

SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

22 dicembre 2010*

Nel procedimento C-338/09,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'art. 234 CE, dall'Unabhängiger Verwaltungssenat Wien (Austria), con decisione 29 luglio 2009, pervenuta in cancelleria il 24 agosto 2009, nella causa

Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH

contro

Landeshauptmann von Wien,

LA CORTE (Terza Sezione),

composta dal sig. K. Lenaerts, presidente di sezione, dal sig. D. Šváby, dalla sig.ra R. Silva de Lapuerta, dai sigg. E. Juhász (relatore) e T. von Danwitz, giudici,

* Lingua processuale: il tedesco.

avvocato generale: sig. P. Cruz Villalón
cancelliere: sig. A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per la Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH, dall'avv. W. Punz, Rechtsanwalt,

- per il governo austriaco, dalla sig.ra C. Pesendorfer, in qualità di agente,

- per il governo tedesco, dai sigg. M. Lumma e J. Möller, in qualità di agenti,

- per il governo italiano, dalla sig.ra G. Palmieri, in qualità di agente, assistita dal sig. P. Gentili, avvocato dello Stato,

- per la Commissione delle Comunità europee, dal sig. G. Braun, dalla sig.ra N. Yerrell e dal sig. I. Rogalski, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 30 settembre 2010,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione delle disposizioni rilevanti del diritto dell'Unione in materia di libertà di stabilimento, di libera prestazione dei servizi e di concorrenza, applicabili nel settore dei trasporti.

- 2 La domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra la Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH (in prosieguo: la «Yellow Cab»), con sede a Monaco di Baviera (Germania), e il Landeshauptmann von Wien (presidente del Land di Vienna) in merito al rigetto della domanda di tale società riguardante la concessione di un'autorizzazione all'esercizio di una linea regolare di trasporto di persone mediante autobus sul territorio della città di Vienna (Austria).

Contesto normativo

La normativa dell'Unione

- 3 Sulla base dell'art. 71, n. 1, lett. a), CE, divenuto art. 91, n. 1, lett. a), TFUE, che autorizzava il Consiglio dell'Unione europea a stabilire, conformemente alla procedura ivi prevista, norme comuni applicabili ai trasporti internazionali in partenza dal

territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri, il Consiglio ha adottato il regolamento (CEE) 16 marzo 1992, n. 684, relativo alla fissazione di norme comuni per i trasporti internazionali di viaggiatori effettuati con autobus (GU L 74, pag. 1), modificato con regolamento (CE) del Consiglio 11 dicembre 1997, n. 11/98 (GU 1998, L 4, pag. 1, in prosieguo: il «regolamento n. 684/92»).

- 4 L'art. 7 del regolamento n. 684/92, dal titolo «Procedura di autorizzazione», prevede al suo n. 4:

«L'autorizzazione è rilasciata a meno che:

(...)

d) sia dimostrato che il servizio che ne costituisce oggetto comprometterebbe direttamente l'esistenza dei servizi regolari già autorizzati, salvo nel caso in cui i servizi regolari in questione siano offerti da un solo vettore o gruppo di vettori;

e) risulti che l'esercizio dei servizi che ne costituiscono oggetto riguarda unicamente i servizi più redditizi fra quelli esistenti sui collegamenti in questione;

(...)).

- 5 Sulla base dell'art. 71, n. 1, lett. b), CE, divenuto art. 91, n. 1, lett. b), TFUE, che autorizzava il Consiglio a stabilire le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali in uno Stato membro, il Consiglio ha adottato il regolamento (CE) 11 dicembre 1997, n. 12/98, che stabilisce le condizioni per l'ammissione dei vettori non residenti ai trasporti nazionali su strada di persone in uno Stato membro (GU 1998, L 4, pag. 10), il cui art. 1 dispone quanto segue:

«Qualsiasi vettore che svolga l'attività di trasporto di viaggiatori su strada per conto terzi, titolare della licenza comunitaria prevista all'articolo 3 bis del regolamento (CEE) n. 684/92 (...), è autorizzato, alle condizioni stabilite dal presente regolamento e senza discriminazione a cagione della nazionalità o del suo luogo di stabilimento, ad effettuare, a titolo temporaneo, trasporti nazionali di viaggiatori su strada, per conto terzi, in un altro Stato membro, in appresso denominato "Stato membro ospitante", senza disporvi di una sede o di altro stabilimento».

Tali trasporti nazionali sono in appresso denominati "trasporti di cabotaggio».

- 6 L'art. 2 del citato regolamento così recita:

«Ai fini del presente regolamento, si applicano le seguenti definizioni:

- 1) "servizi regolari" sono i servizi che assicurano il trasporto di viaggiatori con una frequenza e su un tragitto determinati; i viaggiatori possono essere fatti salire e scendere a fermate prestabilite. I servizi sono accessibili a tutti, nonostante, se del caso, l'obbligo di prenotare.

Il fatto che l'organizzazione del trasporto possa adeguarsi alle condizioni di gestione del servizio non influisce sul carattere regolare dello stesso;

- 2) “servizi regolari specializzati”: sono i servizi regolari che assicurano il trasporto di determinate categorie di viaggiatori, ad esclusione di altri, con una frequenza e su un tragitto determinati; i viaggiatori possono essere fatti salire e scendere a fermate prestabilite.

I servizi regolari specializzati comprendono in particolare:

- a) il trasporto “domicilio-lavoro” dei lavoratori;
- b) il trasporto “domicilio-istituto di istruzione” degli scolari e degli studenti;
- c) il trasporto “domicilio-luogo di stanza” dei militari e delle loro famiglie.

Il fatto che l'organizzazione del trasporto possa adeguarsi alle esigenze variabili degli utenti non influisce sul carattere regolare dei servizi specializzati;

- 3) “servizi occasionali”: sono i servizi che non rientrano né nella definizione di servizi regolari, né nella definizione di servizi regolari specializzati e che sono, in particolare, caratterizzati dal fatto che trasportano gruppi costituiti su iniziativa

di un committente o del vettore stesso. Essi non perdono il carattere di servizi occasionali per il fatto di essere effettuati con una certa frequenza;

(...)).».

7 Ai sensi dell'art. 3 del medesimo regolamento:

«I trasporti di cabotaggio sono ammessi per i seguenti servizi:

- 1) i servizi regolari specializzati, purché siano contemplati da un contratto stipulato tra l'organizzazione e il vettore;
- 2) i servizi occasionali;
- 3) i servizi regolari, a condizione che siano eseguiti da un vettore non residente nello Stato membro ospitante durante un servizio regolare internazionale a norma del regolamento (CEE) n. 684/92 del Consiglio.

Il trasporto di cabotaggio non può essere eseguito indipendentemente da questo servizio internazionale.

Ai servizi urbani e suburbani non si applica il presente punto.

Per “servizi urbani e suburbani” si intendono i servizi di trasporto che soddisfano le esigenze di un centro o di un agglomerato urbano e quelle del trasporto fra detto centro o agglomerato e le periferie».

- 8 I regolamenti nn. 684/92 e 12/98 saranno abrogati, con effetto dal 4 dicembre 2011, dal regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 21 ottobre 2009, n. 1073, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 (GU L 300, pag. 88). I regolamenti nn. 684/92 e 12/98 sono quindi applicabili, *ratione temporis*, ai fatti della causa principale.

- 9 Il regolamento (CEE) del Consiglio 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 L 156, pag. 1), come modificato dal regolamento (CEE) del Consiglio 20 giugno 1991, n. 1893 (GU L 169, pag. 1; in prosieguo: il «regolamento n. 1191/69»), applicabile *ratione temporis* ai fatti di cui alla causa principale, contiene, al suo art. 2, n. 1, la seguente definizione:

«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».

- 10 Il regolamento n. 1191/69 è stato abrogato, a far data dal 3 dicembre 2009, dal regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 23 ottobre 2007, n. 1370, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 (GU L 315, pag. 1). L'art. 2, lett. e), di tale regolamento contiene una definizione della nozione di «obbligo

di servizio pubblico» il cui contenuto corrisponde, in sostanza, a quello dell'art. 2, n. 1, del regolamento n. 1191/69.

La normativa nazionale

- ¹¹ L'art. 1 della legge austriaca relativa al trasporto di persone effettuato con regolari linee d'autobus (Kraftfahrliniengesetz, BGBl I, 203/1999), nella sua versione applicabile alla controversia principale (BGBl I, 153/2006; in prosieguo: il «KfLG»), recante il titolo «Definizioni, contenuto e portata delle licenze», così dispone:

«1. Il trasporto mediante autobus di linea consiste nel trasporto regolare di persone in autobus da parte di operatori su un percorso determinato, nel cui ambito i viaggiatori sono fatti salire e scendere a fermate prestabilite. Il trasporto a mezzo di autobus di linea è accessibile a tutti, fatto salvo un eventuale obbligo di prenotazione.

(...)

3. Il trasporto nazionale e transfrontaliero mediante autobus di linea ai sensi del n. 1 necessita di una concessione, mentre il trasporto mediante autobus di linea i cui capolinea sono situati sul territorio di Stati membri (...) o di Stati contraenti dell'accordo sullo Spazio economico europeo o della Svizzera necessita di un'autorizzazione ad essa equiparabile».

- ¹² L'art. 2 del KfLG, dal titolo «Obbligo di presentare una domanda di concessione e di autorizzazione, contenuto della domanda di concessione», prevede che l'attribuzione di una concessione o di un'autorizzazione implichi una domanda da parte dell'operatore

di trasporto, da presentarsi direttamente presso l'autorità competente, e precisa le informazioni che devono essere ivi contenute, vertenti, segnatamente, sull'identità e sul luogo di stabilimento del richiedente, sulla sua affidabilità, sulle sue competenze tecniche, sulla sua capacità finanziaria, sull'itinerario della linea richiesta, sulla durata auspicata della concessione, sul livello dei prezzi di trasporto da applicarsi e sull'attrezzatura dei veicoli da utilizzare.

- ¹³ L'art. 3 di tale legge, dal titolo «Autorità di vigilanza», dispone al suo n. 1 che il Landeshauptmann (presidente del Land) è competente per l'attribuzione della concessione di cui al suo art. 1.
- ¹⁴ L'art. 7 della medesima legge, recante il titolo «Condizioni e motivi d'esclusione della concessione di licenze», dispone al suo n. 1:

«La concessione dev'essere concessa qualora:

- 1) il richiedente o, eventualmente, l'operatore previsto dall'art. 10, n. 5, sia adeguato per affidabilità e competenza professionale e disponga inoltre della corrispondente capacità finanziaria;

- 2) il richiedente, se persona fisica, sia cittadino austriaco e, se impresa (art. 1, n. 2, punto 2), abbia la propria sede nel territorio nazionale. I cittadini di altri Stati membri (...) o di un altro Stato contraente dell'accordo sullo Spazio economico europeo nonché le imprese provenienti da tali Stati, le quali dispongano anche di una sede o di un stabilimento permanente operativo nel territorio nazionale sono equiparati ai richiedenti austriaci;

- 3) il tipo di gestione garantisce il soddisfacimento appropriato ed economico delle esigenze di trasporto che vengono in considerazione e

- 4) il rilascio di una concessione non sia altrimenti contrario ad altri interessi pubblici. Tale motivo di esclusione ricorre, in particolare, se

(...)

- b) il trasporto mediante autobus di linea richiesto sia idoneo a mettere in pericolo l'adempimento dei compiti legati al trasporto da parte delle imprese di trasporti nel cui settore (art. 14, nn. 1-3) rientra, in tutto o in parte, il servizio di linea richiesto, oppure,

- c) il trasporto mediante autobus di linea richiesto sconfini su una rete di trasporto, maggiormente rispondente alle esigenze della collettività, organizzata dalle imprese di trasporto nel cui settore (art. 14, n. 4) il servizio di linea richiesto rientra in tutto o in parte, e una di esse proceda al necessario miglioramento del servizio di trasporto entro un termine ragionevole, di durata massima di sei mesi, che deve essere fissato dall'autorità di vigilanza».

¹⁵ L'art. 14 del KfIG, dal titolo «Settore di trasporto», è così formulato:

«1. Il settore di trasporto ai sensi dell'art. 7, n. 1, punto 4, lett. b), si estende fin dove un servizio di linea richiesto può compromettere un trasporto pubblico già oggetto di concessione.

2. Un rischio per l'adempimento dei compiti legati al trasporto ricorre qualora un'impresa di trasporti venga pregiudicata in maniera significativa nella gestione del suo trasporto pubblico; ciò avviene quando, in relazione alla linea a rischio, tale impresa subisca una perdita di introiti, la quale comprometta manifestamente la redditività della gestione aziendale.

3. Se un'impresa di trasporti dichiara di subire una riduzione delle entrate che compromette manifestamente l'equilibrio della sua gestione in ragione dell'attribuzione di una nuova concessione o di una concessione da modificare per quanto concerne l'itinerario, essa è tenuta a comunicare all'autorità di vigilanza i dati che in parte solo essa conosce, che consentano alla citata autorità di valutare gli effetti della riduzione delle entrate sulla redditività della linea in questione.

4. Per settore di trasporto ai sensi dell'art. 7, n. 1, punto 4, lett. c), si intende il settore all'interno del quale il servizio di linea con autobus già esistente soddisfa le esigenze di trasporto».

Causa principale e questioni pregiudiziali

¹⁶ Con istanza 25 gennaio 2008 la Yellow Cab ha richiesto al Landeshauptmann von Wien, in applicazione del KfVG, la concessione di un'autorizzazione per l'esercizio di una linea di trasporto di persone mediante autobus, seguendo un tracciato determinato esclusivamente sul territorio della città di Vienna.

¹⁷ Sulla quasi totalità di tale tracciato viene già gestita da un'altra società una linea di trasporto di persone mediante autobus, sulla base di una concessione attribuita il 17 maggio 2005.

- 18 L'istanza della Yellow Cab è stata respinta dall'autorità amministrativa competente sulla base, in sostanza, dei seguenti motivi. Per un verso, la Yellow Cab sarebbe stabilita in un altro Stato membro e non avrebbe alcuna sede né alcuno stabilimento operativo sul territorio austriaco, contrariamente alle disposizioni dell'art. 7, n. 1, punto 2, del KfIG. Per altro verso, l'impresa che gestisce attualmente una linea di trasporto di persone mediante autobus sullo stesso itinerario di cui alla domanda della Yellow Cab sarebbe stata consultata, in conformità all'art. 7, n. 1, punto 4, lett. b), del KfIG, e avrebbe rilevato che tale linea non potrebbe più essere gestita a condizioni sostenibili, da un punto di vista economico, in caso di rilascio della concessione richiesta.
- 19 Investito di un ricorso della Yellow Cab, l'Unabhängiger Verwaltungssenat Wien esprime taluni dubbi quanto alla compatibilità della normativa nazionale in questione con le regole del Trattato CE in materia di libertà di stabilimento, di libera prestazione dei servizi e di concorrenza.
- 20 Tale giudice rileva, in sostanza, che l'obbligo di disporre di una sede o di uno stabilimento permanente sul territorio austriaco per poter essere autorizzati a gestire, in forza di una concessione, una linea regolare di trasporto di persone mediante autobus rappresenta un ostacolo specifico solo per i richiedenti che non siano originari dell'Austria, dal momento che i richiedenti austriaci, siano essi persone fisiche o giuridiche, sono in linea di principio stabiliti sul territorio della Repubblica d'Austria. Benché il servizio di trasporti di persone mediante linee regolari rappresenti un interesse pubblico, il giudice del rinvio dubita che sia necessario prevedere una restrizione talmente rilevante alla libertà di stabilimento e alla libera prestazione dei servizi.
- 21 Inoltre, per quanto riguarda il requisito di non-sconfinamento, da un punto di vista economico, della nuova linea richiesta su una linea di trasporto già concessa, il giudice del rinvio ritiene che la disposizione corrispondente della normativa nazionale tuteli dalla concorrenza soprattutto le imprese che abbiano svolto una gestione inefficiente e non redditizia delle linee di trasporto loro concesse. Il giudice del rinvio rileva che,

nella fattispecie, l'impresa ricorrente prevedeva, praticamente per la stessa offerta di linea di trasporto di persone mediante autobus, un prezzo di trasporto nettamente inferiore al prezzo attualmente richiesto dall'impresa concorrente già titolare di una concessione.

22 Infine, il giudice del rinvio rileva che, benché le disposizioni del Trattato in materia di concorrenza vertano, in linea di principio, sul comportamento delle imprese, gli Stati membri sono anch'essi obbligati a non assumere provvedimenti idonei ad eliminare l'effetto utile delle norme di concorrenza applicabili alle imprese. Orbene, la normativa nazionale di cui trattasi nella causa principale porterebbe ad impedire ad un'impresa, che sarebbe in grado di offrire un servizio di trasporto di persone mediante linee regolari di autobus a prezzi più vantaggiosi, di accedere al mercato, mentre un sistema di linee di trasporti di persone che funziona correttamente e a prezzi vantaggiosi risponderebbe ad un interesse pubblico rilevante.

23 Alla luce di tali considerazioni l'Unabhängiger Verwaltungssenat Wien ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se sia compatibile con la libertà di stabilimento e con la libera prestazione dei servizi, ai sensi degli artt. [49 TFUE e segg., nonché 56 TFUE e segg.], e con il diritto della concorrenza ai sensi degli artt. [101 TFUE e segg.], una disposizione nazionale la quale, per il rilascio della concessione avente ad oggetto la gestione di una linea d'autobus, e dunque l'istituzione di un servizio di trasporto pubblico

attraverso il quale fermate prefissate vengono regolarmente disimpegnate in conformità di un orario di percorrenza, preveda:

- a) che l'impresa richiedente disponga, ancor prima dell'avvio del servizio d'auto-bus di linea, e in particolare al momento del rilascio della concessione, di una sede o di uno stabilimento nello Stato dell'autorità concedente;

 - b) che l'impresa richiedente disponga, al più tardi a partire dal momento dell'avvio del servizio di linea, di una sede o di uno stabilimento nello Stato dell'autorità concedente.
- 2) Se sia compatibile con la libertà di stabilimento e con la libera prestazione dei servizi, ai sensi degli artt. [49 TFUE e segg., nonché 56 TFUE e segg.], e con il diritto europeo della concorrenza ai sensi degli artt. [101 TFUE e segg.], una disposizione nazionale la quale, per il rilascio della concessione avente ad oggetto la gestione di un servizio di autobus di linea, e dunque l'istituzione di un servizio di trasporto pubblico, attraverso il quale fermate prefissate vengono regolarmente disimpegnate in conformità di un orario di percorrenza, preveda che la concessione debba essere negata qualora, nel caso di avvio del trasporto sulla linea richiesta, i profitti di un'impresa concorrente che percorre un itinerario identico in tutto o in parte si riducano in maniera tale che il mantenimento di tale tragitto gestito dall'impresa concorrente non sia più economicamente redditizio».

Sulle questioni pregiudiziali

Considerazioni preliminari

- ²⁴ Occorre preliminarmente rilevare che, con le sue due questioni, il giudice del rinvio si riferisce, segnatamente, al diritto dell'Unione in materia di concorrenza, previsto dagli artt. 101 TFUE e seguenti.
- ²⁵ A tal proposito è necessario rammentare che, sebbene gli artt. 101 TFUE e 102 TFUE riguardino esclusivamente la condotta delle imprese e non disposizioni legislative o regolamentari emanate dagli Stati membri, resta il fatto che tali articoli, letti in combinato disposto con l'art. 4, n. 3, TUE, che instaura un dovere di collaborazione, obbligano gli Stati membri a non adottare o a mantenere in vigore provvedimenti, anche di natura legislativa o regolamentare, idonei ad eliminare l'effetto utile delle regole di concorrenza applicabili alle imprese (v. sentenze 9 settembre 2003, causa C-198/01, CIF, Racc. pag. I-8055, punto 45 e giurisprudenza ivi citata, nonché 5 dicembre 2006, cause riunite C-94/04 e C-202/04, Cipolla e a., Racc. pag. I-11421, punto 46).
- ²⁶ La Corte ha dichiarato che si è in presenza di una violazione degli artt. 4, n. 3, TUE e 101 TFUE qualora uno Stato membro imponga o agevoli la conclusione di accordi in contrasto con l'art. 101 TFUE, o rafforzi gli effetti di tali accordi, o revochi alla propria normativa il suo carattere pubblico delegando ad operatori privati la responsabilità di adottare decisioni di intervento in materia economica (v. citate sentenze CIF, punto 46 e giurisprudenza ivi citata, nonché Cipolla e a., punto 47).

27 Tuttavia, va necessariamente rilevato che la disciplina nazionale di cui trattasi nella causa principale non è riconducibile ad alcuno di tali casi di specie. Ne consegue che la presente domanda di pronuncia pregiudiziale non va esaminata alla luce delle norme dell'Unione in materia di concorrenza.

Sulla prima questione

28 Con tale questione il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se le disposizioni del diritto dell'Unione in materia di libera prestazione dei servizi e di libertà di stabilimento debbano essere interpretate nel senso che si oppongono ad una disciplina di uno Stato membro, quale quella di cui alla causa principale, che, ai fini della concessione di un'autorizzazione di gestione di una linea urbana di trasporto pubblico di persone mediante autobus che serve regolarmente talune fermate determinate secondo un orario prestabilito, impone che gli operatori economici richiedenti, anche se stabiliti in altri Stati membri, dispongano di una sede o di un altro stabilimento sul territorio di tale Stato membro.

29 Nel risolvere tale questione si deve sottolineare che la libera circolazione dei servizi nel settore dei trasporti è disciplinata non dalla disposizione dell'art. 56 TFUE, che riguarda in generale la libera prestazione di servizi, bensì dalla specifica disposizione dell'art. 58, n. 1, TFUE, ai sensi del quale «[l]a libera circolazione dei servizi, in materia di trasporti, è regolata dalle disposizioni del titolo relativo ai trasporti» (v., in tal senso, sentenza 13 luglio 1989, causa 4/88, *Lambregts Transportbedrijf*, Racc. pag. 2583, punto 9).

30 L'attuazione dei principi riguardanti la libera prestazione dei servizi deve pertanto avvenire, secondo il Trattato, attraverso l'instaurazione della politica comune dei trasporti (v. sentenza 7 novembre 1991, causa C-17/90, *Pinaud Wieger*, Racc. pag. I-5253, punto 7).

- 31 Orbene, si deve necessariamente rilevare che i trasporti di cui trattasi nella causa principale non rientrano nell'ambito applicativo delle disposizioni adottate dal Consiglio, sulla base dell'art. 71, n. 1, CE, ai fini della liberalizzazione dei servizi di trasporto.
- 32 Infatti, per un verso, è pacifico che la gestione della linea di autobus progettata dalla Yellow Cab non rientra nella nozione di trasporto internazionale e, quindi, dell'ambito di applicazione del regolamento n. 684/92. Per altro verso, per quanto riguarda il regolamento n. 12/98, occorre rilevare che le condizioni di applicazione di quest'ultimo non risultano soddisfatte nella causa principale, posto che i servizi regolari di trasporto progettati dalla Yellow Cab non costituiscono il segmento nazionale di una linea internazionale di servizi di trasporto regolari, ai sensi dell'art. 3, punto 3, del citato regolamento n. 12/98, e che, essendo esclusivamente destinati ad essere forniti sul territorio della città di Vienna, essi rappresentano servizi urbani o suburbani esclusi dall'ambito applicativo di tale regolamento ai sensi di questa stessa disposizione.
- 33 La normativa nazionale di cui alla causa principale va quindi valutata con riferimento alle disposizioni del Trattato FUE in materia di libertà di stabilimento, che si applicano direttamente ai trasporti, e non richiamandosi al titolo del Trattato stesso riguardante questi ultimi.
- 34 Va osservato in proposito che l'obbligo di disporre di una sede o di un altro stabilimento sul territorio dello Stato membro ospitante non può logicamente rappresentare, in quanto tale, un ostacolo o una restrizione alla libertà di stabilimento. Infatti, come rileva correttamente il governo austriaco, tale obbligo non comporta la minima limitazione della libertà di operatori economici stabiliti in altri Stati membri di creare agenzie o altri stabilimenti su tale territorio.

- 35 Pertanto, in una situazione quale quella che caratterizza la causa principale, è rilevante verificare se le modalità che accompagnano l'esigenza di disporre di una sede o di un altro stabilimento sul territorio dello Stato membro di accoglienza, quale condizione per l'ottenimento di un'autorizzazione per la gestione di una linea regolare di trasporto di persone mediante autobus, siano tali da costituire un ostacolo all'esercizio del diritto di stabilimento.
- 36 Il giudice del rinvio si riferisce a tal proposito, in primis, alla situazione in cui l'imprenditore straniero interessato debba disporre di una sede o di un altro stabilimento sul territorio dello Stato membro di accoglienza già prima della concessione dell'autorizzazione all'esercizio e, in secondo luogo, alla situazione in cui egli debba soddisfare tale requisito dopo la concessione dell'autorizzazione e, al più tardi, al momento dell'avvio della gestione della linea regolare concessa.
- 37 Orbene, il fatto di esigere che un operatore economico stabilito in un altro Stato membro, interessato ad ottenere un'autorizzazione all'esercizio di una linea regolare di trasporto di persone mediante autobus nello Stato membro ospitante, disponga di una sede o di un altro stabilimento sul territorio di quest'ultimo Stato, ancor prima che gli sia concesso di esercitare tale linea, implica un effetto dissuasivo. Infatti, un operatore economico normalmente avveduto non sarebbe disposto a procedere ad investimenti, eventualmente rilevanti, trovandosi nella completa incertezza quanto all'ottenimento di una simile autorizzazione.
- 38 Occorre aggiungere che la restrizione implicita in un tale requisito non risulta in alcun modo giustificata alla luce degli obiettivi fatti valere dal governo austriaco e veritieri sulla necessità di garantire la parità delle condizioni concorrenziali nell'esercizio di linee d'autobus e di garantire il rispetto del diritto sociale e del diritto del lavoro vigenti in Austria.

- 39 Di conseguenza, un siffatto requisito rappresenta una restrizione contraria alle norme dell'Unione in materia di diritto di stabilimento.
- 40 Per contro, un requisito di stabilimento sul territorio austriaco non è contrario alle norme sancite dal diritto dell'Unione quando si applichi dopo la concessione dell'autorizzazione d'esercizio e prima che l'imprenditore avvii l'esercizio della linea.
- 41 Alla luce di quanto precede, la prima questione va risolta affermando che l'art. 49 TFUE deve essere interpretato nel senso che osta ad una normativa di uno Stato membro, quale quella di cui trattasi nella causa principale che, ai fini della concessione di un'autorizzazione all'esercizio di una linea urbana di trasporto pubblico di persone mediante autobus che serve regolarmente determinate fermate, secondo un orario prestabilito, impone che gli operatori economici richiedenti, stabiliti in altri Stati membri, dispongano di una sede o di un altro stabilimento sul territorio di tale Stato membro ancor prima che sia loro concessa l'autorizzazione all'esercizio di tale linea. Per contro, l'art. 49 TFUE dev'essere interpretato nel senso che non osta ad una normativa nazionale che preveda un requisito di stabilimento, qualora tale requisito sia imposto dopo la concessione di tale autorizzazione e prima che il richiedente avvii l'esercizio della linea stessa.

Sulla seconda questione

- 42 Con tale questione il giudice del rinvio chiede se le disposizioni del diritto dell'Unione in materia di libera prestazione dei servizi e di libertà di stabilimento debbano essere interpretate nel senso che ostano ad una normativa nazionale, quale quella di cui trattasi nella causa principale, che prevede che l'autorizzazione richiesta ai fini dell'esercizio di una linea urbana di trasporto di persone mediante autobus che serve regolarmente talune fermate, secondo un orario prestabilito, debba essere negata

qualora un'impresa concorrente, già titolare di un'autorizzazione all'esercizio di una linea di trasporto che segue un tracciato totalmente o parzialmente identico a quello della linea richiesta, vedesse ridurre le proprie entrate, a seguito della concessione di tale autorizzazione, in maniera talmente rilevante che la continuazione dell'esercizio della linea concessa non sarebbe più redditizia in economia di mercato.

⁴³ Alla luce degli argomenti formulati ai punti 29 - 33 della presente sentenza, tale questione deve essere esaminata sotto l'unico profilo della libertà di stabilimento.

⁴⁴ Va rilevato, in limine, che alla luce delle indicazioni contenute nel fascicolo, le linee d'autobus di cui trattasi nella causa principale hanno una vocazione essenzialmente turistica, sicché gli obblighi inerenti al servizio di esercizio di siffatte linee non corrispondono ad obblighi di servizio pubblico ai sensi della definizione contenuta all'art. 2, n. 1, del regolamento n. 1191/69.

⁴⁵ Deve rilevarsi che una normativa nazionale quale quella di cui trattasi nella causa principale, che richiede l'ottenimento di un'autorizzazione ai fini dell'esercizio di una linea d'autobus turistica rappresenta, in principio, una restrizione alla libertà di stabilimento ai sensi dell'art. 49 TFUE, in quanto tende a limitare il numero di fornitori di servizi, nonostante la dichiarata mancanza di discriminazione in base alla nazionalità dei professionisti interessati (v., per analogia, sentenza 10 marzo 2009, causa C-169/07, Hartlauer, Racc. pag. I-1721, punti 36 e 39).

⁴⁶ Va quindi esaminato se la normativa che caratterizza la causa principale possa essere oggettivamente giustificata.

- 47 Si deve osservare che, come emerge dal fascicolo sottoposto alla Corte, l'art. 7 del KfllG, dal titolo «Condizioni e motivi d'esclusione della concessione di licenze», si riferisce, al suo n. 1, punto 4, alla contrarietà agli interessi pubblici quale criterio di diniego di un'autorizzazione all'esercizio e cita, alle sue lett. b) e c), talune situazioni in cui detto motivo d'esclusione trova specifica applicazione. Una diminuzione delle entrate di un'impresa già titolare di un'autorizzazione, che comprometterebbe manifestamente la redditività del suo esercizio di una linea di trasporto è citata all'art. 14 della legge stessa, dal titolo «Settore di trasporto».
- 48 Occorre constatare che la seconda questione, come formulata, verte sul ruolo determinante del criterio basato su una siffatta diminuzione delle entrate e sul carattere non redditizio, in economia di mercato, dell'esercizio dell'impresa interessata in caso di concessione di un'autorizzazione ad un nuovo operatore.
- 49 Pertanto, l'esame della Corte terrà conto sia della lettera delle disposizioni rilevanti del KfllG, sia dell'interpretazione di tale legge, come risultante dalla formulazione della seconda questione.
- 50 A tal proposito, come correttamente osservato dalla Commissione delle Comunità europee, l'esercizio di linee d'autobus quali quelle su cui verte la causa principale è idoneo a rispondere ad un obiettivo di interesse generale, quale la promozione del turismo, la politica di sicurezza stradale mediante la canalizzazione del traffico a fini turistici su itinerari prestabiliti o ancora la tutela dell'ambiente grazie all'offerta di una modalità di trasporto collettivo quale alternativa a mezzi di trasporto individuale.
- 51 Per contro, l'obiettivo di garantire la redditività di una linea d'autobus concorrente, quale motivo di natura puramente economica, non può, alla luce di una giurisprudenza

costante, costituire un motivo imperativo di interesse generale idoneo a giustificare una limitazione di una libertà fondamentale garantita dal Trattato (v. sentenza 11 marzo 2010, causa C-384/08, *Attanasio Group*, Racc.pag. I-2055, punto 55 e giurisprudenza ivi citata).

- 52 Per quanto riguarda, in particolare, l'interesse consistente nell'impedire che l'autorizzazione di un servizio di trasporto comprometta direttamente l'esistenza dei servizi regolari già autorizzati, deve rilevarsi che un siffatto interesse è certamente idoneo, nell'ambito del regolamento n. 684/92, a giustificare il diniego di una tale autorizzazione, come emerge dal suo art. 7, n. 4, lett. d). Tuttavia, dal momento che tale disposizione non è applicabile nelle circostanze di cui alla causa principale, non può ammettersi che, al di fuori di tale quadro regolamentare e in presenza di una domanda riguardante una linea di trasporto esercitata a fini turistici, obiettivi analoghi a quelli previsti da tale disposizione possano giustificare una restrizione alla libertà di stabilimento.
- 53 Ai fini dell'esame della proporzionalità, si deve rammentare che un regime di previa autorizzazione amministrativa non può legittimare un comportamento discrezionale da parte delle autorità nazionali, tale da vanificare le disposizioni dell'Unione, in particolare quelle relative ad una libertà fondamentale come quella oggetto della causa principale. Pertanto, un regime di previa autorizzazione, perché sia giustificato anche quando deroghi ad una libertà fondamentale siffatta, deve essere fondato su criteri oggettivi, non discriminatori e noti in anticipo, che garantiscano la sua idoneità a circoscrivere sufficientemente l'esercizio del potere discrezionale delle autorità nazionali (sentenza *Hartlauer*, cit., punto 64 e giurisprudenza ivi citata).
- 54 Pertanto, qualora la normativa nazionale di cui alla causa principale venisse interpretata nel senso che l'amministrazione nazionale competente valuta una domanda d'autorizzazione sulla base delle sole affermazioni del titolare di un'autorizzazione in merito alla redditività del suo esercizio, e ciò sebbene tale impresa sia una potenziale concorrente diretta dell'impresa che richiede una nuova autorizzazione, una tale

modalità di valutazione sarebbe contraria alle norme dell'Unione, in quanto potrebbe pregiudicare l'obiettività e l'imparzialità del trattamento della domanda di autorizzazione in oggetto (v., in tal senso, sentenza Hartlauer, cit., punto 69).

- 55 Alla luce delle considerazioni che precedono, la seconda questione deve essere risolta affermando che l'art. 49 TFUE deve essere interpretato nel senso che osta ad una normativa nazionale che prevede il diniego di un'autorizzazione ai fini dell'esercizio di una linea d'autobus a scopi turistici in ragione della diminuzione della redditività di un'impresa concorrente, titolare di un'autorizzazione d'esercizio riguardante una linea totalmente o parzialmente identica a quella richiesta, e ciò sulla base delle mere affermazioni di tale impresa concorrente.

Sulle spese

- 56 Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi la Corte (Terza Sezione) dichiara:

- 1) **L'art. 49 TFUE deve essere interpretato nel senso che osta ad una normativa di uno Stato membro, quale quella di cui trattasi nella causa principale, che, ai fini della concessione di un'autorizzazione all'esercizio di una linea urbana di trasporto pubblico di persone mediante autobus che serve regolarmente determinate fermate, secondo un orario prestabilito, impone che gli**

operatori economici richiedenti, stabiliti in altri Stati membri, dispongano di una sede o di un altro stabilimento sul territorio di tale Stato membro ancor prima che sia loro concessa l'autorizzazione all'esercizio di tale linea. Per contro, l'art. 49 TFUE dev'essere interpretato nel senso che non osta ad una normativa nazionale che preveda un requisito di stabilimento, qualora tale requisito sia imposto dopo la concessione di tale autorizzazione e prima che il richiedente avvii l'esercizio della linea stessa.

- 2) **L'art. 49 TFUE deve essere interpretato nel senso che osta ad una normativa nazionale che prevede il diniego di un'autorizzazione ai fini dell'esercizio di una linea d'autobus a scopi turistici in ragione della diminuzione della redditività di un'impresa concorrente, titolare di un'autorizzazione d'esercizio riguardante una linea totalmente o parzialmente identica a quella richiesta, e ciò sulla base delle mere affermazioni di tale impresa concorrente.**

Firme