RELAZIONE D'UDIENZA
presentata nella causa C-354/89 *

I — Antefatti

1. In forza 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), i servizi regolari e i servizi regolari specializzati sono eseguiti in forza di un'autorizzazione. Le decisioni che accolgono le domande, in particolare, di creazione di un servizio regolare o di un servizio regolare specializzato sono adottate di comune accordo dagli Stati membri sul cui territorio sono situate le fermate per la salita e la discesa dei passeggeri. Se i negoziati fra gli Stati membri non consentono di giungere ad un accordo la Commissione può essere investita della controversia su domanda di uno Stato membro interessato.

La Commissione, previa consultazione degli Stati membri interessati, adotta al più presto una decisione notificata a questi Stati. L'art. 8 del regolamento n. 517/72 è del seguente tenore:

« 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 ».

Ai termini dell'art. 4, n. 2, di questo regolamento:

« Il titolare di un'autorizzazione non può apportare alcuna modifica alle condizioni cui è soggetto l'esercizio del servizio senza il consenso preventivo dello Stato membro di cui all'art. 12, paragrafo 2, né sopprimere il servizio anteriormente alla data di scadenza dell'autorizzazione ».

In forza di detto art. 12, n. 2, le domande di modifica delle condizioni cui è soggetto l'esercizio di un servizio sono presentate allo Stato membro sul cui territorio si trova la sede dell'impresa.

* Lingua processuale: il francese.

2. Il 9 gennaio 1986 la SARL Autocars Émile Frisch, società di diritto lussemburghese con sede a Lussemburgo (in prosieguo: la « Frisch »), presentava domanda al governo del Lussemburgo per essere autorizzata ad effettuare un servizio regolare specializzato di trasporto di lavoratori da Thil ed altre località di questa regione della Francia alla fabbrica di ceramiche Villeroy & Boch situata a Lussemburgo (in prosieguo: la « Villeroy & Boch »). Essa proponeva che questo servizio assicurasse due corse giornaliere in ciascuna direzione, con partenza da Thil alle ore 4.20 e alle ore 12.20, e da Lussemburgo alle ore 14 e alle ore 22, per portare alla fabbrica e ricondurre in tempo i lavoratori dei turni dalle ore 6 alle ore 14 e dalle ore 14 alle ore 22. Peraltro, la Villeroy & Boch avrebbe appoggiato la domanda presentata dalla Frisch e avrebbe partecipato alle spese di trasporto di detti lavoratori. Il 5 marzo 1987 la Frisch presentava una nuova domanda per l'istituzione di un servizio regolare specializzato diverso dal precedente in quanto avrebbe compreso anche il trasporto dei lavoratori della fabbrica Arbed con sede a Dommeldange. L'Arbed non avrebbe partecipato alle spese di trasporto dei propri operai.

Il 22 gennaio 1986 il ministero dei Trasporti lussemburghese chiedeva un parere alla Direction départementale de l'équipement de la Moselle sulla domanda presentata dalla Frisch. L'amministrazione francese non dava il suo accordo in quanto riteneva che la creazione del nuovo servizio avrebbe potuto danneggiare gli interessi della Schiocchet SARL con sede a Beuvillers, 54560 Francia (in prosieguo: la « Schiocchet »). Durante lo scambio di opinioni fra le amministrazioni lussemburghese e francese, quest'ultima proponeva una divisione delle operazioni di trasporto fra la Frisch e la Schiocchet. Questa proposta veniva respinta dalle autorità lussemburghesi. Il 14 marzo 1988 il governo lussemburghese, conformemente all'art. 14 del regolamento n. 517/72, investiva della questione la Commissione affinché questa si pronunciasse sulla domanda di autorizzazione della Frisch.

3. Con decisione 7 settembre 1989, 89/524/CEE, che compone la controversia fra 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 Commissione ha deciso che:

« 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 14.00 e alle ore 22.00, secondo il percorso seguente:

Thil, Hussigny, Tiercelet, Aumetz, Beuvillers, Audun-le-Roman, Serrouville, Errouville, Crusnes, Cantebonne, Villerupt, 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. Già nel 1982, con decisione 10 agosto 1982, 82/595/CEE, che compone la controversia fra il Granducato del Lussemburgo e la Repubblica francese per il rinnovo delle autorizzazioni di taluni servizi regolari specializzati (GU L 244, pag. 32), la Commissione aveva risolto una controversia fra i due Stati concernente il contrasto fra le stesse società Frisch e Schiocchet per quanto riguarda il rinnovo delle autorizzazioni di taluni servizi regolari specializzati.

II — Procedimento dinanzi alla Corte

5. Il ricorso della Schiocchet è stato registrato nella cancelleria della Corte il 20 novembre 1989. La fase scritta del procedimento si è svolta ritualmente.

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

7. A norma dell'art. 95, nn. 1 e 2, del regolamento di procedura, la Corte, con ordinanza 7 novembre 1990, ha rimesso la causa alla Seconda Sezione.

III — Conclusioni delle parti

8. La *Schiocchet*, ricorrente, conclude che la Corte voglia:

— annullare la decisione 7 settembre 1989 (89/524/CEE).

9. La *Commissione*, convenuta, conclude che la Corte voglia:

— respingere il ricorso presentato dalla Schiocchet;

— condannarla alle spese.

IV — Mezzi e argomenti delle parti

A — *Sulla ricevibilità*

10. La *Schiocchet* sostiene di avere un interesse ad agire per l'annullamento della decisione 89/524. Questa è intesa infatti ad autorizzare la Frisch, concorrente diretta della Schiocchet, ad istituire una linea di servizio regolare specializzato che si sovrappone, almeno in parte, con quelle servite dalla Schiocchet. Quest'ultima migliorerebbe la sua situazione di esercente di linee transfrontaliere se la decisione impugnata venisse annullata. La Schiocchet prova pertanto un sufficiente interesse ad ottenere l'annullamento della decisione 89/524.

11. La Schiocchet considera che la decisione controversa la riguarda direttamente e individualmente, anche se essa non ne è la destinataria. L'autorizzazione accordata in base alla decisione 89/524 danneggia direttamente la Schiocchet a causa dei servizi regolari di viaggiatori che solo la ricorrente gestisce nella regione e che subiscono direttamente la concorrenza della linea autorizzata dalla decisione stessa. A sostegno di questa considerazione, la Schiocchet cita la sentenza della Corte 3 maggio 1978, Töpfer (causa 112/77, Racc. pag. 1019).

B — *Nel merito*

12. La *Schiocchet* fa valere, in primo luogo, che la Commissione avrebbe dovuto tener conto della « lunga tradizione d'illegalità della società Frisch » e della « costante rigorosa osservanza delle norme da parte della società Schiocchet ».

A sostegno di questo mezzo la Schiocchet ricorda che dal 1970 la Frisch effettuava per conto della Villeroy & Boch il trasporto dei dipendenti residenti nella regione frontaliera in Francia. La Frisch serviva quotidianamente le linee 1) Lussemburgo-Audun-le Tiche; 2) Lussemburgo-Errouville; 3) Lussemburgo-Longwy e settimanalmente la linea Lussemburgo-Schifflange. Si tratta di trasporti internazionali ai sensi dell'art. 4 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). Questo tipo di trasporto internazionale avrebbe dovuto essere autorizzato a norma dell'art. 2 del regolamento n. 517/72. Almeno durante il periodo 1970-1976, la Frisch ha fornito questo servizio specializzato senza essere titolare delle autorizzazioni richieste, poiché essa le ha chieste per le summenzionate quattro linee solo nel 1977. In seguito, e in un primo momento, la Frisch ha ottenuto solo autorizzazioni provvisorie, in quanto le autorità francesi, consultate dalle autorità lussemburghesi, si sono sempre rifiutate di dare il loro accordo a queste autorizzazioni, il che ha indotto il Granducato di Lussemburgo a rivolgersi alla Commissione la quale, con decisione 82/595, si è pronunciata a favore della Frisch.

Peraltro la Frisch, condannata penalmente dai giudici francesi per le irregolarità denunciate dalla Commissione nella decisione 82/595, non ha rispettato queste condanne.

Per giunta, la Frisch ha tentato costantemente di superare i limiti delle autorizzazioni accordate. A partire dalla decisione 89/524, la Frisch ha modificato, in spregio degli artt. 4, n. 2, e 12 del regolamento n. 517/72, le condizioni di esercizio come stabilite nell'impugnata decisione della Commissione. Dalla nota di servizio della Villeroy & Boch 28 novembre 1989 risulta che gli autobus della Frisch lasciavano Thil alle ore 4.30 e alle ore 12.30 e la fabbrica della Villeroy & Boch alle ore 14.15 e alle ore 22.15, mentre la decisione impugnata prescriveva che le partenze da Thil venissero effettuate alle ore 4.20 e alle ore 12.20 e quelle dalla fabbrica alle ore 14 e alle ore 22. Inoltre, la Frisch non serve tutte le quindici fermate specificate dalla Commissione nella decisione 89/524. Le località di Beuvillers, Audun-le-Roman, Serrouville, Thil, Hussigny e Tiercelet non sono più servite dalla Frisch. Per chiedere la soppressione di queste ultime tre fermate la Schiocchet si basa su un accertamento effettuato da un ufficiale giudiziario relativo al giorno 27 febbraio 1990 da cui emerge, in particolare, che la Frisch « ha il compito di effettuare fermate per la salita dei passeggeri a Aumetz e di tornare a Lussemburgo ». Siffatte modifiche, effettuate unilateralmente in spregio dell'art. 4, n. 2, del regolamento n. 517/72, giustificano la revoca dell'autorizzazione contestata.

La Frisch ha inoltre commesso irregolarità quanto al servizio regolare specializzato gestito in base all'autorizzazione n. 211/8/88 rilasciata dalle autorità lussemburghesi. La Frisch fa effettuare questo percorso contemporaneamente a due autobus, il secondo dei quali parte solo quando è in vista quello della Schiocchet, al solo scopo di fare della concorrenza diretta a quest'ultimo. Tutte queste considerazioni costituiscono un insieme di indizi che fanno presumere la malafede della Frisch nei confronti della Schiocchet.

Dal canto suo, la Schiocchet ha chiesto nel 1975 l'autorizzazione per servire la linea Boulange-Lussemburgo. Questa autorizzazione le è stata accordata previo parere favorevole delle autorità lussemburghesi. Nel 1983, e poi nel 1985 e nel 1986, la Schioc-

chet ha chiesto l'estensione di questa linea, che le è stata rifiutata. La Schiocchet si è quindi astenuta dal servire le fermate specificate nell'infruttuosa domanda di estensione, il che significa che le era stato vietato di effettuare fermate per la salita degli utenti sul territorio lussemburghese. La Schiocchet si è inoltre conformata alla rigorosa osservanza del diritto comunitario e ai limiti delle autorizzazioni concesse.

13. La Schiocchet considera, in secondo luogo, che la Frisch non è giuridicamente legittimata per chiedere l'esercizio esclusivo della linea Thil-Lussemburgo, in quanto il servizio regolare specializzato, proposto dalla Frisch, non risponde ai criteri di cui all'art. 8 del regolamento n. 517/72 e, in particolare, al n. 2, lett. a), di questo articolo.

Anzitutto, e per quanto attiene alle fermate Aumetz, Errouville, Crusnes e Thil, la Commissione avrebbe dovuto negare alle autorità lussemburghesi l'autorizzazione per la Frisch, in quanto queste fermate sono già servite dalla Schiocchet per gli operai della Villeroy & Boch.

Peraltro, per quanto riguarda le fermate di Beuvillers, Audun-le-Roman e Hussigny, la Schiocchet ha presentato il 4 febbraio 1985 una domanda di esercizio. Questa domanda, concernente fermate non ancora servite in precedenza dalla Frisch e precedente quella della Frisch presentata il 9 gennaio 1986, avrebbe dovuto essere presa in considerazione dalla Commissione quando ha adottato la sua decisione.

Per giunta, la Schiocchet ha sopperito ad un effettivo bisogno residuale e quotidiano mediante l'esercizio della linea Boulange-Lussemburgo. Questa linea coincide in parte con quella di Lussemburgo-Thil. A sostegno di questo dato di fatto, la Schiocchet produce quarantacinque dichiarazioni di operai della Villeroy & Boch che si avvalgono con soddisfazione del trasporto della Schiocchet. Undici di questi operai sono però danneggiati dal rifiuto opposto alla domanda di estensione della linea Boulange-Lussemburgo presentata dalla Schiocchet. Lo stesso vale per una potenziale clientela di lavoratori frontalieri assunti dalle istituzioni delle Comunità europee situate a Lussemburgo. Questi fatti avrebbero dovuto indurre la Commissione ad accettare una divisione delle linee fra la Schiocchet e la Frisch, come era stato proposto dalle autorità francesi durante i negoziati.

Infine, si deve tener conto delle modifiche, effettuate dalla Frisch, delle condizioni di esercizio come stabilite nelle decisioni impugnate. Qualora risulti vero che la Frisch non serve talune località, per esempio Beuvillers, Audun-le-Roman, Serrouville, Thil, Hussigny e Tiercelet, ciò significa o che la Commissione non ha preso in considerazione i bisogni di trasporto « attuali e prevedibili », come previsti dall'art. 8, n. 2, lett. a), del regolamento n. 517/72, o che la Frisch ha presentato la domanda di autorizzazione iniziale solo per danneggiare la Schiocchet, inducendo in errore la Commissione sugli effettivi bisogni che la Frisch intendeva soddisfare con la nuova linea.

14. La Schiocchet sostiene, in ultimo luogo, che l'esercizio esclusivo da parte della Frisch della linea Thil-Lussemburgo porta ad escluderla da questo servizio e a creare un monopolio a favore della Frisch. Ciò è particolarmente ingiusto poiché si tratta di una linea che segue a partire da Errouville la li-

nea Boulange-Lussemburgo servita dalla Schiocchet e, inoltre, di una linea per la quale la Schiocchet è l'unica ad avere un'autorizzazione sfruttata effettivamente nonché di un naturale prolungamento della linea Boulange-Lussemburgo, per la quale la Schiocchet ha presentato domande di autorizzazione precedenti quella della Frisch. La linea Boulange-Lussemburgo è l'unica servita dalla Schiocchet, mentre la Frisch ne gestisce quattro. Tale squilibrio è aggravato dal fatto che la Villeroy & Boch esercita pressioni sui propri operai perché si avvalgano del servizio della Frisch. La disciplina comunitaria in materia di trasporto internazionale, se mira a che i servizi siano organizzati in funzione dei bisogni, pur salvaguardando una concorrenza normale, non può avere l'effetto di ridurre il servizio di una società di trasporti, che si preoccupa permanentemente di rispettare la legalità, al punto da renderlo quasi inesistente. La decisione controversa ha l'effetto diretto e immediato di sopprimere ogni concorrenza per la Frisch. Questa si trova quindi di fatto ed a breve scadenza in una situazione di monopolio. La decisione della Commissione porta ad escludere puramente e semplicemente la Schiocchet. Non sono più garantiti i presupposti di una concorrenza normale per il settore dei trasporti con autobus nella zona di cui trattasi.

15. La *Commissione* fa valere che a decorrere dal 21 gennaio 1977 la Frisch aveva fruito di regolari autorizzazioni per la gestione di quattro linee transfrontaliere, autorizzazioni che la Francia si era in seguito rifiutata di rinnovare. A partire dal 10 agosto 1982 la Frisch beneficia nuovamente di regolari autorizzazioni, e il mezzo relativo al comportamento illegittimo della Frisch, nella parte in cui fa riferimento ad avvenimenti precedenti la decisione 82/595, dev'essere rigettato, poiché tale decisione ha l'effetto di regolarizzare la situazione della Frisch.

La Commissione considera che, quanto alla parte in cui tale mezzo fa riferimento ad avvenimenti successivi alla decisione 82/595, esso è infondato.

Infatti, per quanto riguarda le irregolarità commesse fra il 1982 e il 7 settembre 1989, la Commissione sostiene che non poteva far prevalere considerazioni relative all'asserito « comportamento illegittimo » della Frisch su considerazioni che emergono dall'esame dei bisogni di trasporto e dall'adeguamento del servizio considerato a dette esigenze. Le autorità francesi sembrano condividere questo punto di vista poiché nella memoria presentata alla Commissione, in occasione del procedimento che ha portato alla decisione impugnata, propongono una divisione della linea fra la Frisch e la Schiocchet e non alludono ad un « comportamento illegittimo » della Frisch. La Schiocchet non produce elementi tali da provare la fondatezza dell'asserzione secondo cui una delle quattro linee considerate dalla decisione 82/595 è gestita irregolarmente. Peraltro, la Frisch ha cessato dal 28 luglio 1982 di gestire irregolarmente la linea Boulange-Lussemburgo.

Per quanto riguarda i fatti avvenuti dopo la decisione 89/524, la Commissione considera che la legittimità di una decisione si valuta in funzione delle circostanze di fatto e di diritto esistenti al momento in cui viene adottata. Tali fatti giustificano l'annullamento della decisione impugnata solo se evidenziano un manifesto errore di valutazione da parte della Commissione. Ciò non vale per quanto riguarda le modifiche apportate agli orari di partenza da Thil e dalla fabbrica, poiché una differenza di orario di 10-15 minuti non mette in discussione l'oggetto dell'autorizzazione, e non è certo che tali modifiche possano essere considerate come

modifiche cui si applica il procedimento di cui all'art. 12, n. 2, del regolamento n. 517/72. Ciò non vale nemmeno per quanto concerne le modifiche circa il servizio di talune delle quindici fermate previste. Infatti, la disciplina stabilita dal regolamento n. 517/72 è una disciplina di autorizzazione che contempla i possibili punti di salita dei passeggeri senza prevedere obblighi al riguardo. Tale autorizzazione consente la facoltà, tenuto conto dei bisogni attuali e prevedibili, di un servizio per le località enunciate e non comporta per questo l'obbligo di servire tutte le fermate menzionate. Nella fattispecie, l'autorizzazione data alla Frisch è valida per due anni ed è possibile che le esigenze evolvano e rendano indispensabile il servizio delle località menzionate dalla Schiocchet. È prematuro giungere alla conclusione, in base all'inclusione nell'itinerario precisato nella decisione impugnata delle località di Beuvillers, Audun-le-Roman e Serrouville, di un manifesto errore di valutazione della Commissione. Peraltro, l'abolizione del servizio per le fermate di Thil, di Hussigny e di Tiercelet per il 27 febbraio 1990 potrebbe essere dovuta a circostanze particolari come, ad esempio, ferie o malattie dei lavoratori che si avvalgono di dette fermate. La domanda volta ad ottenere la revoca dell'autorizzazione contestata esula dall'ambito del procedimento avviato dinanzi alla Corte con il ricorso della Schiocchet.

Per quanto attiene alle asserite irregolarità riguardanti una linea gestita in forza dell'autorizzazione n. 211/8/88, la Commissione osserva che tale autorizzazione, precedente la decisione impugnata, riguarda una linea diversa da quella autorizzata con la decisione impugnata. Peraltro, il fatto che la Frisch utilizzi due autobus su quest'altra linea non sembra essere in contrasto con l'autorizzazione n. 211/8/88 secondo cui possono essere utilizzati « vari autobus dell'impresa » (la Frisch). Del resto, tale doppio impiego può essere giustificato dal numero dei potenziali utenti.

16. La Commissione fa valere che ha adottato la decisione 89/524 in base ai principi enunciati dall'art. 8 del regolamento n. 517/72.

La Commissione constata che il servizio delle operazioni di trasporto, oggetto della domanda, non era già fornito dagli esistenti servizi di trasporto di passeggeri poiché non vi era alcun servizio per gli orari corrispondenti agli orari di partenza e di arrivo dei turni delle ore 6 e delle ore 14 e in quanto per talune fermate non vi era alcun orario. A questo riguardo la Commissione ricorda il nono considerando della decisione impugnata, ai termini del quale « il nuovo servizio soddisfa le effettive esigenze sia quantitative che qualitative di un nuovo servizio della zona, dal momento che assicurerà il trasporto ai giusti orari di circa cinquanta operai che al momento non dispongono di mezzi pubblici per recarsi alla Villeroy & Boch e tornare ai loro domicili per i turni di lavoro delle ore 6 e delle ore 14; (...) il servizio fermerà in alcuni luoghi che attualmente non sono serviti da mezzi pubblici in quelle ore ».

La Commissione sostiene di aver tenuto conto dell'aspetto qualitativo del servizio proposto quando nella decisione ha rilevato, nell'undicesimo considerando, che « un servizio regolare specializzato risulta più appropriato di un semplice servizio regolare per i lavoratori della Villeroy & Boch in quanto è facilmente adattabile alle loro esigenze ».

La Commissione ritiene di aver preso in considerazione « la possibilità per i vettori che già svolgono la loro attività nelle zone interessate di organizzare un servizio equivalente », ai sensi dell'art. 8, n. 3, del regolamento n. 517/72. Al riguardo la Commissione ricorda il dodicesimo considerando della decisione impugnata in forza del quale « l'orario proposto dalla Frisch per il servizio regolare specializzato risulta più conveniente e che tale servizio è più veloce del servizio regolare previsto dalla Schiocchet per il turno delle ore 6 alla Villeroy & Boch; (...) la Schiocchet non prevede servizi che assicurino il trasporto degli operai del turno delle ore 14 ». A questo riguardo la Commissione aggiunge che la divisione delle linee fra la Frisch e la Schiocchet, raccomandata dalle autorità francesi, avrebbe potuto riguardare solo il servizio del mattino, l'unico previsto dalla Schiocchet e che, per tale servizio, le prestazioni proposte dalla Frisch si conformavano meglio di quelle della Schiocchet ai bisogni esistenti.

Per quanto riguarda in particolare « le necessità di trasporto attuali e prevedibili » ai sensi dell'art. 8, n. 2, lett. a), del regolamento n. 517/72, la Commissione rileva che per le fermate Aumetz, Errouville e Crisnes, se un servizio era effettivamente fornito dalla Schiocchet, esso lo era anche dalla società Frisch. La Commissione aggiunge che tale servizio era fornito dalla società Schiocchet solo ad un orario che permetteva agli utenti di essere a Lussemburgo alle ore 6.45, mentre la Frisch forniva un servizio che consentiva loro di essere a Lussemburgo sia alle ore 5.45 sia alle ore 6.45. La Commissione conclude che, anche se la Schiocchet era l'unica a servire la fermata di Thil, ciò avveniva solo ad un'ora che consentiva ai passeggeri di essere a Lussemburgo alle ore 6.45 e non alle ore 5.45, e ciò non poteva tornare utile ai lavoratori del turno delle ore 6-14. L'argomento relativo al fatto che la Schiocchet annovera tra gli utenti del suo servizio lavoratori della fabbrica Villeroy & Boch perde tutta la sua portata.

Per quanto riguarda le quarantacinque testimonianze prodotte dalla Schiocchet a sostegno dell'asserzione secondo cui essa sopperisce a un bisogno residuo quotidiano, la Commissione osserva che se, da un lato, gli undici operai insoddisfatti fanno parte di un turno che comincia alle ore 6, le loro esigenze sono soddisfatte col servizio della Frisch, e se, dall'altro, essi cominciano a lavorare con un altro orario, le loro esigenze non dovevano essere considerate in occasione dell'esame da parte della Commissione della domanda di un servizio per i turni delle ore 6 e delle ore 14.

Quanto all'argomento della Schiocchet relativo all'asserita precedenza della sua domanda di estensione di servizio, la Commissione osserva che dal testo dell'art. 8 del regolamento n. 517/72 risulta che non è preso in considerazione l'ordine di presentazione delle domande. Peraltro, la domanda di estensione presentata dalla Schiocchet riguardava solo Hussigny, mentre la decisione impugnata riguarda quindici fermate di cui tre non erano servite né dalla Frisch né dalla Schiocchet. In ogni caso, la domanda della Schiocchet non avrebbe consentito a questa impresa di trasporti di servire Beuvillers e Audun-le-Roman e di sopperire a tutte le esigenze geografiche soddisfatte con la decisione impugnata. D'altronde, non essendo menzionato nella domanda di estensione della Schiocchet alcun orario per il servizio di Hussigny, sarebbe stato poco probabile che il servizio proposto da quest'ultima soddisfasse la stessa esigenza oraria di quella proposta dalla Frisch la quale, contrariamente alla Schiocchet, prevedeva un servizio per il turno delle ore 14.

La Commissione aggiunge che le era stata presentata una domanda per gli operai dei turni delle ore 6 e delle ore 14 della Villeroy & Boch; essa non doveva tener conto delle esigenze della potenziale clientela costituita dagli operai che puliscono i locali delle am-

ministrazioni delle istituzioni comunitarie a Lussemburgo, dopo la fine dell'orario di lavoro dei dipendenti di queste istituzioni. Queste necessità non sono collegate con quelle degli operai della Villeroy & Boch, e la divisione delle linee proposta dalle autorità francesi non avrebbe consentito di rispondere a questi bisogni in quanto la Schiocchet ha previsto un servizio solo la mattina e non la sera.

17. La Commissione sottolinea che la domanda della Frisch riguardava l'istituzione di un servizio regolare specializzato e non doveva quindi essere esaminata tenendo conto della « situazione del mercato dei trasporti di persone nelle zone interessate » ai sensi dell'art. 8, n. 2, lett. b), del regolamento n. 517/72, applicabile alle domande riguardanti l'istituzione di un servizio regolare ai sensi del regolamento n. 117/66. È quindi ininfluente il mezzo dedotto dalla Schiocchet, riguardante il fatto che la decisione impugnata avrebbe creato un monopolio a favore della Frisch.

D'altronde, questo mezzo è infondato poiché il servizio fornito dalla Schiocchet sulla linea Boulange-Lussemburgo è diverso da quello gestito dalla Frisch in base alla decisione impugnata. Da un lato, il servizio fornito dalla Schiocchet è offerto a tutti gli eventuali interessati, mentre quello offerto dalla Frisch riguarda esclusivamente gli operai della Villeroy & Boch. Dall'altro, esso assicura il servizio di trasporto ad ore più tarde che possono interessare i lavoratori che hanno un orario di lavoro normale. Il servizio recentemente istituito non è quindi direttamente in concorrenza con il servizio fornito dalla Schiocchet. Il « mercato » sul quale esso si situa è diverso e non coincide con quello nel quale la società Schiocchet presta la sua attività. Il rilascio a favore della Frisch dell'autorizzazione da essa richiesta per la gestione della linea Thil-Lussemburgo non ha quindi l'effetto di portare all'istituzione di una situazione di monopolio.

G. F. Mancini
giudice relatore