DOMSTOLENS DOM (Anden Afdeling)
16. april 1991 *

I sag C-354/89,

det franske selskab **Schiocchet,** Beuvillers (54560 Frankrig), ved advokaterne Charrière, Champetier et Spitzer, Paris, og med valgt adresse i Luxembourg hos advokat Aloyse May, 31, Grand-Rue,

sagsøger,

mod

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved Ricardo Gosalbo-Bono, Kommissionens Juridiske Tjeneste, og den franske tjenestemand Geneviève Pons, der er udstationeret som national ekspert ved Kommissionens Juridiske Tjeneste, som befuldmægtigede, og med valgt adresse i Luxembourg hos Guido Berardis, Kommissionens Juridiske Tjeneste, Centre Wagner, Kirchberg,

sagsøgt,

angående en påstand om annullation af Kommissionens beslutning 89/524/EØF af 7. september 1989 om en tvist mellem Luxembourg og Frankrig angående oprettelse af en særlig rutekørsel for personbefordring mellem disse to lande (EFT L 272, s. 18),

har

DOMSTOLEN (Anden Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, T. F. O'Higgins, og dommerne G. F. Mancini og F. A. Schockweiler,

generaladvokat: F. G. Jacobs
justitssekretær: fuldmægtig V. Di Bucci,

* Processprog: fransk.

på grundlag af retsmøderapporten,

efter at parterne har afgivet indlæg i retsmødet den 5. februar 1991, hvorunder selskabet Schiocchet var repræsenteret ved advokat Gilles Bouneou, Luxembourg,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 7. marts 1991,

afsagt følgende

Dom

1 Ved stævning, indleveret til Domstolens Justitskontor den 20. november 1989, har det franske selskab Schiocchet (herefter benævnt »Schiocchet«), Beuvillers (Frankrig), i medfør af EØF-Traktatens artikel 173, stk. 2, anlagt sag med påstand om annullation af Kommissionens beslutning 89/524/EØF af 7. september 1989 om en tvist mellem Luxembourg og Frankrig angående oprettelse af en særlig rutekørsel for personbefordring mellem disse to lande (EFT L 272, s. 18).

2 Det luxembourgske selskab Emile Frisch (herefter benævnt »Frisch«), Luxembourg, havde den 9. januar 1986 indgivet en ansøgning til de luxembourgske myndigheder om tilladelse til at oprette en særlig rutekørsel til personbefordring med bus mellem Thil og en række andre lokaliteter i Lorraine (Frankrig) og den keramiske fabrik Villeroy & Boch (herefter benævnt »Villeroy & Boch«) i Luxembourg. Artikel 13 i Rådets forordning (EØF) nr. 517/72 af 28. februar 1972 om indførelse af fælles regler for rutekørsel og særlige former for rutekørsel med omnibusser mellem medlemsstaterne (EFT 1972 I, s. 134), bestemmer, at beslutninger vedrørende ansøgninger om etablering af særlig rutekørsel træffes efter indbyrdes aftale af de medlemsstater, på hvis område passagerer optages eller afsættes.

3 Da myndighederne i de medlemsstater, der berøres af Frisch's ansøgning, ikke kunne blive enige om, hvorvidt ansøgningen kunne imødekommes, forelagde Luxembourg sagen for Kommissionen, som udstedte den anfægtede beslutning 89/524, hvis stk. 1 lyder således:

»Luxembourgs kompetente myndighed giver Autocars Emile Frisch SARL tilladelse til at oprette en særlig rutekørsel mellem Thil i Frankrig og Luxembourg for de af Villeroy & Boch's ansatte, der starter fra Thil kl. 4.20 og 12.20 og fra Villeroy & Boch kl. 14.00 og 22.00, med henblik på betjening af følgende lokaliteter:

Thil, Hussigny, Tiercelet, Aumetz, Beuvillers, Audun-le-Roman, Serrouville, Errouville, Crusnes, Cantebonne, Villerupt, Audun-le-Tiche, Esch/Alzette, Schifflange, Villeroy & Boch's fabrik.

Denne rute må kun benyttes af ansatte ved Villeroy & Boch, 330, rue de Rollingergrund, L-1018 Luxembourg.«

4 Artikel 8 i forordning nr. 517/72 lyder således:

»1. En ansøgning om etablering af rutekørsel eller af en særlig form for rutekørsel prøves for at konstatere, om betjeningen af den trafik, som er genstand for ansøgningen, ikke allerede er sikret tilfredsstillende såvel kvalitativt som kvantitativt af de eksisterende personbefordringstjenester.

2. Ved prøvelsen i henhold til stk. 1, tages der især hensyn til:

a) det øjeblikkelige og forudselige transportbehov, som ansøgeren har til hensigt at tilfredsstille

b) for rutekørsel, markedssituationen for personbefordring i de pågældende områder.

3. Ved prøvelsen i henhold til stk. 1, kan også mulighederne for, at de virksomheder, som allerede virker i de pågældende områder, opretter en tilsvarende transporttjeneste, tages i betragtning.«

5 Schiocchet har til støtte for sin påstand fremsat tre anbringender, nemlig at Frisch har begået visse uregelmæssigheder, at den af Frisch planlagte særlige rutekørsel ikke opfylder kravene i artikel 8 i forordning nr. 517/72, og, endelig, at den anfægtede beslutning sikrer Frisch en monopolstilling.

6 Vedrørende sagens faktiske omstændigheder, retsforhandlingernes forløb samt parternes anbringender og argumenter henvises i øvrigt til retsmøderapporten. Disse omstændigheder omtales derfor kun i det følgende i det omfang, det er nødvendigt for forståelsen af Domstolens argumentation.

De uregelmæssigheder, som Frisch påstås at have begået

7 Schiocchet har først anført, at Frisch fra 1970 og i hvert fald indtil 1976 drev visse ruter mellem Luxembourg og det franske grænseområde uden at være i besiddelse af de herfor nødvendige tilladelser, jf. forordning nr. 517/72. Schiocchet har herefter anført, at Frisch ensidigt, i strid med ændringsproceduren i henhold til forordningens artikel 4, stk. 2, har ændret den omhandlede særlige buskørsels rute og køreplan, således at denne ikke længere er i overensstemmelse med de betingelser, som driften af denne rutekørsel er undergivet i henhold til den anfægtede beslutning. Schiocchet har herved fremhævet, at Frisch starter fra Thil kl. 4.30 og 12.30 og fra Villeroy & Boch kl. 14.15 og 22.15. I øvrigt betjener Frisch ikke længere alle de femten lokaliteter, der er nævnt i den anfægtede beslutning.

8 Med hensyn til de faktiske omstændigheder forud for 1982 bemærkes, at Frisch's situation under alle omstændigheder blev lovliggjort ved Kommissionens beslutning 82/595/EØF af 10. august 1982 om bilæggelse af tvisten mellem Storhertugdømmet Luxembourg og Den Franske Republik om fornyelse af tilladelser til visse særlige former for rutekørsel (EFT L 244, s. 32).

9 For så vidt angår argumenterne vedrørende den ensidige ændring af rute og køreplan for den pågældende rutekørsel, har Kommissionen anført, at ændringerne ikke var i strid med formålet med den ifølge den anfægtede beslutning tilladte rutekørsel og derfor ikke kan betegnes som ændringer i den i forordning nr. 517/72 forudsatte betydning, hvorfor det ikke var nødvendigt at overholde proceduren efter forordningens artikel 4, stk. 2.

10 Det bemærkes i denne forbindelse først, at formålet med den af Frisch etablerede særlige rutekørsel alene er befordring af Villeroy & Boch's arbejdstagere i forbindelse med de skiftehold, der begynder arbejdet kl. 6.00 og 14.00, dels til fabrikken, dels til de lokaliteter, der er opregnet i den anfægtede beslutning, og at denne rutekørsel for disse arbejdstagere er et nyttigt transportmiddel, da den nemt kan tilpasses deres behov.

11 Det bemærkes herefter, at de ubetydelige ændringer, Frisch har foretaget i den særlige buskørsels rute og køreplan ikke ændrer formålet med denne særlige rutekørsel, og at de derfor ikke er undergivet en forudgående tilladelse, jf. artikel 4, stk. 2, i forordning nr. 517/72. Dette anbringende kan derfor ikke lægges til grund.

Tilsidesættelse af artikel 8 i forordning nr. 517/72

12 Schiocchet har anført, at den særlige rutekørsel, som Frisch driver, delvis falder sammen med de allerede af Schiocchet drevne ruter, der betjener visse af de lokaliteter, der er nævnt i den anfægtede beslutning. Yderligere passer den anfægtede særlige rutekørsel ikke et vist antal grænsearbejdere, som anvender alternative ruter. Schiocchet havde forud for Frisch havde indgivet ansøgninger om tilladelse til at udvide visse af disse allerede betjente ruter.

13 Det bemærkes herved indledningsvis, at gennemgangen af en ansøgning om oprettelse af en særlige rutekørsel kræver en analyse af en kompliceret økonomisk situation, jf. artikel 8 i forordning nr. 517/72. Der skal således, såvel kvalitativt som kvantitativt, tages hensyn til den eksisterende personbefordring, det øjeblikkelige og forudselige transportbehov og, om nødvendigt, mulighederne for, at de virksomheder, som allerede virker i de pågældende områder, opretter en tilsvarende transporttjeneste.

14 Heraf følger, at når Kommissionen skal træffe en beslutning i henhold til artikel 14 i forordning nr. 517/72, har den et vidt skøn ved afgørelsen af, om betingelserne for at bemyndige en medlemsstat til at tillade oprettelsen af rutekørsel eller særlig rutekørsel er opfyldt. Under sådanne omstændigheder må domstolskontrollen heraf begrænses til en undersøgelse af, om udøvelsen af Kommissionens beføjelser er behæftet med åbenbare fejl eller magtfordrejning, eller om Kommissionen åbenbart har overskredet grænserne for sit skøn.

15 Det skal således blot bemærkes, at Kommissionen i betragtningerne til den anfægtede beslutning har anført, *at* den nye rutekørsel både kvantitativt og kvalitativt opfylder et reelt behov på området, da den sikrer befordringen på passende tidspunkter for omkring 50 arbejdstagere, der ikke i øjeblikket har offentlige transportmuligheder mellem Villeroy & Boch og deres hjem umiddelbart før og efter skiftene kl. 6.00 og 14.00, og *at* der under kørselen standses på en række steder, hvor der ikke i øjeblikket kører offentlige transportmidler på samme tidspunkter, *at* den af Frisch planlagte køreplan passer bedre, *at* kørselen er af kortere varighed end den af Schiocchet planlagte kørsel med hensyn til skiftet kl. 6.00, samt *at* Schiocchet ikke overvejer at arrangere hjemkørsel for arbejdstagerne efter skiftet kl. 14.00.

16 Det må herefter fastslås, at Kommissionen ved at udstede den anfægtede beslutning ikke har overskredet grænserne for sit skøn. Heraf følger, at anbringendet vedrørende betingelserne for etablering af rutekørsel, jf. artikel 8 i forordning nr. 517/72, ikke kan lægges til grund.

Ophævelse af al konkurrence over for Frisch som følge af den anfægtede beslutning

17 Til støtte for dette anbringende har Schiocchet i det væsentlige anført, at den omtvistede beslutning lader Frisch helt uden konkurrence og med tiden vil indebære, at Schiocchet bliver udelukket fra markedet for buskørsel i det pågældende område. Frisch har således monopol på en særlig rutekørsel, som allerede delvis betjenes af Schiocchet, mens den resterende del, som Schiocchet allerede i sin tid har ansøgt om at betjene, kun udgør den naturlige forlængelse heraf.

18 Kommissionen har anført, at gennemgangen af en ansøgning om oprettelse af særlig rutekørsel afviger fra gennemgangen af en ansøgning om oprettelse af almindelig rutekørsel og ikke omfatter markedssituationen for personbefordring i de berørte områder. I øvrigt henvender den rutekørsel, som Schiocchet allerede tilbyder i dette område, sig til alle interesserede, herunder personer, som ikke arbejder hos Villeroy & Boch, og denne rutekørsel gennemføres på tidspunkter, som ikke passer med skiftene kl. 6.00 og 14.00. Frisch's særlige rutekørsel påfører således ikke den af Schiocchet allerede drevne rutekørsel konkurrence.

19 Det bemærkes, at det fremgår af artikel 8, stk. 2, litra b), i forordning nr. 517/72, at der ved en ansøgning om oprettelse af rutekørsel skal tages hensyn til markedssituationen for personbefordring i de pågældende områder, for så vidt angår rutekørsel.

20 Det bemærkes blot i denne forbindelse, at den her omhandlede rutekørsel, der varetages af Frisch, er en »speciel[1] rutekørsel«, jf. artikel 1, stk. 3, i Rådets forordning nr. 117/66/EØF af 28. juli 1966 om indførelse af fælles regler for den internationale personbefordring ad landevej med omnibusser (EFT 1965-1966, s. 155). Ifølge artikel 8, stk. 2, litra b), i forordning nr. 517/72 var Kommissionen derfor ikke, ved gennemgangen af ansøgningen om oprettelse af denne rutekørsel, forpligtet til at tage hensyn til markedssituationen for personbefordring i de pågældende områder.

21 Det bemærkes desuden, at den af Frisch drevne særlige rutekørsel, som generaladvokaten har anført i punkt 15 i sit forslag til afgørelse, afviger væsentligt fra den af Schiocchet etablerede rutekørsel, for så vidt angår både køreplanen og de kunder, den henvender sig til. Den omtvistede beslutning kan derfor ikke fortrænge Schiocchet fra markedet for buskørsel i de berørte områder.

22 Det tredje anbringende kan derfor heller ikke lægges til grund.

23 Da intet af de tre anbringender kan lægges til grund, bør Kommissionen frifindes.

1 — O. a.: på fransk »specialisé«, som i forordning nr. 517/72 og i beslutning 89/524 er oversat ved særlig.

Sagens omkostninger

24 I henhold til procesreglementets artikel 69, stk. 2, dømmes den part, der taber sagen, til at afholde sagens omkostninger. Selskabet Schiocchet har tabt sagen og bør derfor betale sagens omkostninger.

På grundlag af disse præmisser

udtaler og bestemmer

DOMSTOLEN (Anden Afdeling)

1) Sagsøgte frifindes.

2) Sagsøgeren betaler sagens omkostninger.

O'Higgins Mancini Schockweiler

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 16. april 1991.

J.-G. Giraud
Justitssekretær

T. F. O'Higgins
Formand for Anden Afdeling