

SENTENZA DELLA CORTE  
DEL 12 OTTOBRE 1978 <sup>1</sup>

**Commissione delle Comunità europee  
contro Regno del Belgio**

Causa 156/77

Massime

1. *Trasporti — Aiuti ai trasporti — Regime generale degli aiuti — Applicazione (Trattato CEE, art. 77 e artt. 92-94)*
2. *Procedura — Eccezione d'illegittimità — Atti la cui illegittimità può essere eccepita (Trattato CEE, art. 184)*
3. *Stati membri — Obblighi — Inadempimento — Ricorsi ai sensi degli artt. 93 e 169 del Trattato — Oggetto rispettivo (Trattato CEE, art. 93, n. 2, 2° comma, e artt. 169, 170)*

1. L'applicazione dell'art. 77 del Trattato, che ammette la compatibilità col Trattato d'aiuti ai trasporti soltanto in casi ben determinati e che non rechino pregiudizio agli interessi generali della Comunità, non può produrre l'effetto di sottrarre gli aiuti ai trasporti al regime generale del Trattato relativo agli aiuti corrisposti dagli Stati ed ai controlli e procedimenti ivi contemplati.
2. L'eccezione d'illegittimità di cui all'art. 184 del Trattato si limita, a termini di questa disposizione, alle controversie che mettono in causa «un regolamento del Consiglio o della Commissione» e non può essere invocata in occasione di un ricorso a norma dell'art. 93, n. 2, 2° comma, del Trat-

tato, dallo Stato membro che sia stato destinatario di una decisione individuale.

3. Dal testo dell'art. 93, n. 2, 2° comma, del Trattato, in particolare dai termini «in deroga agli artt. 169 e 170», risulta che il ricorso ivi contemplato può avere ad oggetto solo il fatto che lo Stato membro interessato non si è conformato ad una decisione con cui la Commissione gli ha imposto di abolire o di modificare un aiuto entro un dato termine, mentre nelle ipotesi di cui agli artt. 169 e 170 il ricorso è diretto contro qualsiasi inadempimento da parte di uno Stato membro di uno degli obblighi impostigli dal Trattato.

Nella causa 156/77,

COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE, rappresentata dal suo consigliere giuridico sig. George L. Close, in qualità di agente, assistito dal sig. Charles Lux, membro dell'ufficio legale, e con domicilio eletto in Lussemburgo

<sup>1</sup> — Lingua processuale: il francese.

presso il suo consigliere giuridico sig. Mario Cervino, Bâtiment Jean Monnet, Kirchberg,

ricorrente

contro

REGNO DEL BELGIO, rappresentato dal Ministro degli affari esteri, avente per agente il sig. Robert Hoebaer, direttore presso il Ministero degli affari esteri, del commercio estero e della cooperazione allo sviluppo, e per consulenti gli avv.ti W. van Gerven e P. Derom, del foro di Bruxelles, e con domicilio eletto in Lussemburgo presso l'Ambasciata del Belgio, 4, rue des Girondins, Résidence Champagne,

convenuto

causa avente ad oggetto l'accertamento del fatto che il Regno del Belgio non essendosi conformato, nel termine stabilito, alla decisione della Commissione 4 maggio 1976, relativa all'aiuto corrisposto dal Governo belga alla Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) per le tariffe dirette internazionali per il trasporto di carbone e di acciaio, è venuto meno ad un obbligo impostogli dal Trattato,

LA CORTE,

composta dai signori: H. Kutscher, presidente; J. Mertens de Wilmars e A. J. Mackenzie Stuart, presidenti di Sezione; A. M. Donner, P. Pescatore, M. Sørensen, A. O'Keeffe, G. Bosco e A. Touffait, giudici;

avvocato generale: H. Mayras;

cancelliere: A. Van Houtte,

ha pronunciato la seguente

## SENTENZA

### In fatto

I fatti all'origine della causa e gli argomenti svolti dalle parti nella fase scritta del procedimento si possono riassumere come segue:

I — Gli antefatti ed il procedimento scritto

1. A norma dell'art. 70 del Trattato che istituisce la Comunità europea del

carbone e dell'acciaio e del § 10, 2°-3° comma, 2°, della «Convenzione sulle disposizioni transitorie» allegata al Trattato (in prosieguo «Convenzione»), i rappresentanti dei governi degli Stati membri della CECA, riuniti in seno al Consiglio, firmavano, il 21 marzo 1955, l'«Accordo relativo all'istituzione di tariffe ferroviarie dirette internazionali»

(in prosieguo: «Accordo del 1955», GU 1955, n. 9, pag. 701), integrato e modificato successivamente dagli accordi 16 marzo 1956 (GU 1956, n. 10, pag. 130) e 23 marzo 1959 (GU 1959, n. 22, pag. 431).

Le finalità perseguite dal suddetto Accordo sono, fra l'altro, quelle di cui all'art. 70, 2° comma, del Trattato e, più particolarmente, al § 10, 2°-3° comma, 2°, della summenzionata Convenzione e cioè:

- l'abolizione, per il traffico tra gli Stati membri, delle discriminazioni nei prezzi e nelle condizioni di trasporto d'ogni specie, fondate sul paese d'origine o di destinazione dei prodotti
- la determinazione, per i trasporti nell'ambito della Comunità, di tariffe dirette internazionali che tengano conto della distanza totale e abbiano carattere di degressività, senza pregiudicare la ripartizione delle entrate tra le imprese di trasporto interessate.

2. D'altro canto, la Comunità economica europea iniziava, a partire dalla decisione del Consiglio 13 maggio 1965 (GU 1965, n. 88, pag. 500) — modificata dalla decisione del Consiglio 27 gennaio 1970 (GU 1970, L 23, pag. 24) — «relativa all'armonizzazione di alcune disposizioni che incidono sulla concorrenza nel settore dei trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili», un'azione diretta ad eliminare le disparità atte ad alterare la concorrenza nel settore dei trasporti.

In attuazione di tale decisione il Consiglio adottava:

- il regolamento 26 giugno 1969, n. 1191, relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile (GU 1969, n. L 156, pag. 1);

- il regolamento 26 giugno 1969, n. 1192, relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie (GU 1969, n. L 156, pag. 8);
- il regolamento 4 giugno 1970, n. 1107, relativo agli aiuti accordati nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile (GU 1970, n. L 130, pag. 1), modificato dal regolamento 20 maggio 1975, n. 1473 (GU 1975, n. L 152, pag. 1);
- la decisione 20 maggio 1975 (75/327/CEE), relativa al risanamento della situazione delle aziende ferroviarie e all'armonizzazione delle norme che disciplinano i rapporti finanziari tra tali aziende e gli Stati (GU 1975, n. L 152, pag. 3).

Questi provvedimenti mirano al risanamento delle ferrovie ed alla realizzazione a lungo termine del loro equilibrio finanziario. Perciò, l'art. 13 della decisione 20 maggio 1975 distingue tra:

- le sovvenzioni d'equilibrio contemplate dalla stessa disposizione,
- le compensazioni che possono essere corrisposte in forza dei regolamenti nn. 1191/69 e 1192/69,
- gli aiuti che possono essere attribuiti a norma di categorie di aiuti di cui all'art. 3 del regolamento n. 1107/70 e all'art. 9, n. 2, della suddetta decisione,
- gli interventi finanziari di cui all'art. 5, n. 1, della stessa decisione.

3. Il Governo belga corrispondeva a partire dal 1971 alla SNCB un aiuto destinato a compensare gli oneri risultanti dall'entrata in vigore per i prodotti CECA delle tariffe dirette internazionali istituite giusta l'Accordo del 1955. La corresponsione di tale aiuto era inizialmente legittimata dall'art. 2, n. 5, del regolamento del Consiglio n. 1191/69, in quanto compensazione d'«obblighi tariffari», ai sensi della suddetta disposizione.

L'art. 2, n. 5, del regolamento n. 1191/69 recita:

«Per obbligo tariffario, ai sensi del presente regolamento, si intende l'obbligo per le imprese di trasporto di applicare prezzi stabiliti od omologati dalle pubbliche autorità, in contrasto con l'interesse commerciale dell'impresa e derivanti dall'imposizione o dal rifiuto di modificare misure tariffarie particolari, soprattutto per talune categorie di viaggiatori, per talune categorie di prodotti o per talune relazioni.

Le disposizioni del comma precedente non si applicano agli obblighi derivanti da misure generali di politica dei prezzi applicabili al complesso delle attività economiche, o da misure adottate in materia di prezzi e di condizioni generali di trasporto per l'organizzazione del mercato dei trasporti o di una parte di questo.»

Lo stesso articolo dispone, nei nn. 1-2, come segue:

1. Per obblighi di servizio pubblico si intendono gli obblighi che l'impresa di trasporto, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni.
2. Gli obblighi di servizio pubblico ai sensi del paragrafo 1 comprendono l'obbligo di esercizio, l'obbligo di trasporto e l'obbligo tariffario.

4. In seguito, in ragione delle obiezioni sollevate dalla Commissione, il Governo belga modificava il fondamento giuridico dall'aiuto di cui trattasi legittimandolo in forza dell'art. 3, n. 2, del regolamento del Consiglio n. 1107/70, che recita:

«Salve le disposizioni del regolamento (CEE) n. 1192/69 ... e del regolamento (CEE) n. 1191/69 ... gli Stati membri adottano misure di coordinamento ovvero impongono servitù inerenti alla nozione di servizio pubblico comportanti la concessione di aiuti ai sensi dell'articolo 77 del Trattato soltanto nei casi ed alle condizioni seguenti:

1. ...

...

...

2. in materia di rimborso di servitù inerenti alla nozione di servizio pubblico:

fino all'entrata in vigore delle regolamentazioni comunitarie ad essi relative: quando i versamenti sono effettuati ad imprese di trasporto per ferrovia, su strada e per via navigabile per compensare gli obblighi di servizio pubblico loro imposti dallo Stato o dagli enti pubblici e concernenti:

— obblighi tariffari non considerati nell'articolo 2, § 5, del regolamento (CEE) n. 1191/69,

— o le imprese o le attività di trasporto escluse dal campo di applicazione di tale regolamento.

3. ...»

Con lettera 24 giugno 1974, la Commissione osservava che:

«come non è possibile considerare l'applicazione delle tariffe ferroviarie dirette internazionali per i trasporti di prodotti CECA un obbligo tariffario ai sensi dell'art. 2, n. 5, del regolamento (CEE) n. 1191/69, così non si può considerare compatibile col mercato comune, a norma dell'art. 3, n. 2, del regolamento (CEE) n. 1107/70, un aiuto che mira a sopperire agli stessi oneri».

L'8 ottobre 1975, essa prendeva definitivamente posizione in proposito dichiarando che l'aiuto di cui trattasi rientra negli artt. 92-93 del Trattato CEE o che esso non può giustificarsi né in forza dell'art. 92, nn. 2 e 3 del Trattato, né in forza dell'art. 3 del regolamento n. 1107/70.

5. Il Governo belga presentava osservazioni con lettera 14 novembre 1975. In considerazione di tali osservazioni come pure di quelle dei Governi olandese e francese, la Commissione giudicava di non poter cambiare la propria posizione

ed in data 4 maggio 1976, adottava basandosi sull'art. 93 del Trattato CEE, una decisione «relativa all'aiuto accordato dal Governo belga alla SNCB per le tariffe internazionali di carbone e di acciaio» (GU 1976, n. L 229, pag. 24), notificata allo Stato destinatario con lettera 6 maggio 1976.

Ai termini dell'art. 1 della decisione:

«L'aiuto accordato dallo Stato belga alla Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) per le tariffe dirette internazionali ferroviarie del carbone e dell'acciaio, sulla base dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 1107/70 del Consiglio, del 4 giugno 1970, relativo agli aiuti accordati nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile, modificato dal regolamento (CEE) n. 1473/75, del 20 maggio 1975, è compatibile nel mercato comune soltanto qualora venga concesso sulla base dell'articolo 4 del regolamento stesso.

Il Regno belga adotterà i provvedimenti necessari, nei più brevi termini ed al più tardi nei tre mesi, o per eliminare l'aiuto di cui si tratta o per modificare la base giuridica affinché detto aiuto sia accordato sulla base e nelle condizioni dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 1107/70 del Consiglio, del 4 giugno 1970».

Nell'ultima parte del suo preambolo, la suddetta decisione constata d'altronde:

«... considerando che queste osservazioni non impediscono tuttavia il governo belga di accordare l'aiuto in discorso in base all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 1107/70, ma che questa distinzione formale riveste un'importanza di principio per la realizzazione dell'azione progressiva di risanamento delle ferrovie nel quadro della politica comune dei trasporti.»

L'art. 4 del regolamento n. 1107/70 recita:

«Fino all'entrata in vigore delle regolamentazioni comunitarie adottate conformemente all'articolo 8 della decisione del Consiglio del 13 maggio 1965 e fatte salve le disposizioni del regolamento (CEE) n. 1191/69 e del regolamento (CEE) n. 1192/69, le disposizioni dell'articolo 3 non si applicano ai versamenti degli Stati e degli enti pubblici alle aziende ferroviarie, effettuati a causa della mancata realizzazione dell'armonizzazione delle norme che disciplinano i rapporti finanziari tra le aziende ferroviarie e gli Stati al fine di assicurare l'autonomia finanziaria di tali aziende, prevista all'articolo 8 della citata decisione».

La Commissione, constatando che il Governo belga non aveva adottato i provvedimenti necessari per conformarsi a tale decisione nel termine assegnato in data 21 dicembre 1977 ha proposto il presente ricorso ex art. 93, n. 2, 2° comma, del Trattato CEE.

6. Su relazione del giudice relatore, sentito l'avvocato generale, la Corte, dopo aver invitato le parti a fornire talune precisazioni ed a produrre taluni documenti sui fatti relativi alla corresponsione dell'aiuto di cui è causa, ha deciso di passare alla fase orale.

II — Conclusioni delle parti

La *ricorrente* conclude che la Corte voglia:

- «a) dichiarare che il Regno del Belgio, non essendosi conformato alla decisione della Commissione del 4 maggio 1976 relativa all'aiuto corrisposto dal Governo belga alla Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) per le tariffe dirette internazionali carbone e acciaio, nel termine prescritto dalla decisione stessa, è venuto meno ad un obbligo impostogli dal Trattato;
- b) porre le spese di giudizio a carico del convenuto.»

Il *convenuto* conclude che la Corte voglia:

«dichiarare il ricorso della Commissione infondato, condannare la ricorrente alle spese».

### III — I mezzi e gli argomenti delle parti

A — La *Commissione* assume, in via principale, che il presente ricorso ha ad oggetto l'inadempimento da parte del Regno del Belgio degli obblighi impostigli dall'art. 93, n. 2, 1° comma, del Trattato, non già il sindacato di legittimità sulla decisione 4 maggio 1976.

Essa sostiene che il Governo belga, non essendosi ad essa conformato, nel termine stabilito, ha commesso una trasgressione per la quale la Corte è attualmente adita ex art. 93, n. 2, 2° comma. Quindi, i mezzi dedotti dal convenuto nel presente giudizio vanno limitati a quelli che rientrano nell'ambito di detto procedimento (ad esempio l'inesistenza della decisione, il fatto che questa non fissa un termine o che lo Stato membro si è in realtà conformato alla decisione) e che non comprendono l'esame nel merito della decisione.

Il convenuto, se avesse voluto contestare il merito della decisione, avrebbe dovuto proporre un ricorso avanti la Corte di giustizia, secondo il procedimento di cui all'art. 173 del Trattato, che offre agli Stati membri la possibilità di far esercitare dalla Corte il controllo di legittimità su una decisione della Commissione nel termine di due mesi a decorrere dalla notifica dell'atto al ricorrente.

Orbene, dato che la decisione 4 maggio 1976 veniva notificata al Governo belga il 6 maggio successivo, questo termine è scaduto. Ammettere che il convenuto possa, stando così le cose, contestare la legittimità della decisione di cui trattasi andrebbe contro la logica del sistema contenzioso istituito dal Trattato e sarebbe in contrasto col principio della certezza del diritto che l'art. 175 del Trattato intende appunto garantire.

Va sottolineato in proposito che l'art. 92, n. 1, del Trattato, una volta applicato da una decisione della Commissione con cui si accerta che un aiuto non è compatibile col mercato comune, è una disposizione «direttamente efficace» nell'ordinamento interno degli Stati membri. La tutela giurisdizionale che il giudice nazionale deve garantire al terzo interessato sarebbe gravemente minacciata se fosse consentito contestare la legittimità di una decisione del genere, prescindendo persino dal termine contemplato a tal fine dall'art. 173 del Trattato.

D'altro canto, il Governo belga non potrebbe nemmeno rimettere in discussione la legittimità della suddetta decisione, valendosi dell'art. 184 del Trattato, la cui applicazione è espressamente limitata alle controversie che vertono su «un regolamento» del Consiglio o della Commissione e non, come nella fattispecie, su una «decisione» della Commissione. Per di più, nel caso degli aiuti corrisposti dagli Stati, assume rilevanza capitale il fatto che la Commissione possa adottare molto rapidamente le proprie decisioni, che gli Stati membri reagiscano nel termine di cui all'art. 173 del Trattato, qualora essi intendano contestare il merito di dette decisioni, e che la Commissione possa disporre di un procedimento certo per far applicare le stesse decisioni.

La Commissione osserva poi, sul piano della ricevibilità, che la decisione è corretta dal punto di vista giuridico. Se è vero che una specifica disposizione (l'art. 77), che ammette taluni aiuti, figura tra le norme del Trattato CEE in materia di trasporti, non è men vero che tale settore resta soggetto anche alle disposizioni generali del Trattato relative agli aiuti. L'aiuto che, in forza dell'art. 77 del Trattato, potrebbe fruire di una deroga al divieto generale di cui all'art. 92 è quindi soggetto al procedimento contemplato dall'art. 93, ove risulti che le condizioni speciali della sua corrispondenza non sono conformi alle disposizioni che contemplano tale deroga.

Quanto al merito, la Commissione deduce fra l'altro quanto segue:

— Non è d'altra parte necessario, ai fini dell'applicazione dell'art. 92, n. 1, del Trattato, che sia provato che gli aiuti di cui trattasi «favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza» e ch'essi «incidano sugli scambi tra Stati membri». È sufficiente che la Commissione provi che l'aiuto di cui è causa è «atto» ad alterare o minacciare di alterare la concorrenza e ad incidere sugli scambi tra Stati membri. Questi due presupposti ricorrono nella fattispecie (cfr. quinto punto del preambolo della decisione). In primo luogo, la corresponsione dell'aiuto di cui è causa consente alla SNCB di mantenere le sue tariffe ad un livello inferiore a quello ch'essa dovrebbe applicare e di far fruire i suoi utenti d'una tariffa più favorevole. In secondo luogo, l'aiuto corrisposto solo ad una impresa o ad un sistema di trasporti e destinato a consentire una riduzione dei prezzi applicati al traffico internazionale inciderebbe automaticamente sugli scambi tra Stati membri per il fatto di alterare o minacciare di alterare la concorrenza, favorendo talune imprese o taluni prodotti.

Il fatto che la Commissione abbia ammesso nella decisione che l'aiuto in questione può esser corrisposto ex art. 4 del regolamento n. 1107/70 non implica che gli scambi tra Stati membri non ne siano lesi: anche aiuti aventi un effetto del genere possono essere in via eccezionale autorizzati, ove restino nell'ambito delle deroghe contemplate dal Trattato.

— Il Governo belga sottovaluta la differenza sostanziale esistente tra la compensazione d'obblighi tariffari di servizio pubblico, ai sensi dell'art. 3, n. 2, del regolamento n. 1107/70, e la «sovvenzione d'equilibrio» ai sensi dell'art. 4 dello stesso regolamento. Nel primo caso, è equo che l'azienda ferroviaria riceva un compenso per la perdita com-

merciale ch'essa subisce a causa dell'obbligo tariffario. Il compenso così attribuito non è, in linea di principio, atto ad incidere sensibilmente sul mercato dei trasporti. Per contro, la sovvenzione d'equilibrio è atta a creare o prorogare delle distorsioni inammissibili nell'ambito dello stesso mercato, e la sua corresponsione, benché motivata dalla necessità di raggiungere l'equilibrio finanziario delle aziende ferroviarie, ha quindi natura provvisoria.

— È d'altronde inesatto assumere che il Regno del Belgio non possa recuperare «le perdite subite a livello internazionale» con un aumento delle tariffe interne, a pena di veder diminuire gli introiti della SNCB, e in tal modo, d'aumentare il disavanzo globale di detta azienda, a causa delle imposizioni esercitate dall'offerta e dalla domanda ed in considerazione della concorrenza esistente sui mercati nazionali ed internazionali.

Le ferrovie applicano in generale un sistema di formazione dei prezzi imperniato su una triplice scala:

- le tariffe di portata generale imperniate su tre criteri principali di differenziazione (natura della merce, distanza e pesi caricati);
- le tariffe speciali che si applicano a casi particolari;
- gli accordi particolari.

L'aumento delle tariffe interne di portata generale, col rialzo della tassa finale e della tassa di percorso, è non solo possibile ma dovrà realizzarsi tenendo conto, prima di tutto, dei costi. Questo aumento non implica cionondimeno che tutte le tariffe interne debbano essere maggiorate dello stesso importo. Sono le due altre categorie — tariffe speciali ed accordi particolari — quelle che consentono gli adempimenti di volta in volta necessari e che danno all'intero sistema l'elasticità necessaria per facilitare l'adeguamento rapido dei prezzi ai dati variabili del mercato dei trasporti.

L'abolizione dell'aiuto di cui trattasi deve quindi logicamente condurre all'aumento delle tariffe CECA, a pena di veder il disavanzo globale aumentare d'un importo pari a quello dell'aiuto corrisposto. Cionondimeno, qualora gli oneri globali della rete non siano completamente coperti dagli introiti, in particolare a causa del livello inadeguato delle tariffe CECA, il Governo belga può corrispondere una sovvenzione d'equilibrio in forza e nelle ipotesi dell'art. 4 del regolamento n. 1107/70 e dell'art. 13 della decisione 20 maggio 1975.

— Nemmeno se la SNCB fosse, per quanto riguarda i trasporti di cui trattasi, un'impresa incaricata della prestazione di servizi d'interesse generale e rientrasse quindi nell'art. 90, n. 2, del Trattato CEE ne conseguirebbe per questo ch'essa non sia soggetta all'art. 92 del Trattato.

Essa è del pari soggetta alle disposizioni del Trattato relative alla politica comune in materia di trasporti, nonché ai provvedimenti adottati dal Consiglio, che disciplinano la corresponsione degli aiuti in siffatte imprese. Non si può ritenere che l'applicazione di tali provvedimenti, adottati in funzione della necessità di sviluppare una politica comune dei trasporti delle aziende ferroviarie osti all'espletamento in diritto e in fatto del compito particolare affidato a tali aziende e legittimi quindi la corresponsione dell'aiuto di cui è causa.

— Se ciò non bastasse, gli obblighi imposti alla SNCB dall'Accordo del 1955 non sono, per loro natura, obblighi tariffari di servizio pubblico ai sensi dei regolamenti nn. 1191/69 e 1107/70.

Dall'art. 2, n. 5, del regolamento n. 1191/69 risulta che gli «obblighi tariffari» ai sensi di detto regolamento sono unicamente quelli che derivano dall'intervento diretto delle autorità pubbliche, al fine di controllare il livello delle tariffe, e che non consistono in un intervento delle pubbliche autorità nell'am-

bito della politica economica generale o dell'organizzazione del mercato dei trasporti.

Quanto al regolamento n. 1107/70, l'art. 3, n. 2, contempla solo gli «obblighi tariffari non considerati nell'art. 2, paragrafo 5, del regolamento (CEE) n. 1191/69» imposti alle imprese di trasporto «dallo Stato o dagli enti pubblici». Pur se la nozione d'obblighi tariffari non è definita nel regolamento n. 1107/70, essa va cionondimeno intesa, alla luce della definizione di cui al regolamento n. 1191/69, come vigente unicamente per gli obblighi che risultano dall'intervento delle pubbliche autorità e che hanno un'influenza diretta sul livello delle tariffe. Ciò non vale per gli obblighi creati dall'Accordo del 1955. Questo si limita a stabilire talune norme generali che incidono sulla formazione dei prezzi dei trasporti CECA, creano una cornice per il funzionamento dei trasporti di carbone e di acciaio e s'impongono in maniera identica a tutte le aziende ferroviarie importanti del mercato comune. Queste norme si distinguono quindi dai provvedimenti unilaterali degli Stati membri che, soli, possono considerarsi obblighi di servizio pubblico ai sensi dei summenzionati regolamenti e della decisione del Consiglio 13 maggio 1965.

B — Il *convenuto* ribatte anzitutto che pur se le disposizioni del Trattato s'ispirino al principio della certezza del diritto, esse hanno altresì l'intento di conciliare tale principio con quello dell'equità, secondo cui ogni soggetto di diritto, messo di fronte ad una situazione nella quale i suoi diritti sono contestati deve esser posto in condizione di garantirne la difesa e proporre un ricorso avverso qualsiasi decisione impostagli. È questo il motivo per cui la certezza del diritto dopo la scadenza del termine per il ricorso d'annullamento è lungi dall'essere assoluto. Una prima eccezione a tale principio è contemplata dall'art. 184 del Trattato; una seconda eccezione è

stata ammessa dalla Corte nelle cause riunite 6 e 11/69, *Commissione/Repubblica francese* (Racc. 1969, pag. 523), donde risulta per l'appunto che, quando l'atto contestato è giuridicamente infondato e va considerato inesistente, può sollevarsi l'eccezione di illegittimità nonostante lo scadere del termine per il ricorso diretto.

Infine non va dimenticata una terza eccezione, e cioè che la Corte, in forza dell'art. 177 del Trattato, può essere invitata a pronunciarsi sulla validità d'una decisione della Commissione, anche dopo lo scadere del termine di cui sopra. D'altra parte, è particolarmente importante distinguere un «parere motivato» ai sensi dell'art. 169 del Trattato, da una «decisione» adottata in forza dell'art. 93 del Trattato. In primo luogo i due atti in questione costituiscono ambedue una tappa in un procedimento che persegue il medesimo scopo, e cioè l'eventuale accertamento dell'inadempimento da parte di uno Stato membro degli obblighi impostigli dal Trattato. In ragione di questa caratteristica comune, i procedimenti che si risolvono nell'uno o nell'altro di tali atti devono quindi offrire le stesse garanzie di difesa allo Stato membro interessato prescindendo dal fatto che questo sia stato convenuto in giudizio in forza dell'art. 169 o a norma dell'art. 93 del Trattato. In secondo luogo, vi è una differenza fondamentale tra gli atti contemplati da queste due disposizioni. La Commissione, quando emette un «parere motivato», non fa che indicare allo Stato membro l'esistenza di una violazione del Trattato, dopo averlo messo in grado di presentare proprie osservazioni in proposito. La «decisione» ai sensi dell'art. 93 è invece costitutiva della norma giuridica la cui violazione è dedotta dalla Commissione. Questa in una ipotesi del genere si serve del potere discrezionale, conferibile dall'art. 93, di accertare quella che, a suo avviso, è una violazione dell'art. 92.

Il ricorso immediato, in forza dell'art. 173 del Trattato, è certamente possibile; un tale ricorso, confrontato con le garanzie di difesa offerte nell'ambito dell'art. 169, è solo una tutela accessoria, a causa della natura costitutiva della decisione adottata in forza dell'art. 93. Quindi, la possibilità del ricorso diretto non può impedire che nell'eventualità di un ricorso avanti la Corte, questa sia tenuta ad esaminare l'intero problema per analogia col procedimento ex art. 169.

Il convenuto conclude su questo punto sottolineando che le considerazioni svolte dalla Corte nelle cause riunite 6 e 11/69, già menzionate, valgono del pari nel presente caso, vista la natura costitutiva della decisione della Commissione basata sull'art. 93, e che è comunque normale che nella fattispecie, il problema di merito sia preso in esame dalla Corte, dato che detto problema potrebbe essere di nuovo sottoposto sotto forma di questione pregiudiziale o a seguito di una ulteriore decisione analoga della Commissione.

Il convenuto, senza per questo dedurre un vero e proprio mezzo di difesa, ma per meglio chiarire i problemi di merito, sottolinea che la Commissione ha proposto il ricorso basandosi a torto sull'art. 93, n. 2, del Trattato CEE. L'eventuale procedimento in forza di detto articolo poteva riguardare solo gli aiuti che in primo luogo ricadono sotto l'art. 92 del Trattato CEE. Orbene, le compensazioni di cui all'art. 2, n. 5, del regolamento n. 1191/69 nonché quelle di cui trattasi negli artt. 3, n. 2, e 4 del regolamento n. 1107/70, non rientrano nell'ambito di applicazione dell'art. 92. Questo stabilisce infatti l'incompatibilità degli aiuti ivi descritti, «salve deroghe contemplate nel presente Trattato». Una di queste deroghe è per l'appunto contemplata dall'art. 77 del Trattato, che dichiara compatibili col Trattato «gli aiuti richiesti dalle necessità di coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio».

Passando poi alla discussione nel merito, il convenuto eccepisce che, onde giustificare un procedimento ex art. 93 del Trattato CEE, occorre che sia provato che l'aiuto di cui trattasi è incompatibile col mercato comune, nei sensi dell'art. 92 del Trattato, o, più precisamente:

- ch'esso incida sugli scambi tra Stati membri
- ch'esso alteri o minacci di alterare la concorrenza favorendo talune imprese o determinati prodotti.

a) Quanto alla prima di queste due condizioni, va sottolineato che, contrariamente a quanto è stabilito dall'art. 85, n. 1, del Trattato, non basta la semplice possibilità di lesione: è necessario che gli scambi siano lesi dall'aiuto di cui trattasi in maniera manifesta ed effettiva. Ciò implica che la prova che la Commissione deve in proposito fornire è più circostanziata di quella richiesta dal summenzionato art. 85. Orbene, nel caso di specie, una prova del genere non è stata affatto fornita. La stessa Commissione ha d'altronde ammesso che l'aiuto di cui trattasi può esser corrisposto se ed in quanto esso sia collegato all'art. 4, del regolamento n. 1107/70. D'altra parte, l'iter logico seguito dalla Commissione si basa su una falsa premessa, e cioè che la SNCB possa compensare l'onere derivante dalle tariffe dirette internazionali con un aumento delle tariffe interne, mentre grazie al provvedimento controverso, essa potrebbe mantenere i propri prezzi ad un livello inferiore a quello ch'essa dovrebbe applicare. Le tariffe internazionali vengono calcolate in base a due elementi nazionali, la tassa finale e la tassa di percorso. Orbene, il livello di questi due elementi, non può essere stabilito in ragione della tariffa internazionale, bensì in funzione dell'offerta e della domanda sul mercato nazionale e internazionale, della concorrenza in atto su questi due mercati tra i diversi sistemi di trasporto e del costo dei trasporti. L'attuale livello delle tariffe in-

terne è infatti quello che porta al massimo gli introiti della SNCB, tenuto conto delle spese effettive e del rapporto tra le tariffe nazionali ed internazionali. Aumentare, stando così le cose, il prezzo nazionale produrrebbe quindi, vista la situazione concorrenziale in atto, un calo del volume dei trasporti ferroviari così rilevante che si tradurrebbe inevitabilmente nella diminuzione degli introiti della SNCB. È d'altronde impossibile, sul piano pratico ed operativo, cercare di ridurre gli effetti concorrenziali negativi dovuti all'onere delle tariffe dirette internazionali mediante tariffe speciali ed accordi particolari. Per di più non sarebbe legittimo far gravare il calo delle entrate, dovuto ad obblighi internazionali che non tengono conto del costo effettivo del trasporto internazionale, sugli utenti della rete nazionale, aumentando le tariffe nazionali senza relazione col costo effettivo del trasporto nazionale e con le possibilità del mercato.

b) Quanto alla seconda delle condizioni di cui sopra, la prova che l'art. 92 richiede in materia di lesioni alla concorrenza può paragonarsi a quella richiesta nell'ambito dell'art. 85, n. 1, del Trattato, per le «pratiche concordate»: nell'ambito dell'art. 92 degli effetti concreti, o perlomeno una minaccia di effetti concreti, vanno provati dalla Commissione. Qui ancora ci troveremmo cionondimeno davanti ad una carenza della Commissione. D'altronde, dato che la sovvenzione di cui trattasi può, ad avviso di questa, essere corrisposta in forza dell'art. 4 del regolamento n. 1107/70, non si può parlare di «falsare o minacciare di falsare la concorrenza, favorendo talune imprese o talune produzioni». Lungi dall'alterare la concorrenza, l'aiuto di cui è causa ha al contrario lo scopo di compensare un effettivo pregiudizio economico imposto alla SNCB, e di sanare una situazione influenzata dall'imposizione, contraria al suo interesse economico, delle tariffe dirette internazionali.

— Inoltre, anche ammettendo che l'aiuto corrisposto sia incompatibile col mercato comune, ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato CEE, andrebbe applicato l'art. 90, n. 2, del Trattato, dato che, la SNCB è per l'appunto un'impresa incaricata della gestione di servizi d'interesse economico generale. Da quest'ultima disposizione risulta che la SNCB è soggetta alle disposizioni del Trattato, quali che siano, ivi compresi gli artt. 85-94, solo qualora la loro applicazione non osti all'espletamento di diritto o di fatto del particolare compito impostole. È questo il caso nostro, vista l'impossibilità per lo Stato belga di riassorbire, con l'aumento delle tariffe interne, la rilevante perdita di introiti recata alla SNCB dalle tariffe dirette internazionali, ed il carattere — come è stato ammesso pure dalla Commissione — essenzialmente temporaneo d'una sovvenzione di equilibrio.

— Onde definire gli «obblighi tariffari» di cui parla l'art. 3, n. 2, del regolamento n. 1107/70, ci si deve riferire alla definizione generale d'obbligo «di servizio pubblico» di cui all'art. 2, n. 1, del regolamento n. 1191/69 e che, stando ai termini espressi dal n. 2 dello stesso articolo, comprende pure l'obbligo tariffario. Da tale definizione generale risulta che la nozione d'obbligo tariffario nel senso ampio del termine, contemplato nel suddetto art. 3, n. 2, ed in contrasto con quella d'obbligo tariffario nel senso stretto del termine, usato nell'art. 2, n. 5, del regolamento n. 1191/69, si applica a qualsiasi obbligo relativo alle tariffe che, «se considerasse il proprio interesse commerciale, l'impresa di trasporto non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura od alle stesse condizioni». Orbene, l'obbligo derivante dall'Accordo del 1955 corrisponde in pieno a questa definizione. In primo luogo, la stessa Commissione è conscia del fatto che l'Accordo del 1955 non tiene adeguatamente conto di determinati fattori di costo e va quindi contro

l'interesse commerciale delle persone. In secondo luogo, l'Accordo del 1955, lungi dal limitarsi a stabilire un sistema di calcolo delle tariffe internazionali, fissa il livello di queste tariffe, ponendole in relazione con le tariffe interne, il cui livello non può essere liberamente fissato, a piacimento della SNCB. Le norme imposte dall'Accordo sono lungi dall'essere «generali». Esse riguardano solo gli utenti delle ferrovie, ad esclusione degli utenti d'altri mezzi di trasporto, sono dirette specificamente solo ad un numero d'impresе tassativamente determinate e non contemplano se non i trasporti di prodotti CECA: trattasi quindi di norme del tutto «specifiche». La circostanza, inoltre, che gli obblighi derivanti dall'Accordo del 1955 rientrano nell'attuazione del Trattato CECA non consente di concludere che essi non costituiscono degli obblighi tariffari. Non si capisce perchè un obbligo imposto dal Trattato CECA non possa costituire un obbligo tariffario, dal momento che possiede tutte le caratteristiche d'un obbligo del genere. D'altra parte, l'art. 3, n. 2, del regolamento n. 1107/70 non fa alcuna distinzione tra gli obblighi di servizio pubblico, imposti agli Stati membri in forza del loro proprio potere normativo e gli obblighi di servizio pubblico imposti agli Stati a seguito di un atto comunitario. Per di più, l'obbligo tariffario imposto alla SNCB non deriva direttamente o indirettamente da un siffatto atto, giacché l'Accordo del 1955 non è in realtà un atto del Consiglio, ma una convenzione di diritto internazionale, certamente contemplata dal § 10 della Convenzione, ma liberamente negoziata ed approvata dai rappresentanti degli Stati membri della CECA. Tale accordo va oltre il § 10 della Convenzione e l'art. 70 del Trattato CECA, che il summenzionato paragrafo è destinato ad attuare, giacché non tiene conto, nelle norme di formazione dei prezzi per i trasporti ferroviari internazionali, dei costi di trasporto per le reti ferroviarie e, in particolare, del fatto

che un trasporto internazionale non ha le stesse caratteristiche di un trasporto interno. L'Accordo non ammette quindi per le aziende ferroviarie, la possibilità riconosciuta agli altri trasportatori internazionali di tener conto, nel fissare i loro prezzi, sia nel traffico internazionale sia in quello interno, dei costi corrispondenti ai vari trasporti. L'Accordo non si limita quindi alla semplice applicazione del divieto di discriminazione: esso va oltre ed implica un obbligo tariffario che può, se non deve, costituire oggetto di pagamenti compensativi.

La stessa Commissione ha d'altronde riconosciuto che l'Accordo del 1955 è impregnato di concezioni di politica tariffaria dei governi e delle ferrovie degli anni 1950, mentre modifiche fondamen-

tali sono frattanto intervenute in proposito.

Proponendo agli Stati membri di sostituire detto Accordo con uno nuovo che implichi per le ferrovie obblighi realistici, essa ha implicitamente ammesso che l'Accordo del 1955 implica per le ferrovie obblighi che vanno al di là della semplice applicazione del principio di non discriminazione di cui al Trattato CECA.

#### IV — Trattazione orale

All'udienza del 28 giugno 1978 le parti hanno svolto osservazioni orali.

L'avvocato generale ha presentato le sue conclusioni nell'udienza del 21 settembre 1978.

### In diritto

- 1 Con ricorso 21 dicembre 1977, la Commissione chiede a questa Corte di dichiarare che «il Regno del Belgio, non essendosi conformato alla decisione della Commissione del 4 maggio 1976 relativa all'aiuto corrisposto dal Governo belga alla Société nationale des chemins de fer belges (SNCF) per le tariffe dirette internazionali carbone e acciaio, nel termine prescritto dalla decisione stessa, è venuto meno ad un obbligo impostogli dal Trattato».
- 2 Nella decisione 4 maggio 1976 (GU 1976, n. L 229, pag. 24), la Commissione ha accertato, all'art. 1, che l'aiuto corrisposto dal Regno del Belgio alla SNCF, in forza dell'art. 3, n. 2, del regolamento (CEE) del Consiglio 4 giugno 1970, n. 1107, relativo agli aiuti corrisposti nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile, modificato dal regolamento (CEE) 20 maggio 1975, n. 1473/75 (GU 1975, n. L 152, pag. 1), è compatibile col mercato comune soltanto qualora venga attribuito in forza dell'art. 4 del regolamento stesso;
- 3 essa ha pure deciso che il Regno del Belgio adotterà i provvedimenti necessari, nel più breve termine ed al più tardi nei tre mesi successivi, vuoi per

porre fine all'aiuto di cui è causa, vuoi per modificarne il fondamento giuridico affinché tale aiuto sia corrisposto in forza e nelle ipotesi di cui all'art. 4 del regolamento n. 1107/70;

- 4 dato che il Regno del Belgio non si è conformato a detta decisione, la Commissione ha proposto alla Corte di giustizia, a norma dell'art. 93, n. 2, 2° comma del Trattato, il presente ricorso.

#### Sulla ricevibilità

- 5 Il Regno del Belgio eccepisce l'irricevibilità del ricorso, in quanto questo non troverebbe fondamento nell'art. 93, n. 2, 2° comma, del Trattato;
- 6 a sostegno di questa eccezione, esso deduce che le compensazioni di cui trattasi tanto nell'art. 3, n. 2, quanto nell'art. 4 del regolamento n. 1107/70, che costituiscono degli aiuti ai sensi dell'art. 77 del Trattato, sono sottratte, in forza di questa disposizione, all'ambito di applicazione dell'art. 92 del Trattato, nel quale è espressamente precisato, al n. 1, ch'esso si applica «salvo deroghe contemplate dal presente Trattato»;
- 7 dato che l'intervento nel caso di specie della Commissione non si potrebbe quindi giustificare nell'ambito dell'art. 92 del Trattato, l'art. 93 non potrebbe fornire alcun valido fondamento giuridico al presente ricorso.
- 8 Anche se nel controricorso il Governo belga ha sollevato questa eccezione come «una semplice osservazione», fatta non «come mezzo di difesa, ma unicamente al fine di meglio chiarire i problemi di merito», si deve cionondimeno esaminarne la fondatezza.
- 9 Con questa eccezione, il Regno del Belgio deduce in sostanza l'esistenza del vizio d'incompetenza di cui la decisione della Commissione, 4 maggio 1976, sarebbe inficiata, vizio che, in quanto rientra fra quelli di cui all'art. 173 del Trattato, non può, per i motivi sotto indicati, venir preso in esame nell'ambito del presente procedimento;

- 10 per di più, l'applicazione dell'art. 77 del Trattato, che ammette la compatibilità col Trattato d'aiuti ai trasporti soltanto in casi ben determinati e che non rechino pregiudizio agli interessi generali della Comunità, non può produrre l'effetto di sottrarre gli aiuti ai trasporti al regime generale del Trattato relativo agli aiuti corrisposti degli Stati ed ai controlli e procedimenti ivi contemplati;
- 11 in questo senso, il regolamento n. 1107/70, che contempla all'art. 3, n. 1 — non modificato dal suddetto regolamento n. 1473/75 — i casi e le condizioni alle quali un aiuto corrisposto ex art. 77 del Trattato può giustificarsi in forza di detta disposizione, precisa, all'art. 2, che «gli artt. 92, 93 e 94 del Trattato si applicano agli aiuti accordati nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile»;
- 12 dato che l'intervento nella fattispecie della Commissione è stato motivato con la constatazione che l'aiuto di cui trattasi ricade sotto il divieto di cui all'art. 92 del Trattato, il ricorso promosso a seguito di questo intervento trova il proprio fondamento giuridico nell'art. 93, n. 2, 2° comma, del Trattato;
- 13 quindi, l'eccezione d'irricevibilità sollevata dal Regno del Belgio è infondata.

#### Nel merito

- 14 Il Regno del Belgio deduce in sostanza che il procedimento ex art. 93 del Trattato, nei riguardi dell'aiuto di cui è causa, è tanto meno giustificato nella fattispecie in quanto la Commissione non ha provato che tale aiuto possieda le caratteristiche d'incompatibilità di cui all'art. 92, n. 1;
- 15 il Regno del Belgio contesta quindi nel merito il presente ricorso, rimettendo in discussione la legittimità della decisione 4 maggio 1976, con cui la Commissione ha dichiarato l'incompatibilità col mercato comune dell'aiuto di cui è causa;
- 16 la Commissione sostiene che il Governo belga, non avendo proposto un ricorso di annullamento avverso la suddetta decisione nel termine di due mesi

di cui all'art. 173, 3° comma, del Trattato, non può più contestarne la legittimità nell'ambito del presente procedimento.

- 17 L'art. 93 del Trattato, conferendo alla Commissione il potere necessario per vegliare sull'applicazione e sull'osservanza dei principi di cui all'art. 92, istituisce, al n. 2, un procedimento speciale che consente a detta istituzione di pronunciarsi, al di fuori del caso eccezionale e speciale di cui al 3° comma di detta disposizione, sulla compatibilità col Trattato tanto degli aiuti corrisposti dagli Stati o mediante risorse statali quanto, in forza del n. 3, dei progetti diretti a istituire od a modificare degli aiuti, e di deciderne eventualmente l'abolizione o la modifica;
- 18 a tale scopo, il 2° comma del n. 2 dispone che la Commissione qualora accerti, dopo aver intimato agli interessati di presentare le loro osservazioni, che l'aiuto non è compatibile col mercato comune, a termini dell'art. 92, oppure che l'aiuto stesso è alterato in modo abusivo, «decide che lo Stato interessato deve sopprimerlo o modificarlo nel termine da essa fissato».
- 19 Una decisione del genere è, a termini dell'art. 189, 4° comma, del Trattato, «obbligatoria in tutti i suoi elementi per i destinatari da essa designati»;
- 20 lo Stato membro destinatario, ove ritenga di non poter conformarsi a detta decisione, in quanto giuridicamente viziata, può contestarne la legittimità avvalendosi dei mezzi di ricorso che gli sono offerti dall'art. 173 del Trattato, secondo le modalità stabilite da detta disposizione;
- 21 tenuto conto del fatto che i termini d'impugnazione mirano a salvaguardare la certezza del diritto, evitando la rimessa in discussione all'infinito degli atti comunitari che producono effetti giuridici, è escluso che lo Stato membro che ha lasciato scadere il termine perentorio di cui all'art. 173, 3° comma, senza contestare, coi mezzi offerti da detto articolo, la legittimità della decisione della Commissione che gli è diretta, possa rimettere in discussione la decisione stessa valendosi dell'art. 184 del Trattato, in occasione di un ricorso proposto dalla Commissione ex art. 93, n. 2, 2° comma, del Trattato;
- 22 in primo luogo, l'eccezione di cui all'art. 184 del Trattato si limita, a termini di questa disposizione, alle controversie che mettono in causa «un regolamento del Consiglio o della Commissione» e non può essere comunque invo-

cata dallo Stato membro che sia stato destinatario di una decisione individuale;

- 23 in secondo luogo, dal testo dell'art. 93, n. 2, 2° comma del Trattato, in particolare dai termini «in deroga agli artt. 169 e 170», risulta che il ricorso ivi contemplato può avere ad oggetto solo il fatto che lo Stato membro interessato non si è conformato ad una decisione con cui la Commissione gli ha imposto di abolire o di modificare un aiuto entro un dato termine, mentre nelle ipotesi di cui agli artt. 169 e 170 il ricorso è diretto contro qualsiasi inadempimento da parte di uno Stato membro di uno degli obblighi impostigli dal Trattato;
- 24 stando così le cose, consentire allo Stato membro destinatario d'una decisione adottata in forza dell'art. 93, n. 2, 1° comma, di rimettere in causa la validità di questa, in occasione del ricorso contemplato dal 2° comma della stessa disposizione, nonostante la scadenza del termine di cui all'art. 173, 3° comma, del Trattato, sarebbe inconciliabile coi principi che disciplinano i mezzi di ricorso istituiti dal Trattato, e recherebbe pregiudizio alla stabilità di questo sistema nonché al principio della certezza del diritto cui questo è informato;
- 25 se è vero che la validità di un atto comunitario può cionondimeno esser messa in discussione, nonostante la scadenza del termine fissato dall'art. 173, 3° comma, mediante il procedimento pregiudiziale di cui trattasi all'art. 177 del Trattato, non è men vero che un procedimento del genere, contemplato per tutti gli atti delle istituzioni e che risponde unicamente alle esigenze dei giudici nazionali, persegue scopi ed è retto da norme diverse da quelle che sono proprie dei ricorsi contemplati all'art. 173 del Trattato, e non potrebbe giustificare una deroga al principio della preclusione per scadenza del termine d'impugnazione senza, per ciò stesso, svuotare l'art. 173 del proprio contenuto giuridico.
- 26 Nella fattispecie il Regno del Belgio non nega di non essersi conformato alla decisione della Commissione 4 maggio 1976.
- 27 Quindi, il Regno del Belgio è venuto meno all'obbligo impostogli dal combinato disposto dell'art. 93 e dell'art. 189 del Trattato;
- 28 il presente ricorso è pertanto fondato.

Sulle spese

- 29 A norma dell'art. 63, § 2, del regolamento di procedura, la parte soccom-  
bente è condannata alle spese;
- 30 il convenuto è rimasto soccombente.

Per questi motivi,

LA CORTE

dichiara e statuisce:

**1° Il Regno del Belgio, non essendosi conformato alla decisione della Commissione del 4 maggio 1976 relativa all'aiuto corrisposto dal Governo belga alla Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) per le tariffe dirette internazionali carbone e acciaio, nel termine prescritto dalla decisione stessa, è venuto meno ad un obbligo imposto-gli dal Trattato.**

**2° Le spese del giudizio sono poste a carico del convenuto.**

Kutscher    Mertens de Wilmars    Mackenzie Stuart    Donner    Pescatore  
Sørensen                    O'Keeffe                    Bosco                    Touffait

Così deciso e pronunziato a Lussemburgo, il 12 ottobre 1978.

Il Cancelliere  
A. Van Houtte

Il Presidente  
H. Kutscher