio potere discrezionale circa la sussistenza dei presupposti che giustificano l'autorizzazione data allo Stato membro di consentire l'istituzione di un servizio regolare specializzato. In presenza di siffatto potere, la Corte deve limitarsi ad esaminare se il suo esercizio non sia viziato da errore manifesto, da sviamento di potere o, inoltre, se la Commissione non abbia manifestamente superato i limiti del suo potere discrezionale.

15 È sufficiente quindi constatare come la Commissione rilevi, nei considerando della decisione impugnata, che il nuovo servizio risponde nella zona ad un'effettiva necessità dal punto di vista sia qualitativo sia quantitativo, in quanto esso consentirà il trasporto, ad orari per loro convenienti, di una cinquantina di lavoratori, i quali attualmente non dispongono di alcun mezzo di trasporto in comune che consenta loro di recarsi alla fabbrica e di ripartire dalla stessa alle ore 6 e alle ore 14; che, peraltro, il servizio serve talune località le quali attualmente non sono servite da nessun mezzo di traporto collettivo che funzioni in base a detto orario; che l'orario proposto dalla Frisch è più adeguato e questo servizio è più rapido del servizio regolare previsto dalla Schiocchet per il turno delle ore 6; che la Schiocchet non prevede d'istituire un servizio che trasporti i lavoratori del turno delle ore 14.

16 Alla luce di tali considerazioni, si deve concludere che la Commissione non ha superato i limiti del suo potere discrezionale adottando la decisione impugnata. Ne consegue che dev'essere respinto il mezzo relativo ai presupposti di applicazione dell'art. 8 del regolamento n. 517/72.

Sul mezzo relativo all'eliminazione di qualsiasi concorrenza per la Frisch con la decisione impugnata

17 A sostegno di questo mezzo la Schiocchet deduce in sostanza che la decisione controversa abolisce qualsiasi concorrenza per la Frisch e a breve termine elimina la Schiocchet dal mercato dei servizi forniti con autobus nella zona interessata. La Frisch fruirebbe quindi di un monopolio per quanto riguarda un servizio regolare specializzato di cui una parte dell'itinerario sarebbe già percorsa dalla Schiocchet e il cui rimanente percorso sarebbe solo un prolungamento naturale per gestire il quale la Schiocchet avrebbe, a tempo debito, presentato domande di autorizzazione.

18 La Commissione controdeduce che l'esame di una domanda per l'istituzione di un servizio regolare specializzato è diverso da quello relativo ad un servizio regolare e non verte sulla situazione del mercato dei trasporti di persone nelle zone interessate. Peraltro, il servizio già offerto dalla Schiocchet in questa regione si rivolgerebbe a tutti gli interessati, compresi i passeggeri che non lavorano presso la Villeroy & Boch, e si effettuerebbe ad orari che non sarebbero utili per i turni degli operai delle ore 6 e delle ore 14. Il servizio regolare specializzato della Frisch non sarebbe quindi in concorrenza con quello già fornito dalla Schiocchet.

19 Occorre rilevare che, a norma dell'art. 8, n. 2, lett. b), del regolamento n. 517/72, all'atto dell'esame di una domanda per l'istituzione di un servizio è presa in considerazione, per quanto riguarda i servizi regolari, la situazione del mercato dei trasporti di persone nelle zone interessate.

20 È sufficiente constatare, a questo proposito, che il servizio di cui trattasi, gestito dalla Frisch, è un servizio regolare specializzato ai sensi dell'art. 1, n. 3, del regolamento del Consiglio 28 luglio 1966, 117/66/CEE, relativo all'emanazione di norme comuni per i trasporti internazionali su strada di persone effettuati con autobus (GU 1966, n. 147, pag. 2688). Pertanto, e a norma dell'art. 8, n. 2, lett. b), del regolamento n. 517/72, la Commissione, all'atto dell'esame della domanda per l'istituzione di tale servizio, non doveva tener conto della situazione del mercato dei trasporti di persone nelle zone interessate.

21 D'altronde, si deve rilevare, come ha fatto l'avvocato generale nel punto 15 delle sue conclusioni, che il servizio regolare specializzato gestito dalla Frisch è sostanzialmente diverso da quello offerto dalla Schiocchet dal punto di vista sia dell'orario sia della clientela cui si rivolge. Non è quindi vero che la decisione controversa escluda la Schiocchet dal mercato dei servizi forniti con autobus nelle zone interessate.

22 Alla luce di tali considerazioni, il terzo mezzo è infondato.

23 Ne consegue che, poiché nessun mezzo è fondato, il ricorso della Schiocchet dev'essere respinto.

Sulle spese

24 Ai sensi dell'art. 69, n. 2, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese. L'impresa Schiocchet è rimasta soccombente e pertanto dev'essere condannata alle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE (Seconda Sezione)

dichiara e statuisce:

1) Il ricorso è respinto.

2) La Schiocchet è condannata alle spese.

O'Higgins Mancini Schockweiler

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 16 aprile 1991.

Il cancelliere
J.-G. Giraud

Il presidente della Seconda Sezione
T. F. O'Higgins