Nella causa 11-63 promossa dal

Signor Robert Lepape,

Ispettore presso l'Alta Autorità della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio, residente a Bruxelles,

con l'avvocato Jean Duvieusart, del Foro di Charleroi,

e con domicilio eletto a Lussemburgo, presso l'usciere giudiziario Jansen, rue Aldringer 21,

ricorrente,

contro

l'Alta Autorità della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio,

rappresentata dal suo consulente giuridico Dott. Pierre Lamoureux, in qualità d'agente, assistito dall'avv. Cyr Cambier, del Foro di Bruxelles,

e con domicilio eletto nei suoi uffici, place de Metz 2, Lussemburgo,

convenuta,

causa avente ad oggetto il rimborso di spese di trasloco e di missione,

LA PRIMA SEZIONE DELLA CORTE

composta dai Signori :

A. Trabucchi, *Presidente di Sezione*,

L. Delvaux e W. Strauss (*relatore*), *giudici*,

Avvocato generale : M. Lagrange,

Cancelliere : A. Van Houtte,

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

IN FATTO

I — Gli antefatti

I fatti che hanno dato origine alla presente controversia si possono così riassumere :

1) Dal 1953 il ricorrente è in servizio presso la convenuta. Durante il periodo preso in considerazione nella presente causa (1959-1962), egli faceva parte del gruppo Ispezione, in seguito chiamato « Direzione dell'Ispezione », ed era incaricato di effettuare controlli presso le imprese soggette alla C.E.C.A. Ciò l'obbligava a compiere numerosi viaggi per i quali egli si serviva spesso della sua auto privata. Per talune di queste missioni, o parti di missioni, è sorta controversia tra le parti in ispecie sul punto se le spese di trasporto vadano calcolate in base alla tariffa ferroviaria (come sostiene la convenuta) ovvero in ragione di 3 F.B. il chilometro (come sostine il ricorrente). Quest'ultimo modo di calcolare è designato in prosieguo « tasso chilometrico ».

2) Nel dicembre 1960, o poco prima, il ricorrente venne a sapere che la convenuta intendeva trasferirlo da Lussemburgo a Bruxelles.

Una decisione in questo senso fu infatti adottata dal Presidente dell'Alta Autorità il 27 febbraio 1961, con effetto dal 1º marzo 1961, ma veniva notificata al ricorrente soltanto il 17 aprile 1961.

3) Il ricorrente sostiene di aver traslocato da Lussemburgo a Bruxelles il 22 aprile 1961.

Con lettera del 17 aprile 1961 egli chiedeva all'Amministrazione della convenuta in quanti esemplari doveva presentare la fattura del trasloco dei suoi mobili. Con lettera del 18 maggio 1961 l'Amministrazione rispondeva richiamando l'attenzione del ricorrente « sull'articolo 15 *a* (del vecchio regolamento del personale della C.E.C.A.) il quale stabilisce che (le spese di trasloco) vengono rimborsate fino a concorrenza di un preventivo previamente approvato e che a tal fine devono essere trasmessi alla Direzione del personale almeno due preventivi ». Il 15 giugno 1961 il ricorrente informava la convenuta di aver chiesto conferma scritta dei preventivi che gli erano stati forniti nel dicembre 1960 da imprese di trasporto di Lussemburgo e di Bruxelles, preventivi che sarebbero stati inviati non appena possibile. Successivamente il ricorrente inviava all'Alta Autorità una fattura quietanzata della ditta Lemort di Jemappes per l'importo di 13.800 F.B. e un'offerta della ditta Welter di Lussemburgo, in data 30 maggio 1961. La convenuta si rifiutava di rimborsare le spese di trasloco.

II — Le conclusioni delle parti

Nell'atto introduttivo, il ricorrente ha concluso che la Corte voglia :

« Dichiarare ricevibile il presente ricorso e di conseguenza dichiarare l'Alta Autorità tenuta a corrispondergli le somme di F.B. 13.800; 4.615; 2.918; 2.943 e 16.009, con gli interessi legali dal giorno della domanda oltre alle spese di causa. »

Gli importi di 13.800 e 16.009 franchi si riferiscono rispettivamente alle spese di trasloco e alle spese di missione per il periodo 1° marzo-17 aprile 1961. I restanti importi riguardano missioni effettuate prima e dopo queste date.

Nel controricorso la convenuta ha concluso che la Corte voglia :

«...

Dare atto all'Alta Autorità ch'essa offre di versare, a saldo complessivo, la somma di 12.364 franchi, risultante dalla rettifica dei conti relativi alle missioni compiute dal ricorrente dal 1° marzo al 17 aprile 1961;

Dichiarare che tale pagamento soddisferà ogni diritto del ricorrente;

Disattendere le restanti conclusioni del ricorrente e respingere il ricorso in quanto infondato;

Condannare il ricorrente alle spese. »

Nella replica, il ricorrente ha modificato nel modo seguente le cifre che figurano nelle sue precedenti conclusioni :

— la somma di 4.615 franchi viene ridotta a 4.246 franchi,

— quella di 16.009 franchi, a 3.645 franchi,

— quella di 2.918 franchi portata a 2.968 franchi.

La somma di 3.645 franchi rappresenta la differenza fra l'importo di 16.009 franchi e quello di 12.364 franchi, offerto nel controricorso.

Circa il « terzo capo delle sue conclusioni », relativo agli interessi e alle spese di causa, il ricorrente chiede alla Corte

« Di dare atto ch'egli valuta questa voce in 100.000 franchi, con riserva di aumentarla, diminuirla meglio precisarla in corso di causa ».

Nella controreplica, la convenuta ha concluso che la Corte voglia :

« Dare atto all'Alta Autorità ch'essa offre di pagare, a saldo complessivo, la somma di 12.364 franchi già espressamente menzionata nel controricorso, oltre agli interessi dal giorno della domanda fino a quello della notifica del controricorso al ricorrente;

dichiarare che questo pagamento soddisferà ogni diritto del ricorrente; disattendere le restanti conclusioni del ricorrente e respingere il ricorso in quanto infondato;

porre a carico del ricorrente la maggior parte delle spese ch'egli ha sostenuto anteriormente alla notifica del controricorso e tutte le spese ch'egli ha sostenuto posteriormente a tale notifica. »

Rispondendo alle domande rivoltegli dalla Corte il 24 ottobre 1963, *il ricorrente* ha dichiarato di ridurre a 2.942 franchi quella parte della sua pretesa che aveva indicato in 2.943 franchi.

In risposta alle domande scritte e orali rivolte dalla Corte, il ricorrente ha ridotto la sua pretesa relativa alle spese di missione in modo da circoscrivere la controversia alla sola questione se, per le missioni di cui trattasi, il rimborso vada effettuato in base alla tariffa ferroviaria oppure in base al tasso chilometrico.

III — Mezzi e argomenti delle parti

I mezzi e gli argomenti fatti valere dalle parti si possono così riassumere :

1. *SPESE DI TRASLOCO (PRETESA DI 13.800 F.B.)*

Il ricorrente assume che l'articolo 15 del vecchio regolamento del personale della C.E.C.A. attribuisce al dipendente il diritto incondizionato al rimborso di tali spese. Il procedimento di controllo contemplato in detto articolo (previa presentazione di preventivi di varie imprese di trasporto) non sarebbe che un mezzo per evitare possibili abusi. Qualora l'urgenza del trasloco, inerente a ragioni di servizio, non permetta di seguire questo procedimento, la sola conseguenza sarebbe che il controllo va effettuato in altro modo.

Il ricorrente rileva che, come la stessa convenuta ammette, egli ha avuto conoscenza della decisione di trasferimento soltanto il 17 aprile 1961 : ed ha quindi dovuto traslocare con la massima rapidità. Oltre alla fattura dell'impresa di trasporti di cui si é effettivamente servito, egli ha presentato il preventivo di un'altra impresa. D'altro lato, l'importo richiesto sarebbe inferiore a quello

abitualmente fatturato, tenuto conto della distanza e della quantità dei mobili.

La convenuta interpreta il sopramenzionato articolo 15 nel senso che l'Amministrazione non è tenuta a rimborsare le spese di trasloco qualora il dipendente non si attenga alle modalità prescritte. Anche volendo ammettere che siano possibili delle eccezioni in casi particolari, ciò non vale nella specie : il ricorrente aveva motivo di aspettarsi il trasferimento fin dal dicembre 1960 e non si è trovato quindi nella necessità di effettuare il trasloco in tutta fretta.

Il preventivo della ditta Welter in seguito presentato sarebbe privo d'oggetto, posto che il trasloco era già stato effettuato. Contrariamente a ciò che egli aveva annunciato nella lettera del 15 giugno 1961, il ricorrente non ha affatto dimostrato di aver chiesto dei preventivi già prima del trasloco.

2. *SPESE DI MISSIONE*

— *In generale*

Il ricorrente sostiene che le norme vigenti non stabilivano espressamente quale organo fosse competente a decidere se erano soddisfatte le condizioni per il rimborso in base al tasso chilometrico, né in qual modo questa decisione dovesse intervenire. Egli ritiene tuttavia che la decisione spetti al capo della divisione dell'Ispezione, cioè al sig. Bürgert.

Tutte le volte che questi indicava (come è avvenuto in tutti i casi presi in considerazione nella presente causa) nell'ordine di missione : « autovettura privata », ciò avrebbe implicato l'obbligo di servirsi di tale mezzo di trasporto; l'Amministrazione sarebbe stata di conseguenza tenuta ad effettuare il rimborso in base al tasso chilometrico. In caso contrario detta indicazione sarebbe stata priva di senso.

La convenuta ribatte di avere correttamente applicato le disposizioni vigenti. Essa rileva che, in forza del vecchio testo del regola-

mento del personale, è obbligatorio rimborsare in base alla tariffa ferroviaria le spese di viaggio fra la sede e il centro della regione visitata. In seguito alla modifica del regolamento del personale, attuata con decisione della Commissione dei Presidenti della C.E.C.A. del 21 novembre 1960, detta disposizione è stata revocata e il rimborso in base al tasso chilometrico è stato subordinato a determinate condizioni. Mancherebbe comunque la prescritta approvazione.

La semplice indicazione « autovettura privata » che figura nell'ordine di missione non darebbe affatto diritto al rimborso in base al tasso chilometrico. Si tratterebbe puramente di un'autorizzazione intesa a dare atto che il viaggio non subisce ritardi a causa dell'uso dell'autovettura.

La convenuta pone in rilievo che, come lo stesso ricorrente ammette, il Burgert non si è affatto pronunciato in tutti i casi in contestazione a favore del rimborso in base al tasso chilometrico; egli ha più volte omesso qualsiasi indicazione oppure ha precisato che si doveva applicare la tariffa ferroviaria.

B — *Dati relativi ai vari viaggi*

I documenti relativi alle missioni di cui trattasi (ordine di missione, conti, corrispondenza fra le parti, ecc.) sono stati prodotti in causa.

La convenuta ha inoltre esibito un prospetto contenente i particolari di ciascuna missione e in ispecie gli importi pagati o offerti dalla convenuta e, rispettivamente, chiesti dal ricorrente; esso non ha contestato l'esattezza dei dati contenuti nel prospetto.

a) Missioni effettuate tra il 1º luglio 1959 e il 31 dicembre 1960 (pretesa di 4.615 F.B., ridotta nella replica a 4.246 F.B.)

Nell'atto introduttivo *il ricorrente* indica in 4.615 F.B. la differenza tra la somma alla quale egli ha diritto e l'importo che gli è stato effettivamente versato.

La convenuta ribatte anzitutto che in base ai calcoli del ricorrente si arriverebbe alla cifra di 4.625 franchi. Ciò nondimeno, se la tesi del ricorrente fosse fondata, egli avrebbe diritto soltanto a 4.266 franchi (4.625-359), non avendo egli incluso nel calcolo il rimborso di 359 franchi effettuato in base al conto n. 1696 D.

Nella replica, *il ricorrente* contesta l'affermazione relativa ai 359 F.B., pur dichiarando di ridurre la sua pretesa a 4.246 franchi, avendo deciso di non tener più conto dei viaggi a proposito dei quali la distanza in contestazione è inferiore a 50 chilometri.

b) Missioni effettuate da fine dicembre 1960 a fine gennaio 1961 (pretesa di 2.918 franchi, aumentata nella replica a 2.968 franchi)

Le missioni (quattro volte Lussemburgo-Bruxelles e ritorno) sono state effettuate nel periodo in cui gli scioperi impedivano di servirsi della ferrovia.

Le parti concordano sul fatto che la cifra di 2.918 franchi, indicata nell'atto introduttivo, è frutto di un errore di calcolo e che si deve intendere 2.968.

Il ricorrente sostiene che nella specie il rimborso in base al tasso chilometrico è giustificato per il fatto stesso che era necessario servirsi dell'automobile privata.

La convenuta oppone che non vi è alcun nesso causale fra gli scioperi e il mezzo di trasporto impiegato; il ricorrente si è infatti servito della propria automobile nella maggior parte delle missioni effettuate. D'altro lato, in base alle disposizioni vigenti non avrebbe alcuna importanza che l'uso dell'autovettura sia volontario oppure imposto da ragioni estranee alla volontà dell'interessato.

Il rimborso in base al tasso chilometrico darebbe d'altronde soltanto la somma di 2.920 franchi, giacchè nei calcoli si deve tener conto delle distanze indicate nelle carte stradali ufficiali.

c) Missioni effettuate fre il 1º marzo e il 17 aprile 1961 (pretesa di 16.009 franchi, ridotta nella replica a 3.645 franchi)

La richiesta di 16.009 F.B. si spiega col fatto che, anteriormente alla presentazione del ricorso, la convenuta aveva ritenuto che, essendo stato il ricorrente trasferito a Bruxelles con effetto dal 1º marzo 1961, si doveva considerare Bruxelles, e non Lussemburgo, come punto di partenza delle missioni di cui trattasi. Il ricorrente sosteneva invece di aver avuto conoscenza della decisione di trasferimento solo il 17 aprile 1961.

Con l'offerta, contenuta nel controricorso, di versare al ricorrente 12.364 F.B., la convenuta ha accettato su questo punto la tesi del ricorrente. Essa rileva tuttavia che per quanto riguarda la missione 7276 L, effettuata dopo il 17 aprile, può essere rimborsato soltanto il viaggio d'andata Lussemburgo-Bruxelles, non già quello di ritorno, posto che in quel momento il ricorrente sapeva che Bruxelles era la sua nuova sede.

d) Missioni effettuate dopo il 17 aprile 1961 (pretesa di 2.943 FB., ridotta a 2.942 F.B.)

Le parti concordano sul punto che la somma pretesa si scompone come segue :

— 1.425 F.B. si riferiscono ai conti 1848 L e 1421 L;

— 1.517 F.B. si riferiscono a una missione effettuata dal 2 al 6 aprile 1962.

La rettifica da 2.943 a 2.942 serve ad eliminare un errore di calcolo.

IV — Il procedimento

Il procedimento si è svolto ritualmente.

Su relazione del giudice relatore e sentito l'avvocato generale, la prima Sezione della Corte ha deciso di passare alla fase orale senza procedere ad istruttoria. Il 24 ottobre 1963 essa ha tuttavia rivolto alle parti alcune domande alle quali esse hanno risposto per iscritto.

L'udienza pubblica ha avuto luogo il 7 novembre 1963.

Il 5 dicembre 1963 l'avvocato generale ha presentato le sue conclusioni.

IN DIRITTO

I — Spese di trasloco

1) A norma dell'articolo 15, lett. *a*, 1°, 2° e 3° inciso del vecchio regolamento del personale della C.E.C.A. (entrato in vigore il 1° luglio 1956) nella redazione adottata dalla Commissione dei Presidenti il 21 novembre 1960, « le spese sostenute per il trasloco delle masserizie... vengono rimborsate... ai dipendenti. Il rimborso ha luogo fino a concorrenza di un preventivo previamente approvato. Al competente ufficio dell'Istituzione devono essere sottoposti almeno due preventivi ». È pacifico che il ricorrente non ha presentato previamente alcun preventivo, di guisa che non ha potuto esser data l'approvazione contemplata nell'articolo sopra citato; sorge quindi la questione se in tal caso il dipendente perda senzaltro ogni diritto al rimborso.

2) L'interpretazione letterale dell'articolo sopra citato non conduce a un risultato preciso; il primo inciso sembra attribuire al dipendente un diritto incondizionato. Il secondo inciso sembra invece escludere questo diritto nel caso che il dipendente non presenti previamente i preventivi. È quindi necessario basarsi sul significato e sullo scopo della disposizione.

L'articolo 15 è fondato sul principio generale secondo il quale il datore di lavoro è tenuto a rifondere al dipendente tutte le spese che egli ha sostenuto nell'interesse del servizio, ma può, come contropartita, esigere dai dipendenti la prova che le spese erano realmente necessarie e sono state effettivamente sostenute. In base a questo principio, il ricorrente ha diritto al rimborso delle spese di trasloco soltanto se gli elementi che egli ha fornito a posteriori permettono all'Alta Autorità di accertare, in armonia coi

principi di una sana amministrazione, se il trasloco abbia avuto effettivamente luogo, quali siano state le prestazioni quantitative e qualitative dell'impresa di trasporto (cubatura delle masserizie, ecc.) e se il prezzo richiesto sia equo tenuto conto delle prestazioni.

3) Con lettera del 16 giugno 1961, il ricorrente aveva dichiarato all'Amministrazione dell'Alta Autorità : « Ho chiesto la conferma scritta delle proposte che mi erano state fatte nel dicembre 1960 da imprese di trasporto di Lussemburgo e di Bruxelles. Come potrete constatare, ho infine scelto il preventivo meno elevato. Questi documenti vi saranno inviati non appena li avrò riuniti ».

Cionondimeno il ricorrente non ha prodotto in seguito che i seguenti documenti :

— una fattura, emessa da un'impresa di trasporto belga e quietanzata il 22 aprile 1961, la quale si riferisce ad un preventivo che il ricorrente non ha prodotto; la fattura è redatta in modo sommario e non indica i dati essenziali quali la quantità delle masserizie, la distanza percorsa, ecc.

— una lettera di un'impresa di trasporto di Lussemburgo contenente « un preventivo » di 2.595 + 1.460 + 13.240 F.B.; esso porta la data del 30 maggio 1961, benché, a detta dello stesso ricorrente, il trasloco avesse già avuto luogo il 22 aprile 1961.

È palese che questi documenti non hanno consentito all'Alta Autorità di procedere agli accertamenti che, secondo i principi generali sopra esposti, costituiscono il presupposto indispensabile del rimborso delle spese di trasloco. La pretesa del ricorrente va pertanto respinta.

II — Le spese di missione

1. *OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE*

a) Nella risposta scritta alle domande della Corte ed altresì nelle dichiarazioni fatte all'udienza, il ricorrente ha accettato di limitare la controversia alla questione se le spese di missione sostenute per determinati viaggi, o parti di viaggio, vadano rimborsate

in base alla tariffa ferroviaria oppure in ragione di 3 F.B. per ogni chilometro percorso con automobile privata (« tasso chilometrico »).

L'Alta Autorità non ha sollevato obiezioni su questo punto. Vi è dunque motivo di ritenere che il ricorrente abbia rinunziato alle sue restanti pretese.

b) Secondo il ricorrente, la dizione « autovettura personale » che figura nei suoi ordini di missione è di per sé sufficiente ad attribuirgli il diritto al rimborso in base al tasso chilometrico. Nel periodo cui la causa si riferisce, il rimborso delle spese di missione era disciplinato, a norma dello Statuto, da varie disposizioni successivamente adottate, in ispecie dagli articoli 17, lett. *d*; 13, lett. *d*, del Regolamento del personale della C.E.C.A. entrato in vigore il 1º luglio 1956, nella sua redazione originale; dall'articolo 17, lett. *d* sopracitato, nella redazione adottata dalla Commissione dei Presidenti il 21 novembre 1960, ed altresì dall'articolo 12, nn. 1-4, dell'allegato VII dello Statuto del personale della C.E.C.A. attualmente in vigore.

Tutte queste disposizioni stabiliscono, letteralmente o in sostanza, che i dipendenti « possono essere autorizzati a servirsi della loro autovettura privata per una determinata missione, purché l'uso di questo mezzo di trasporto non aumenti la durata della missione » e che, in tal caso, le spese di viaggio vanno rimborsate in linea di massima in base alla tariffa ferroviaria e solo eccezionalmente possono essere rimborsate secondo un diverso criterio. L'autorizzazione di servirsi dell'autovettura privata e il rimborso delle spese in base al tasso chilometrico vanno quindi tenuti nettamente distinti.

Mentre detta autorizzazione implica unicamente che non vi sono obiezioni contro l'impiego dell'auto privata, per il rimborso in base al tasso chilometrico occorre invece che l'uso di detto mezzo di trasporto sia stato riconosciuto necessario per esigenze di servizio. D'altro lato, come è avvenuto nella specie, in pratica gli ordini di missione sono spesso emessi dal diretto superiore gerarchico del dipendente incaricato di una missione, mentre la decisione finale sul criterio da adottarsi pel rimborso delle spese di missione spetta

ai servizi generali dell'Amministrazione, il che è necessario onde evitare discriminazioni a favore o a danno di determinati dipendenti o gruppi di dipendenti.

Dalle considerazioni sin qui svolte si deve ritenere, come regola generale, che quando negli ordini di missione sia indicato quale mezzo di trasporto l' « autovettura privata » senza precisare che l'uso di questo mezzo è richiesto da esigenze del servizio, ciò può essere soltanto interpretato come una semplice autorizzazione. La tesi del ricorrente è quindi infondata.

Appare opportuno invece controllare, per ciascuna missione che ha dato luogo a contestazioni, se ricorrano i presupposti di fatto e di diritto per il rimborso in base al tasso chilometrico.

2. *ESAME DELLE VARIE MISSIONI*

L'esame delle missioni sarà basato sui dati particolareggiati desunti dal prospetto di cui al punto *a*) della risposta data dall'Alta Autorità, il 31 ottobre 1963, alle domande scritte dalla Corte, dati che il ricorrente non ha contestato (in prosieguo designato : « prospetto »). Vanno esaminate le missioni contraddistinte nel prospetto dai numeri 1, da 5 a 16, 18 e 19, ed altresì un'altra missione che è stata effettuata dal 2 al 6 o 7 aprile 1962. Non saranno invece prese in considerazione le missioni contraddistinte dai nn. 2, 3 e 4, posto che esse, per i motivi dianzi esposti al punto *a*), più non rientrano nell'oggetto del contendere. Lo stesso vale per la missione n. 17, posto che la somma pretesa dal ricorrente corrisponde a quella offerta o versata dall'Alta Autorità.

A — *Missioni contraddistinte dai nn. 1 e da 5 a 9 del prospetto* (pretesa di 4.615 F.B., ridotta nella replica a 4.246 F.B.)

a) Dette missioni devono essere esaminate alla luce degli articoli 17, lett. *d*, e 13, lett. *d*, del vecchio Regolamento del personale della C.E.C.A., nella sua redazione originale. Quest'ultima disposizione stabilisce che : « Se il calcolo non può essere effettuato su questa base, le modalità del rimborso saranno fissate con apposita

decisione dell'autorità investita del potere di nomina ». Come tale può essere considerato il « parere » emesso dalla Commissione amministrativa dell'Alta Autorità, il 3 maggio 1957, e approvato dal Presidente dell'Alta Autorità : esso disciplina il rimborso delle spese di missione ai dipendenti del gruppo Ispezione (divenuto poi « Direzione dell'Ispezione ») e vi si dice fra l'altro :

« L'Amministrazione è d'avviso che la natura di queste missioni renda in effetti necessari, in via generale, numerosi spostamenti intorno a un punto centrale nella medesima regione industriale, spostamenti per i quali l'uso di un'autovettura sarebbe molto utile. Essa considera tuttavia che l'uso dell'autovettura personale, per l'andata e il ritorno dalla sede al centro principale della missione, non è, nella maggior parte dei casi, nell'interesse diretto del servizio ».

Il « parere » prescrive inoltre che i viaggi tra la sede e il centro della missione vengano rimborsati in base alla tariffa ferroviaria, mentre per gli altri percorsi esso prevede l'impiego di autovetture da noleggio o di auto private (« previa autorizzazione »). In quest'ultimo caso, la tariffa del rimborso al dipendente è di 3 F.B. per chilometro effettivamente percorso. Si dice infine nel parere : « Va tenuto in ogni caso presente che l'uso dell'autovettura privata, il quale implica il rimborso di 3 F.B. il chilometro, dev'essere espressamente autorizzato ».

b) È vero che da queste disposizioni non risulta chiaramente se il rimborso in base al tasso chilometrico vada escluso *ipso iure* qualora l'ordine di missione non prevede alcun viaggio di andata e ritorno nei pressi di un « centro di missione », bensì soltanto viaggi dalla sede ad una o più grandi città collegate da buone comunicazioni ferroviarie. Cionondimeno esse devono essere senza dubbio intese nel senso che in tal caso il rimborso in base al tasso chilometrico è autorizzato solo in particolari situazioni e su presentazione di giustificativi particolareggiati.

Questa interpretazione s'impone pure perché il « parere » menzionato è meno importante, come fonte, del Regolamento del personale, il quale prevede il rimborso su base diversa dalla tariffa

ferroviaria solo in casi eccezionali. Le missioni contraddistinte nel prospetto dai nn. 1, 7, 8 e 9 comprendevano esclusivamente degli spostamenti fra la sede (Lussemburgo) e Bruxelles. I documenti esibiti alla Corte non forniscono la prova che per l'uso dell'autovettura privata vi fosse un « interesse diretto del servizio ».

Al contrario, il superiore gerarchico del ricorrente, sig. Burgert, ha precisato, in taluni dei casi menzionati, che il rimborso in base alla tariffa ferroviaria doveva ritenersi equo. Né si potrebbe ricavare una prova adeguata che ricorressero esigenze di servizio dal fatto che, in altri casi, egli abbia apposto sugli ordini di missione menzioni come « autovettura privata, 3 F.B. il chilometro » od altre analoghe. Da tutto quanto precede appare infondata la pretesa del ricorrente relativa alle missioni qui prese in esame.

c) Le missioni contraddistinte dai nn. 5 e 6 del prospetto implicavano un viaggio dalla sede (Lussemburgo) a Bruxelles e ritorno, dei viaggi da Bruxelles all'Aja e ritorno ed altresì viaggi nelle regioni industriali che hanno per centro Bruxelles. La lite verte esclusivamente sui viaggi da Bruxelles all'Aja e ritorno, avendo l'Alta Autorità rimborsato i rimanenti spostamenti in base al tasso chilometrico. Ciononostante è opportuno esaminare se la pretesa del ricorrente sia fondata, giacché sarebbe illogico rimborsare le spese di una data missione, parte in base alla tariffa ferroviaria e parte in base al tasso chilometrico.

Non è questo il caso nostro. La questione se le somme rimborsate coprano — nei limiti obiettivamente stabiliti dalle disposizioni afferenti — le spese normalmente originate dall'impiego dell'autovettura privata non può quindi porsi che a proposito dell'impiego di questo mezzo di trasporto entro i limiti dell'autorizzazione concessa nell'interesse del servizio. Il percorso Bruxelles — l'Aja poteva con ragione non essere rimborsato in base al tasso chilometrico, e ciò in conseguenza del fatto che l'interesse del servizio avrebbe perfettamente consentito l'impiego per questo percorso di un mezzo di trasporto meno oneroso, qual'è la ferrovia. Se, per motivi di comodità personale, il ricorrente ha preferito impiegare in ogni caso la sua autovettura, nessuno poteva impedirglielo.

Nelle sue previsioni di spesa egli avrebbe tuttavia dovuto tener conto del fatto che il rimborso complessivo delle spese di viaggio sarebbe risultato, in conformità all'autorizzazione ricevuta, dall'applicazione di due diversi sistemi di calcolo. Ne consegue che la pretesa del ricorrente relativa alle missioni in esame è anch'essa infondata.

Per quanto precede, va respinta la pretesa relativa al pagamento di 4.246 F.B. senza che sia necessario calcolare a quale importo tale somma si ridurrebbe in conseguenza della dichiarazione del ricorrente sopra riferita (1 *a*).

B — *Missioni contraddistinte dai nn. da 10 a 13 del prospetto* (pretesa di 2.918 F.B., aumentata nella replica a 2.968 F.B.)

a) L'Alta Autorità rileva che il ricorrente può pretendere soltanto 2.920 F.B., dovendosi calcolare le percorrenze in conformità alle carte stradali ufficiali. Secondo la sopra riferita dichiarazione del ricorrente (1 *a*), siffatte questioni sono escluse dalla controversia. Si deve quindi partire dal fatto che il ricorrente ha ridotto la sua pretesa a 2.920 F.B.

b) Si tratta di quattro viaggi da Lussemburgo a Bruxelles e ritorno per i quali il ricorrente è stato costretto a servirsi della sua auto privata a causa dello sciopero dei ferrovieri belgi. L'Alta Autorità sostiene in particolare che l'impiego dell'autovettura privata non ha alcun nesso causale con lo sciopero, avendo il ricorrente l'abitudine di effettuare in auto la maggior parte dei suoi viaggi di missione.

La Corte osserva che questa obiezione non tiene conto del fatto che in questo caso vi era un rapporto di causa ad effetto fra lo sciopero e *la necessità* di valersi dell'autovettura privata.

Anche per altri motivi la tesi dell'Alta Autorità va respinta. L'obbligo di rimborsare va qui esaminato, a norma dello Statuto, alla luce dell'articolo 17 *d*, ultimo inciso, del vecchio Regolamento del personale della C.E.C.A., nel testo adottato dalla Commissione

dei Presidenti il 21 novembre 1960. Questa disposizione stabilisce : « Cionondimeno, l'autorità investita del potere di nomina può decidere di concedere ai dipendenti che effettuano abitualmente missioni in circostanze speciali, in luogo del rimborso delle spese di viaggio in base alla tariffa ferroviaria, un'indennità per chilometro percorso tutte le volte che l'impiego di mezzi di trasporto pubblici e il rimborso delle spese di trasporto secondo i criteri ordinari presentino evidenti inconvenienti. »

Come l'Alta Autorità ha indirettamente ammesso col menzionato « parere » del 3 maggio 1957, i membri della divisione Ispezione dovevan effettuare « abitualmente missioni in circostanze speciali ». Era qui impossibile servirsi della ferrovia. L'Alta Autorità nemmeno sostiene che le esigenze del servizio avrebbero imposto l'uso dell'aereo in luogo dell'autovettura privata. Il rimborso del solo prezzo del biglietto ferroviario, cioè 578 F.B. per un percorso di 440 chilometri, pari a 1,31 franchi il chilometro, presenta senza dubbio degli inconvenienti, posto che tale importo non copre le spese effettivamente sostenute dal ricorrente.

Devono essere considerate come spese di trasporto tutte le spese direttamente o indirettamente connesse al possesso e all'impiego di un'autovettura, ivi compreso l'ammortamento. È vero che il citato articolo 17, lett. *d*, dispone soltanto che l'autorità investita del potere di nomina « può » in tali casi ordinare il rimborso in base al tasso chilometrico; a prima vista può sembrare dubbio che il « parere » del 3 maggio 1957 debba essere considerato a priori come una decisione in questo senso, giacché esso riguarda solo le missioni che rendono pure necessario l'uso dell'autovettura nei dintorni del centro di missione. L'introduzione del « parere » permette tuttavia di concludere ch'esso è fondato sul principio che l'importo da rimborsare non dev' essere inferiore alle spese effettivamente sostenute.

Il « parere » dev'essere quindi interpretato alla luce di questo principio. A parte la tariffa ferroviaria, le disposizioni applicabili nella specie prevedevano come base del rimborso, in caso d'impiego. dell'auto privata, soltanto il tasso di 3 F.B. per chilometro percorso. Dalle considerazioni svolte deriva che la pretesa del ricorrente

diretta ad ottenere il pagamento di 2.920 F.B. è fondata. L'Alta Autorità deve inoltre al ricorrente gli interessi, nella misura del 4,5 %, dal giorno della domanda a quello del pagamento.

C — *Missioni contraddistinte dai nn. 14, 15 e 16 del prospetto* (pretesa di 16.009 F.B., ridotta nella replica a 3.645 franchi)

a) Nel controricorso, l'Alta Autorità ha riconosciuto fondata l'originaria pretesa del ricorrente relativa al rimborso di 12.364 F.B. Il ricorrente ha di conseguenza ridotto la sua pretesa all'importo di F.B. 3.645, corrispondente alla differenza fra F.B. 16.009 e F.B. 12.364. Per quanto riguarda gli interessi dovuti sulla somma di 12.364 F.B., l'Alta Autorità si è dichiarata disposta a versarli soltanto fino al giorno della notifica del controricorso al ricorrente.

La Corte rileva che, secondo i principi giuridici generali, gli interessi sono dovuti sino all'effettivo pagamento del debito.

b) Circa il viaggio contraddistinto nel prospetto col numero 16, la lite verteva anche sulla questione se il « ritorno » da Bruxelles a Lussemburgo dovesse essere rimborsato, nonostante il fatto che nel frattempo il ricorrente era stato informato del suo trasferimento a Bruxelles.

In base alla sopra riferita dichiarazione del ricorrente (1 *a*), la Corte ritiene che questo punto non ha più bisogno di essere esaminato.

c) I viaggi in missione di cui trattasi implicano ciascuno tragitti da Lussemburgo a Bruxelles, ed altresì spostamenti fra Bruxelles e varie regioni industriali. Solo per questi ultimi l'Alta Autorità ha effettuato il rimborso in base al tasso chilometrico.

I predetti viaggi vanno esaminati alla luce dell'articolo 17, lett. *d*, del vecchio Regolamento del personale della C.E.C.A., in ispecie del suo ultimo inciso citato, più sopra al capo B, in relazione al « parere » della Commissione amministrativa dell'Alta Autorità

in data 20 febbraio 1961, approvato dal Presidente dell'Alta Autorità. Detto « parere »

— fissa il tasso chilometrico in 3 F.B. e

— dispone che « questo modo di rimborso potrà essere usato soltanto qualora si tratti di spostamenti per i quali sia stato accertato, sotto la responsabilità del Direttore dell'Ispezione, che i mezzi di trasporto pubblici non permettano di effettuarli in modo soddisfacente (sull'ordine di missione dovrà figurare un'apposita menzione, motivata) e che il rimborso delle spese secondo i criteri ordinari sarebbe del tutto insufficiente (controllo a posteriori in base a un prospetto particolareggiato e motivato del percorso effettuato) ».

d) Ne consegue che uno dei presupposti del rimborso in base al tasso chilometrico era la constatazione che il rimborso in base alla tariffa ferroviaria avrebbe palesemente coperto solo una parte delle effettive spese di missione. Questa constatazione doveva essere fatta dai servizi generali dell'Amministrazione onde evitare discriminazioni tra i dipendenti dell'Alta Autorità. Per le ragioni sopra esposte (A, *c*), affinché detta condizione fosse soddisfatta non era sufficiente che l'importo rimborsato per ciascun chilometro percorso fosse inferiore a 3 F.B.

Per quanto riguarda i viaggi in missione contraddistinti dai nn. 14 e 16 del prospetto, il raffronto fra il totale dei chilometri percorsi e la somma complessiva effettivamente rimborsata non permette, a parere della Corte, e in mancanza di dati più particolareggiati, di ritenere che il rimborso sia stato « del tutto insufficiente ». Su questo punto, la pretesa del ricorrente è quindi infondata.

e) A norma delle disposizioni sopra menzionate, un altro presupposto del rimborso in base al tasso chilometrico era che il superiore gerarchico dell'interessato avesse indicato e motivato sull'ordine di missione le esigenze di servizio, che imponevano l'uso dell'auto privata. Per quanto riguarda la missione contraddistinta dal n. 15 del prospetto, l'ordine di missione reca la seguente menzione : « Il signor Lepape deve servirsi della propria auto-

vettura sulla base di 3 F.B. il chilometro, onde essere pienamente libero di visitare delle miniere di carbone da determinarsi. » Questa menzione è seguita dalla sola firma del ricorrente, mentre la firma del superiore gerarchico, sig. Burgert, è apposta sotto il testo dell'ordine di missione.

La Corte ritiene che questo modo di compilare gli ordini di missione non soddisfi le condizioni poste dal sopra citato « parere ». Onde evitare ogni abuso, infatti, rigorosi requisiti di forma e di sostanza devono essere prescritti per le dichiarazioni destinate a giustificare il diritto al rimborso in base al tasso chilometrico, rimborso che lo Statuto dichiara espressamente eccezionale. La domanda del ricorrente è pertanto infondata su questo punto.

Per tutto quanto precede, la pretesa relativa al pagamento di 3.645 F.B. va respinta.

D — *Missioni contraddistinte dai nn. 18 e 19 del prospetto, viaggio in missione dal 2 al 6 (o al 7) aprile 1962* (pretesa di 2.943 franchi, ridotta a 2.942)

Detti viaggi vanno esaminati alla luce della disposizione già menzionata a proposito dei viaggi in missione dianzi presi in esame (C). Per quanto riguarda però il viaggio effettuato dal 2 al 6 (o 7) aprile 1962, la disposizione applicabile è l'articolo 12, n. 4, terzo comma, in relazione all'articolo 12, n. 1, dell'allegato VII all'attuale Statuto del personale della C.E.C.A., entrato in vigore il 1º gennaio 1962.

Tutti i viaggi di cui trattasi sono stati effettuati partendo da Bruxelles, nuova sede del ricorrente. I luoghi di destinazione erano Anversa, Rotterdam, Lussemburgo e Liegi, come pure la zona industriale sita nei dintorni di Liegi.

Negli ordini di missione di detti viaggi, il superiore gerarchico del ricorrente aveva indicato : « Il sig. Lepape è autorizzato a servirsi della propria auto e ha diritto all'indennità chilometrica di 3 franchi il chilometro ». L'ordine di missione emesso per il terzo viaggio contiene soltanto la menzione, siglata dal superiore gerarchico : « autovettura personale 3 fr. b./ km ».

In contrasto col « parere » del 3 maggio 1961, gli ordini di missione non contengono alcuna giustificazione della necessità di servirsi dell'autovettura privata. Questa mancanza è tanto più grave in quanto fra le varie località che erano meta dei viaggi in esame esistono ottime comunicazioni ferroviarie. A questo riguardo si potrebbero tutt'al più eccettuare gli spostamenti nella regione industriale di Liegi; dai documenti prodotti emerge tuttavia che essi rappresentano soltanto una parte modesta del percorso complessivo.

Ne consegue che la pretesa va respinta senza ulteriore esame e prescindendo dal calcolare a quale importo essa si ridurrebbe in conseguenza della dichiarazione del ricorrente più sopra richiamata (1, *a*).

III — Le spese

A norma dell'articolo 70 del Regolamento di procedura, nelle controversie fra le Comunità e i loro dipendenti l'Istituzione convenuta deve sopportare le proprie spese.

Una modesta parte soltanto delle pretese del ricorrente è stata accolta; si deve tuttavia tener conto del fatto che, per ottenere il riconoscimento dei suoi diritti, egli è stato costretto a proporre ricorso. Pertanto, anche se le pretese riconosciute fondate sono di molto inferiori a quelle fatte valere, appare opportuno, in conformità all'articolo 69, n. 3, primo comma, del Regola- mento di procedura, di porre a carico dell'Alta Autorità la metà delle spese sostenute dal ricorrente, lasciando a carico di esso l'altra metà.

Per questi motivi

Letti gli atti di causa,

Sentita la relazione del giudice relatore,

Sentite le deduzioni orali delle parti,

Sentite le conclusioni dell'avvocato generale,

Visto il Trattato istitutivo della C.E.C.A.,

Visto il Protocollo sullo Statuto della Corte di Giustizia della C.E.C.A. ed in ispecie l'articolo 32,

Visto il Regolamento del personale della C.E.C.A. del 1° luglio 1956, e in ispecie

— gli articoli 13 *d* e 17 *d*, nel loro testo originale;
— gli articoli 15 *a* e 17 *b*, nel testo adottato dalla Commissione dei Presidenti il 21 novembre 1960 ed entrato in vigore il 1° dicembre 1960,

Visto lo Statuto del personale della C.E.C.A. del 1° gennaio 1962 e in ispecie l'allegato VII, articolo 12, nn. 1 e 4,

Visto il Regolamento di procedura della Corte di Giustizia delle Comunità Europee e in ispecie gli articoli 69 e 70,

Visti i pareri della Commissione amministrativa dell'Alta Autorità del 3 maggio 1957 e del 20 febbraio 1961, approvati dal Presidente dell'Alta Autorità e relativi al rimborso delle spese di trasporto ai dipendenti del gruppo Ispezione o della Divisione Ispezione.

LA PRIMA SEZIONE DELLA CORTE

respinta ogni altra conclusione più ampia o contraria, dichiara e statuisce :

1) *a*) **Si dà atto all'Alta Autorità dell'offerta di versare al ricorrente, a saldo di ogni suo avere, l'importo di 12.364 F.B. il quale, secondo le dichiarazioni dell'Alta Autorità, risulta dalla rettifica dei conti delle spese di missione per i viaggi effettuati dal ricorrente fra il 1° marzo e il 17 aprile 1961.**

b) **Si dichiara l'Alta Autorità tenuta a corrispondere al ricorrente, sull'importo di cui ad *a*) gli interessi**

del 4,5 % dal giorno della presentazione del ricorso a quello dell'effettivo pagamento.

2) Si dichiara l'Alta Autorità tenuta a corrispondere al riccorrente l'importo di 2.920 F. B., con gli interessi del 4,5 % dal giorno della domanda a quello dell'effettivo pagamento.

3) I restanti capi della domanda sono respinti in quanto infondati.

4) L'Alta Autorità sopporterà le proprie spese e metà delle spese sostenute dal ricorrente, restando a carico di quest'ultimo l'altra metà.

Così deciso a Lussemburgo, il 19 marzo 1964.

TRABUCCHI DELVAUX STRAUSS

Letto in pubblica udienza a Lussemburgo, il 19 marzo 1964.

Per il Cancelliere *Il Presidente della prima Sezione*

H. J. EVERSEN
Cancelliere aggiunto

A. TRABUCCHI