RETSMØDERAPPORT
i sag C-354/89 *

I — Faktiske omstændigheder

1. I henhold til 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), drives rutekørsel og de særlige former for rutekørsel på grundlag af en tilladelse. Beslutninger vedrørende ansøgninger om bl.a. etablering af rutekørsel eller af en særlig form for rutekørsel træffes efter indbyrdes aftale af de medlemsstater, på hvis område passagerer optages eller afsættes. Fører forhandlingerne mellem medlemsstaterne ikke til enighed, kan tvisten forelægges Kommissionen efter anmodning fra en impliceret medlemsstat.

Efter forhandling med de implicerede stater træffer Kommissionen så hurtigt som muligt en beslutning, som meddeles disse stater. 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.«

Forordningens artikel 4, stk. 2, bestemmer:

»Tilladelsens indehaver må ikke uden forudgående tilladelse fra den i artikel 12, stk. 2, nævnte medlemsstat ændre de betingelser, som driften af transporttjenesten er underkastet, eller indstille transporttjenesten inden tilladelsen er udløbet.«

I henhold til artikel 12, stk. 2, skal ansøgninger om ændring af de betingelser, som driften af en transporttjeneste er underkastet, rettes til den medlemsstat, på hvis område virksomheden har sit sæde.

* Processprog: fransk.

2. Det luxembourgske selskab Autocars Emile Frisch SARL (herefter benævnt »Frisch«), Luxembourg, havde den 9. januar 1986 indgivet en ansøgning til den luxembourgske regering om tilladelse til at oprette en særlig rutekørsel til befordring af arbejdere fra Thil og en række andre steder i denne del af Frankrig til den keramiske fabrik Villeroy & Boch (herefter benævnt »Villeroy & Boch«) i Luxembourg. Det var planlagt, at denne rute skulle betjene de nævnte lokaliteter to gange daglig i hver retning med afgang fra Thil kl. 4.20 og 12.20 og fra Luxembourg kl. 14.00 og 22.00, således at arbejdstagerne på passende tidspunkter kunne befordres til og fra fabrikken i forbindelse med skiftene fra kl. 6.00 til 14.00 og kl. 14.00 til 22.00. Villeroy & Boch støttede Frisch's ansøgning og ville deltage i transportudgifterne for de pågældende arbejdstagere. Den 5. marts 1987 indgav Frisch en ny ansøgning med henblik på oprettelse af en særlig rutekørsel, der til forskel fra ovennævnte også skulle befordre arbejdstagere til fabrikken Arbed i Dommeldange. Arbed ville ikke deltage i transportudgifterne for sine ansatte.

Den 22. januar 1986 anmodede det luxembourgske Transportministerium den franske lokale myndighed »direction départementale de l'équipement de la Moselle« om en udtalelse vedrørende Frisch's ansøgning. Den franske myndighed gav ikke sit samtykke, idet den fandt, at oprettelsen af en ny rute kunne skade selskabet Schiocchet SARL, Beuvillers, 54560 Frankrig (herefter benævnt »Schiocchet«). Under forhandlingerne mellem de luxembourgske og de franske myndigheder foreslog sidstnævnte, at Frisch og Schiocchet skulle gå sammen om rutekørselen. Dette forslag blev afvist af de luxembourgske myndigheder. Den 14. marts 1988 indbragte den luxembourgske regering tvisten for Kommissionen og anmodede denne om at udtale sig om Frisch's ansøgning om tilladelse, jf. artikel 14 i forordning nr. 517/72.

3. Ved 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) bestemte Kommissionen:

»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. Allerede i 1982 havde Kommissionen ved 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) afgjort en tvist mellem disse to stater vedrørende de to samme selskaber Frisch og Schiocchet's uenighed om fornyelse af tilladelserne til visse særlige former for rutekørsel.

II — Retsforhandlingerne for Domstolen

5. Schiocchet's stævning blev registreret på Domstolens Justitskontor den 20. november 1989. Den skriftlige forhandling er forløbet forskriftsmæssigt.

6. På grundlag af retsmøderapporten og efter at have hørt generaladvokaten har Domstolen besluttet at indlede den mundtlige forhandling uden forudgående bevisoptagelse.

7. Den 7. november 1990 har Domstolen besluttet at henvise sagen til Anden Afdeling, jf. procesreglementets artikel 95, stk. 1 og 2.

III — Parternes påstande

8. *Schiocchet* har som sagsøger nedlagt påstand om

— annullation af beslutningen af 7. september 1989 (89/524/EØF).

9. *Kommissionen* har som sagsøgt nedlagt følgende påstande:

— Frifindelse.

— Sagsøgeren tilpligtes at betale sagens omkostninger.

IV — Parternes anbringender og argumenter

A — *Formaliteten*

10. *Schiocchet* har anført, at selskabet har retlig interesse i et søgsmål med påstand om annullation af beslutning 89/524. Ifølge denne beslutning meddeles Frisch, der er direkte konkurrent til Schiocchet, nemlig tilladelse til at oprette en særlig rutekørsel, som, i det mindste delvis, falder sammen med de af Schiocchet drevne rutekørsler. Schiocchet's situation med hensyn til driften af rutekørsel over grænsen forbedres, såfremt den anfægtede beslutning annulleres. Under disse omstændigheder mener Schiocchet at have tilstrækkelig retlig interesse i annullationen af beslutning 89/524.

11. Schiocchet har anført, at selskabet er umiddelbart og individuelt berørt af den omtvistede beslutning, selv om den ikke retter sig direkte mod selskabet. Den ifølge beslutning 89/524 meddelte tilladelse skader direkte den rutekørsel til personbefordring, som Schiocchet er ene om at drive i dette område, idet denne udsættes for direkte konkurrence af den rute, som tillades i henhold til den anfægtede beslutning. Til støtte for dette argument har Schiocchet henvist til Domstolens dom af 3. maj 1978 (sag 112/77, Töpfer, Sml. s. 1019).

B — *Realiteten*

12. Schiocchet har for det første anført, at Kommissionen burde have taget hensyn til, at »selskabet Frisch længe næsten per tradition har handlet retsstridigt«, mens »selskabet Schiocchet altid har holdt sig strengt til reglerne«.

Til støtte herfor har Schiocchet anført, at Frisch siden 1970 for Villeroy & Boch havde befordret personale med bopæl i grænseområdet i Frankrig. Der var etableret tre daglige ruter, nemlig 1) Luxembourg-Audun-le-Tiche, 2) Luxembourg-Errouville og 3) Luxembourg-Longwy og en ugentlig rute Luxembourg-Schifflange. Der var tale om international personbefordring, jf. artikel 4 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). For at drive denne type international transport krævedes en særlig tilladelse i henhold til artikel 2 i forordning nr. 517/72. I hvert fald i perioden fra 1970 til 1976 drev Frisch denne særlige rutekørsel uden at være i besiddelse af de nødvendige tilladelser, idet selskabet først i 1977 ansøgte herom for ovennævnte fire ruters vedkommende. Frisch fik herefter i første omgang kun midlertidige tilladelser, idet de franske myndigheder under forhandlinger med de luxembourgske myndigheder fortsat nægtede at give deres samtykke til disse tilladelser, hvilket foranledigede Storhertugdømmet Luxembourg til at indbringe spørgsmålet for Kommissionen, som ved beslutning 82/595 afgjorde tvisten til fordel for Frisch.

Yderligere har Frisch, der i straffesager ved de franske domstole er blevet dømt for de af Kommissionen i beslutningen omtalte uregelmæssigheder, ikke opfyldt dommene.

Herudover har Frisch, ifølge Schiocchet, til stadighed forsøgt at tilsidesætte betingelserne i de meddelte tilladelser. Siden udstedelsen af beslutning 89/524 har Frisch således, i strid med artikel 4, stk. 2, og artikel 12 i forordning nr. 517/72, ændret betingelserne for driften af rutekørselen, således som de blev fastlagt i Kommissionens anfægtede beslutning. Det fremgår således af en intern meddelelse af 28. november 1989 fra Villeroy & Boch, at Frisch afgår fra Thil kl. 4.30 og 12.30 og fra Villeroy & Boch kl. 14.15 og 22.15, mens afgangen fra Thil ifølge den anfægtede beslutning skulle ske kl. 4.20 og 12.20 og fra fabrikken kl. 14.00 og 22.00. Desuden betjener Frisch ikke alle de femten stoppesteder, der er nævnt af Kommissionen i beslutning 89/524. Således betjenes lokaliteterne Beuvillers, Audun-le-Roman, Serrouville, Thil, Hussigny og Tiercelet ikke længere af Frisch. Som bevis for, at de tre sidstnævnte stoppesteder skulle være nedlagt, har Schiocchet henvist til en erklæring fra en fransk huissier vedrørende den 27. februar 1990, hvoraf det bl. a. fremgår, at Frisch »har til opgave at optage passagerer i Aumetz og vende tilbage til Luxembourg«. Sådanne ændringer, der i strid med artikel 4, stk. 2, i forordning nr. 517/72 foretages ensidigt, må ifølge Schiocchet indebære, at den omhandlede tilladelse tilbagekaldes.

Frisch har yderligere begået uregelmæssigheder i forbindelse med den særlige rutekørsel, der drives i henhold til den af de luxembourgske myndigheder udstedte tilladelse nr. 211/8/88. Frisch driver denne rute med to busser, der opererer sideløbende, men den anden bus starter først, når Schiocchet's bus ankommer, og kun for at påføre denne direkte konkurrence. Alle disse betragtninger udgør en række indicier, der ifølge Schiocchet underbygger, at Frisch ikke var i god tro over for Schiocchet.

Schiocchet havde for sit vedkommende i 1975 ansøgt om tilladelse til personbefordring på ruten Boulange-Luxembourg. Denne tilladelse blev meddelt efter en posi-

tiv udtalelse fra de luxembourgske myndigheder. I 1983 og dernæst i 1985 og 1986 ansøgte Schiocchet om en udvidelse af denne rute, hvilket blev nægtet. Schiocchet har derfor undladt at betjene de stoppesteder, der var nævnt i den afslåede ansøgning om ruteudvidelse, hvilket betød, at selskabet ikke kunne optage passagerer på luxembourgsk område. Schiocchet har fuldt ud overholdt de fællesskabsretlige regler og holdt sig strengt inden for rammerne af de meddelte tilladelser.

13. Schiocchet har for det andet anført, at Frisch ikke med føje kan ansøge om eneret til ruten Thil-Luxembourg, da den af Frisch planlagte særlige rutekørsel ikke opfylder kriterierne i artikel 8 i forordning nr. 517/72, herunder navnlig kriterierne i artikel 2, litra a).

For så vidt angår stoppestederne i Aumetz, Errouville, Crusnes og Thil, burde Kommissionen først have nægtet de luxembourgske myndigheder at give tilladelse til Frisch med den begrundelse, at disse stoppesteder allerede blev betjent af Schiocchet til fordel for arbejderne i Villeroy & Boch.

For så vidt angår stoppestederne i Beuvillers, Audun-le-Roman og Hussigny, indgav Schiocchet i øvrigt den 4. februar 1985 en ansøgning om at drive rutekørsel på denne strækning. Da Kommissionen udstedte den omtvistede beslutning, burde den have taget hensyn til denne ansøgning, som dels vedrørte stoppesteder, der ikke tidligere havde været betjent af Frisch, dels var ældre end Frisch's ansøgning af 9. januar 1986.

Yderligere opfyldte Schiocchet et reelt, dagligt residualbehov ved at drive ruten Boulange-Luxembourg. Denne rute faldt delvis sammen med ruten Luxembourg-Thil. Til støtte herfor har Schiocchet fremlagt 45 erklæringer fra Villeroy & Boch-arbejdstagere, der udtrykker tilfredshed med Schiocchet-busserne. Elleve af disse arbejdere berøres imidlertid af afslaget på Schiocchet's ansøgning om at udvide Boulange-Luxembourg-ruten. Det samme gælder potentielle kunder i form af grænsearbejdere, der er ansat ved EF-institutionerne i Luxembourg. Disse omstændigheder burde have foranlediget Kommissionen til at acceptere en deling af ruterne mellem Schiocchet og Frisch, således som det under forhandlingerne var blevet foreslået af de franske myndigheder.

Endelig må der tages hensyn til de ændringer, Frisch har foretaget i de betingelser for driften af rutekørsel, der er fastlagt i de anfægtede beslutninger. Såfremt det er korrekt, at Frisch ikke betjener visse lokaliteter, såsom Beuvillers, Audun-le-Roman, Serrouville, Thil, Hussigny og Tiercelet, betyder det enten, at Kommissionen ikke har taget hensyn til det »øjeblikkelige og forudselige transportbehov«, jf. artikel 8, stk. 2, litra a), i forordning nr. 517/72, eller at Frisch har indgivet den oprindelige ansøgning om tilladelse alene for at skade Schiocchet og vildledt Kommissionen med hensyn til det reelle behov, som Frisch havde til hensigt at dække med den nye rute.

14. For det tredje har Schiocchet endelig anført, at Frisch's eneret til at drive ruten Thil-Luxembourg medfører, at Schiocchet tvinges ud af denne rutekørsel, og at Frisch herved gives en monopolstilling. Det er ganske særlig uretfærdigt, da der er tale om en rute, der fra Errouville falder sammen med den af Schiocchet drevne Boulange-Luxembourg-rute, og hvortil alene Schiocchet har

en tilladelse, der udnyttes fuldt ud, og som endvidere er en naturlig forlængelse af Boulange-Luxembourg-ruten, som Schiocchet har indgivet ansøgninger om inden Frisch. Boulange-Luxembourg-ruten er den eneste, der drives af Schiocchet, mens Frisch kører på fire andre ruter. Denne manglende balance forværres af, at Villeroy & Boch lægger pres på deres arbejdere, for at de skal anvende Frisch's busser. Selv om fællesskabsreglerne på det internationale transportområde skal sikre, at transporten organiseres med henblik på at dække behovet samtidig med, at normale konkurrencevilkår opretholdes, kan reglerne ikke have til virkning, at en transportvirksomhed, der altid har bestræbt sig på at overholde gældende regler, derved får begrænset sine aktiviteter i en sådan grad, at der næsten intet er tilbage. Den omtvistede beslutning indebærer umiddelbart og øjeblikkeligt, at Frisch ikke længere er udsat for konkurrence. Dette betyder, at Frisch faktisk efterhånden vil befinde sig i en monopolstilling. Kommissionens beslutning fører til, at Schiocchet simpelt hen tvinges helt ud af dette marked. Der består ikke længere normale konkurrencevilkår for rutekørsel i dette område.

15. *Kommissionen* har anført, at Frisch fra 21. januar 1977 havde de nødvendige tilladelser til at drive fire busruter over grænsen, men at Frankrig herefter nægtede at forny tilladelserne. Siden 10. august 1982 fik Frisch igen meddelt de nødvendige tilladelser, og for så vidt som det anbringende, der støttes på Frisch's retsstridige adfærd, vedrører begivenheder forud for beslutning 82/595, må anbringendet tilbagevises, da Frisch's situation netop blev lovliggjort ved denne beslutning.

Kommissionen mener, at for så vidt som anbringendet vedrører begivenheder forud for beslutning 82/595, kan det ikke lægges til grund.

For så vidt angår de uregelmæssigheder, der blev begået mellem 1982 og 7. september 1989, mener Kommissionen, at den ikke kunne lade betragtninger, der støttes på Frisch's påståede »retsstridige adfærd«, gå forud for betragtninger, der følger af en analyse af transportbehovet og den planlagte rutekørsels egnethed til at dække dette behov. De franske myndigheder må antages at dele denne opfattelse, idet de i en skrivelse til Kommissionen i forbindelse med den procedure, der førte til vedtagelsen af den anfægtede beslutning, foreslog en deling af ruten mellem Frisch og Schiocchet uden at henvise til Frisch's »retsstridige adfærd«. Schiocchet har intet fremført til støtte for påstanden om, at en af de fire ruter, der er nævnt i beslutning 82/595, ikke betjenes forskriftsmæssigt. I øvrigt har Frisch siden 28. juli 1982 standset den retsstridige kørsel på ruten Boulange-Luxembourg.

Med hensyn til de faktiske omstændigheder siden beslutning 89/524 har Kommissionen anført, at en beslutnings lovlighed skal vurderes på grundlag af de faktiske og retlige omstændigheder på tidspunktet for beslutningens vedtagelse. Sådanne omstændigheder kan kun danne grundlag for at annullere den anfægtede beslutning, såfremt det fremgår heraf, at Kommissionen har foretaget et åbenbart fejlskøn. Dette er ikke tilfældet, for så vidt angår ændringerne af tidspunktet for bussernes afgang fra Thil og fra fabrikken, idet en tidsforskel på 10-15 minutter er uden betydning for formålet med tilladelsen, og det er uvist, om udsving af denne størrelse kan betragtes som ændringer, der er undergivet proceduren efter arti-

kel 12, stk. 2, i forordning nr. 517/72. Det samme gælder den ændrede betjening af visse af de foreskrevne femten stoppesteder. Den ordning, der blev indført ved forordning nr. 517/72, er nemlig en ordning, hvorefter der kræves tilladelse med angivelse af de steder, hvor passagerer kan optages, uden at der dog består forpligtelse hertil. En sådan tilladelse giver, under hensyntagen til det øjeblikkelige og forudselige behov, mulighed for at betjene de nævnte lokaliteter, men indebærer ikke derfor nogen pligt til at betjene alle de nævnte stoppesteder. I det foreliggende tilfælde gælder Frisch's tilladelse for en periode af to år, og behovet kan eventuelt ændres således, at det bliver absolut nødvendigt at betjene de af Schiocchet nævnte lokaliteter. Det er for tidligt at tage stilling til, om Kommissionen har begået et åbenbart fejlskøn ved at lade Beuvillers, Audun-le-Roman og Serrouville indgå i den i den anfægtede beslutning fastsatte rute. At Thil, Hussigny og Tiercelet ikke blev betjent den 27. februar 1990, kan yderligere skyldes særlige omstændigheder, idet de arbejdstagere, der normalt benytter disse stoppesteder, kan have haft ferie eller været syge. Kravet om, at den omhandlede tilladelse tilbagekaldes, går ud over rammerne af den af Schiocchet ved Domstolen anlagte sag.

Med hensyn til de påståede uregelmæssigheder i forbindelse med rutekørsel i henhold til tilladelse nr. 211/8/88 har Kommissionen anført, at denne tilladelse, der blev meddelt før den anfægtede beslutning, vedrører en anden rute end den, der gives meddelelse til i henhold til den anfægtede beslutning. Det forhold, at Frisch anvender to busser på denne anden linje er ikke i strid med tilladelse nr. 211/8/88, hvorefter der kan anvendes »forskellige busser fra virksomheden« (Frisch). En indsættelse af to busser kan i øvrigt begrundes i antallet af mulige passagerer.

16. Kommissionen har anført, at den har udstedt beslutning 89/524 i overensstemmelse med principperne i artikel 8 i forordning nr. 517/72.

Kommissionen har bemærket, at den rute, som var genstand for ansøgningen, ikke blev betjent af nogen eksisterende form for personbefordring, da der ikke fandtes nogen kørsel på tidspunkterne for befordringen af arbejdere til og fra skiftene kl. 6.00 og 14.00. Kommissionen har her henvist til niende betragtning til den anfægtede beslutning, hvorefter den af Frisch planlagte særlige rutekørsel »både kvantitativt og kvalitativt [opfylder] et påvist behov for ny rutekørsel i området, da den sikrer befordring 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; under kørselen vil der blive standset på en række steder, hvor der ikke i øjeblikket kører offentlige transportmidler på det tidspunkt.«

Kommissionen har anført, at den har taget hensyn til det kvalitative aspekt af den planlagte rutekørsel, idet den i ellevte betragtning til beslutningen har anført: »særlig rutekørsel er, fremfor almindelig rutekørsel, den bedst egnede form for kørsel for Villeroy & Boch's ansatte, da den let kan afpasses efter deres behov«.

Ifølge Kommissionen har den taget hensyn til »mulighederne for, at de virksomheder, som allerede virker i de pågældende områder, opretter en tilsvarende transporttjeneste«, jf. artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 517/72. Kommissionen har her henvist til tolvte betragtning til den anfægtede beslutning, hvorefter »køreplanen for den af Emile Frisch planlagte særlige rutekørsel passer bedre, og kørselen er af kortere varighed end den af Schiocchet planlagte kørsel med hensyn til Villeroy & Boch's skifte kl. 6.00; Schiocchet overvejer ikke at arrangere kørsel for arbejdstagerne til skiftet kl. 14.00 på Villeroy & Boch«. Kommissionen har tilføjet, at delingen af ruterne mellem Frisch og Schiocchet som foreslået af de franske myndigheder kun kunne gælde kørselen om morgenen, der var den eneste kørsel, som Schiocchet havde planlagt, og at den af Frisch på dette tidspunkt planlagte kørsel i højere grad end Schiocchet's var tilpasset det eksisterende behov.

Navnlig med hensyn til »det øjeblikkelige og forudselige transportbehov«, jf. artikel 8, stk. 2, litra a), i forordning nr. 517/72 har Kommissionen anført, at selv om Schiocchet faktisk betjente stoppestederne i Aumetz, Errouville og Crusnes, blev disse lokaliteter også betjent af Frisch. Kommissionen har tilføjet, at Schiocchet kun kørte på denne rute på tidspunkter, der gjorde det muligt for arbejdstagerne at være i Luxembourg kl. 6.45, mens Frisch's køreplan gjorde det muligt at være i Luxembourg både 5.45 og 6.45. Kommissionen udleder heraf, at selv om Schiocchet var ene om at betjene Thil, var det på et tidspunkt, der indebar, at brugerne først kunne være i Luxembourg kl. 6.45 og ikke kl. 5.45, hvilket ikke dækkede behovet for arbejderne i skiftet kl. 6.00-14.00. Argumentet om, at Villeroy & Boch's arbejdere også anvendte Schiocchet's busser, kan derfor lades helt ude af betragtning.

Med hensyn til de 45 erklæringer, Schiocchet har fremlagt til støtte for sit anbringende om, at selskabet dækker et dagligt residualbehov, har Kommissionen anført, at hvis de elleve utilfredse arbejdere indgår i det skiftehold, der begynder kl. 6.00, kan deres behov dækkes af Frisch's busser; hvis de derimod påbegynder arbejdet på et andet tidspunkt, var Kommissionen ikke forpligtet til at tage deres behov i betragtning i forbindelse med behandlingen af ansøgningen om tilladelse til rutekørsel i forbindelse med skiftene kl. 6.00 og 14.00.

Med hensyn til Schiocchet's anbringende om, at selskabets ansøgning om udvidelse var af ældre dato, har Kommissionen anført, at det fremgår af ordlyden af artikel 8 i forordning nr. 517/72, at der ikke tages hensyn til den orden, hvori ansøgningerne indgår. Yderligere omfattede Schiocchet's ansøgning om udvidelse kun Hussigny, mens den anfægtede beslutning vedrører femten stoppesteder, hvoraf tre hverken var blevet betjent af Frisch eller Schiocchet. Under alle omstændigheder ville Schiocchet's ansøgning ikke have givet denne transportvirksomhed mulighed for at betjene Beuvillers og Audun-le-Roman og opfylde hele det geografiske behov, der er dækket af den anfægtede beslutning. Da Schiocchet i sin ansøgning om udvidelse ikke nævner noget tidspunkt for betjeningen af Hussigny, er det tilmed næppe sandsynligt, at den af Schiocchet planlagte køreplan dækker det samme tidsmæssige behov som Frisch's, idet sidstnævnte selskab, i modsætning til Schiocchet, havde til hensigt at besørge transporten af arbejderne til skiftet kl. 14.00.

Kommissionen har tilføjet, at den havde modtaget en ansøgning om rutekørsel for Villeroy & Boch's skifteholdsarbejdere, der begynder kl. 6.00 og 14.00, men ikke var

forpligtet til at tage hensyn til, at det personale, der efter arbejdstidens ophør varetager rengøringen af EF-institutionernes lokaler i Luxembourg, eventuelt måtte have et behov for rutekørsel. Et sådant behov er helt uafhængigt af Villeroy & Boch's arbejderes behov, og en deling som den af de franske myndigheder foreslåede kunne ikke have dækket dette behov, da Schiocchet kun planlagde rutekørsel om morgenen og ikke om aftenen.

17. Kommissionen har understreget, at Frisch's ansøgning vedrørte oprettelsen af en særlig rutekørsel og derfor ikke skulle behandles under hensyntagen til »markedssituationen for personbefordring i de pågældende områder«, jf. artikel 8, stk. 2, litra b), i forordning nr. 517/72, der finder anvendelse på ansøgninger om oprettelse af rutekørsel, jf. forordning nr. 117/66. Schiocchet's anbringende, hvorefter den anfægtede beslutning skaber et monopol til fordel for Frisch, er således irrelevant.

I øvrigt er anbringendet ugrundet, idet Schiocchet's betjening af ruten Boulange-Luxembourg afviger fra den rutekørsel, Frisch driver i henhold til den anfægtede beslutning. Dels omfatter den af Schiocchet besørgede befordring alle, der måtte være interesserede, mens Frisch's rutekørsel udelukkende omfatter Villeroy & Boch's arbejdere. Schiocchet kører på senere tidspunkter, der kan interessere arbejdstagere med normal arbejdstid. Den nyoprettede rutekørsel konkurrerer ikke direkte med Schiocchet's. »Markedet« for den nyoprettede rutekørsel afviger fra og overlapper ikke markedet for Schiocchet's virksomhed. At Frisch har fået meddelt den ønskede tilladelse til at køre på ruten Thil-Luxembourg, giver således ikke selskabet nogen monopolstilling.

G. F. Mancini
Refererende dommer