RAPPORT TER TERECHTZITTING
in zaak C-354/89 *

I — De feiten

1. Krachtens verordening (EEG) nr. 517/72 van de Raad van 28 februari 1972 betreffende de vaststelling van gemeenschappelijke regels voor het geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer met autobussen tussen de Lid-Staten (PB 1972, L 67, blz. 19) zijn het geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer vergunningplichtig. De beslissingen over aanvragen tot met name de instelling van geregeld vervoer of van een bijzondere vorm van geregeld vervoer worden in onderlinge overeenstemming genomen door de Lid-Staten op wier grondgebied de reizigers worden opgenomen en afgezet. Indien de onderhandelingen tussen de Lid-Staten niet tot overeenstemming leiden, kan het geschil op verzoek van een betrokken Lid-Staat aan de Commissie worden voorgelegd.

Na raadpleging van de betrokken Lid-Staten geeft de Commissie zo spoedig mogelijk een beschikking die ter kennis van die staten wordt gebracht. Artikel 8 van verordening nr. 517/72 luidt als volgt:

„1. De behandeling van een aanvraag tot instelling van een geregeld vervoer of van een bijzondere vorm van geregeld vervoer, heeft ten doel na te gaan of de verbinding waarop de aanvraag betrekking heeft niet reeds zowel kwantitatief als kwalitatief op bevredigende wijze door het bestaande personenvervoer wordt verzorgd.

2. Bij de in lid 1 bedoelde behandeling worden met name in aanmerking genomen:

a) de huidige en de te verwachten vervoerbehoeften, waaraan de aanvrager beoogt te voldoen;

b) voor geregeld vervoer, de marktsituatie van het personenvervoer in de betrokken gebieden.

3. Bij de in lid 1 bedoelde behandeling kan voorts worden gelet op de mogelijkheden tot organisatie van een overeenkomstige vervoerdienst door de ondernemers die reeds in de betrokken gebieden werkzaam zijn."

Artikel 4, lid 2, van de verordening bepaalt:

„De houder van een vergunning mag de exploitatievoorwaarden van de vervoerdienst niet wijzigen zonder voorafgaande toestemming van de in artikel 12, lid 2, bedoelde Lid-Staat, noch de vervoerdienst opheffen voordat de vergunning haar geldigheid heeft verloren."

Krachtens dit artikel 12, lid 2, worden aanvragen tot wijziging van de exploitatievoorwaarden van een vervoerdienst voorgelegd aan de Lid-Staat op wiens grondgebied de zetel van de onderneming is gevestigd.

* Procestaal: Frans.

2. Op 9 januari 1986 diende SARL Autocars Emile Frisch, een vennootschap naar Luxemburgs recht, gevestigd te Luxemburg (hierna: Frisch) bij de Luxemburgse regering een aanvraag in voor een vergunning tot het instellen van een bijzondere geregelde dienst voor het vervoer van werknemers uit Thil en sommige andere plaatsen in deze streek in Frankrijk naar de keramiekfabriek Villeroy & Boch te Luxemburg (hierna: Villeroy & Boch). Deze verbinding zou dagelijks twee diensten in beide richtingen omvatten, met vertrek vanuit Thil om 4.20 uur en 12.20 uur en vanuit Luxemburg om 14.00 uur en 22.00 uur om aldus op het gewenste tijdstip de werknemers van de ploegen van 6.00 uur tot 14.00 uur en van 14.00 uur tot 22.00 uur aan te voeren en op te halen. Villeroy & Boch zou de aanvraag van Frisch steunen en zou bijdragen in de vervoerkosten van haar werknemers. Op 5 maart 1987 diende Frisch een nieuwe aanvraag in tot instelling van een bijzondere vorm van geregeld vervoer, die van de vorige verschilde doordat ook werknemers van de Arbed-fabriek te Dommeldange zouden worden vervoerd. Arbed zou niet bijdragen in de vervoerkosten van haar werknemers.

Het Luxemburgse Ministerie van Verkeer vroeg op 22 januari 1986 over de aanvraag van Frisch het advies van de directie infrastructuur van het departement van de Moezel. De Franse administratie stemde er niet mee in, omdat de instelling van de nieuwe verbinding haars inziens de belangen zou kunnen schaden van Schiocchet SARL, gevestigd te Beuvillers, 54560 Frankrijk (hierna: Schiocchet). Tijdens het overleg tussen de Luxemburgse en Franse autoriteiten stelden de laatsten voor, het verkeer tussen Frisch en Schiocchet te verdelen. Dit werd door de Luxemburgse instanties afgewezen. Op 14 maart 1988 legde de Luxemburgse regering overeenkomstig artikel 14 van verordening nr. 517/72 het geschil voor aan de Commissie opdat die zich over de aanvraag van Frisch zou uitspreken.

3. Bij beschikking 89/524/EEG van 7 september 1989 betreffende een geschil tussen Luxemburg en Frankrijk inzake de oprichting van een bijzondere vorm van geregeld personenvervoer tussen deze twee landen (PB 1989, L 272, blz. 18) besloot de Commissie het volgende:

„De bevoegde autoriteit van het Groothertogdom Luxemburg geeft Autocars Emile Frisch SARL toestemming om voor het personeel van Villeroy & Boch tussen Thil in Frankrijk en Luxemburg een bijzondere geregelde dienst in te stellen die vertrekt in Thil om 4.20 h en 12.20 h en van de Villeroy & Boch-fabriek om 14.00 h en 22.00 h en de volgende plaatsen aandoet:

Thil — Hussigny — Tiercelet — Aumetz — Beuvillers — Audun-le-Roman — Serrouville — Errouville — Crusnes — Cantebonne — Villerupt — Audun-le-Tiche — Esch/Alzette — Schifflange — fabriek Villeroy & Boch.

Deze dienst is uitsluitend bestemd voor het personeel van Villeroy & Boch, rue de Rollingergrund 330, 1018 Luxemburg, Groothertogdom Luxemburg."

4. Bij beschikking 82/595/EEG van 10 augustus 1982 houdende regeling van het geschil tussen het Groothertogdom Luxemburg en de Franse Republiek inzake de verlenging van vergunningen voor bepaalde bijzondere vormen van geregeld vervoer (PB 1982, L 244, blz. 32) had de Commissie reeds een geschil tussen deze twee staten beslecht in verband met een conflict tussen dezelfde ondernemingen Frisch en Schiocchet over de verlenging van vergunningen voor bepaalde bijzondere vormen van geregeld vervoer.

II — Het procesverloop

5. Het verzoekschrift van Schiocchet is op 20 november 1989 ter griffie van het Hof ingeschreven. De schriftelijke behandeling heeft een normaal verloop gehad.

6. Het Hof heeft, op rapport van de rechter-rapporteur en gehoord de advocaat-generaal, besloten zonder instructie tot de mondelinge behandeling over te gaan.

7. Bij beschikking van 7 november 1990 heeft het Hof de zaak krachtens artikel 95, paragrafen 1 en 2, van het Reglement voor de procesvoering naar de Tweede kamer verwezen.

III — Conclusies van partijen

8. *Schiocchet*, verzoekster, concludeert dat het den Hove behage:

— de beschikking van 7 september 1989 (89/524/EEG) nietig te verklaren.

9. De *Commissie*, verweerster, concludeert dat het den Hove behage:

— het beroep van de vennootschap Schiocchet te verwerpen;

— verzoekster te verwijzen in de kosten.

IV — Middelen en argumenten van partijen

A — *De ontvankelijkheid*

10. *Schiocchet* meent een belang te hebben bij haar vordering tot nietigverklaring van beschikking 89/524. Deze beschikking strekt er immers toe Frisch, een directe concurrent van Schiocchet, toestemming te geven om een bijzondere vorm van geregeld vervoer in te stellen die, minstens gedeeltelijk, de lijndiensten van Schiocchet overlapt. Schiocchets situatie als exploitant van grensoverschrijdende verbindingen zou verbeteren, indien de aangevochten beschikking werd nietigverklaard. Bijgevolg heeft Schiocchet voldoende belang om de nietigverklaring van beschikking 89/524 te verkrijgen.

11. Hoewel de litigieuze beschikking niet tot haar is gericht, meent Schiocchet er toch rechtstreeks en individueel door te zijn geraakt. De op grond van beschikking 89/524 verleende vergunning brengt Schiocchet rechtstreeks schade toe, doordat de geregelde personenvervoerdienst die verzoekster als enige in de streek exploiteert, rechtstreekse concurrentie ondervindt van de door de bestreden beschikking toegelaten lijndienst. Tot staving van haar standpunt verwijst Schiocchet naar het arrest van het Hof van 3 mei 1978 (zaak 112/77, Töpfer, Jurispr. 1978, blz. 1019).

B — *Ten gronde*

12. Schiocchet stelt in de eerste plaats, dat de Commissie rekening had moeten houden met de „gevestigde reputatie van wetsovertreder van de vennootschap Frisch" en met de „constante en strikte naleving van de regels door de vennootschap Schiocchet".

Sinds 1970 haalt Frisch voor Villeroy & Boch het personeel op dat in de Franse grensstreek woont. Frisch exploiteert dagelijks de lijnen 1) Luxemburg-Audun-le-Tiche; 2) Luxemburg-Errouville; 3) Luxemburg-Longwy en wekelijks de lijn Luxemburg-Schifflange. Het betreft internationaal vervoer in de zin van artikel 4 van verordening nr. 117/66/EEG van de Raad van 28 juli 1966 betreffende de invoering van gemeenschappelijke regels voor het internationale vervoer van personen over de weg met autobussen (PB 1966, 147, blz. 2688). Voor dit type internationaal vervoer is volgens artikel 2 van verordening nr. 517/72 een vergunning nodig. Zeker van 1970 tot 1976 heeft Frisch deze bijzondere dienst uitgevoerd zonder de nodige vergunningen, daar zij die voor de genoemde vier lijnen pas in 1977 heeft aangevraagd. Later heeft Frisch aanvankelijk slechts voorlopige vergunningen gekregen, daar de door de Luxemburgse instanties geraadpleegde Franse autoriteiten steeds hun toestemming voor die vergunningen geweigerd hebben, waarop het Groothertogdom Luxemburg zich tot de Commissie wendde, die bij beschikking 82/595 ten gunste van Frisch besliste.

Frisch, die in Frankrijk strafrechtelijk is veroordeeld voor de door de Commissie in beschikking 82/595 aangegeven onregelmatigheden, heeft zich van die veroordelingen overigens niets aangetrokken.

Bovendien heeft Frisch voortdurend geprobeerd verder te gaan dan de in de vergunningen gestelde grenzen toelieten. Sinds beschikking 89/524 heeft Frisch aldus in strijd met de artikelen 4, lid 2, en 12 van verordening nr. 517/72 de exploitatievoorwaarden vermeld in de aangevochten beschikking van de Commissie, gewijzigd. Enerzijds blijkt uit een dienstmededeling van Villeroy & Boch van 28 november 1989, dat Frisch om 4.30 uur en 12.30 uur uit Thil vertrekt en om 14.15 uur en 22.15 uur bij Villeroy & Boch, terwijl dit volgens de aangevochten beschikking 4.20 uur en 12.20 uur respectievelijk 14.00 uur en 22.00 uur moet zijn. Anderzijds bedient Frisch niet alle vijftien haltes die de Commissie in beschikking 89/524 heeft aangegeven. Beuvillers, Audun-le-Roman, Serrouville, Thil, Hussigny en Tiercelet worden door Frisch niet meer aangedaan. Dat deze laatste drie haltes zijn opgeheven, baseert Schiocchet op een deurwaardersverklaring van 27 februari 1990 waaruit met name blijkt, dat Frisch „tot taak heeft, in Aumetz passagiers op te nemen en naar Luxemburg terug te keren". Dergelijke eenzijdige wijzigingen, in strijd met artikel 4, lid 2, van verordening nr. 517/72, rechtvaardigen de intrekking van de omstreden vergunning.

Frisch heeft overigens nog meer onregelmatigheden begaan met de bijzondere geregelde dienst die zij exploiteert krachtens vergunning nr. 211/8/88 van de Luxemburgse instanties. Frisch laat dit traject door twee autobussen tegelijk afleggen, waarbij de tweede pas vertrekt bij het zien van die van Schiocchet, met de enkele bedoeling om deze laatste rechtstreeks concurrentie aan te doen. Dit zijn voldoende aanwijzingen om kwade trouw van Frisch jegens Schiocchet aan te nemen.

Harerzijds heeft Schiocchet in 1975 een vergunning gevraagd voor het exploiteren van de lijn Boulange-Luxemburg. Die vergunning is haar verleend na een gunstig advies van de Luxemburgse autoriteiten. In 1983, en opnieuw in 1985 en 1986, heeft Schi-

occhet verzocht om uitbreiding van die lijndienst, wat haar is geweigerd. Schiocchet heeft derhalve de haltes die in de afgewezen aanvraag waren vermeld, niet geëxploiteerd, wat betekent dat het opnemen van reizigers op het Luxemburgse grondgebied haar verboden was. Schiocchet heeft het gemeenschapsrecht stipt nageleefd en zich gehouden aan de beperkingen van de vergunningen.

13. In de tweede plaats meent Schiocchet, dat Frisch geen juridische basis heeft om de exclusieve exploitatie van de lijn Thil-Luxemburg op te eisen, daar de door Frisch aangeboden bijzondere geregelde dienst niet voldoet aan de criteria van artikel 8 van verordening nr. 517/72, meer bepaald die van lid 2, sub a, van dit artikel.

Wat de haltes Aumetz, Errouville, Crusnes en Thil betreft, had de Commissie aan de Luxemburgse instanties de vergunning voor Frisch moeten weigeren, daar die haltes reeds door Schiocchet werden aangedaan ten behoeve van de werknemers van Villeroy & Boch.

Voor de haltes Beuvillers, Audun-le-Roman en Hussigny heeft Schiocchet op 4 februari 1985 een exploitatieaanvraag ingediend. Deze aanvraag, die haltes betrof die voordien nog niet door Frisch werden geëxploiteerd en eerder was ingediend dan de aanvraag van Frisch van 9 januari 1986, had door de Commissie in aanmerking moeten worden genomen toen zij de litigieuze beschikking gaf.

Bovendien voldoet Schiocchet met de exploitatie van de lijn Boulange-Luxemburg aan een reële en dagelijkse restbehoefte. Deze lijn overlapt gedeeltelijk de lijn Luxemburg-Thil. Tot staving van die werkelijke behoefte legt Schiocchet 45 verklaringen over van werknemers van Villeroy & Boch, die tot hun tevredenheid gebruik maken van het door Schiocchet georganiseerde vervoer. Elf van die werknemers hebben echter te lijden van de afwijzing van Schiocchets aanvraag tot uitbreiding van de lijn Boulange-Luxemburg. Hetzelfde geldt voor de potentiële geïnteresseerden in de grensstreek die werken bij de instellingen van de Europese Gemeenschappen te Luxemburg. Deze feiten hadden voor de Commissie aanleiding moeten zijn om een verdeling van de lijnen tussen Schiocchet en Frisch te aanvaarden, zoals de Franse autoriteiten tijdens de onderhandelingen hadden voorgesteld.

Ten slotte moet rekening worden gehouden met de wijzigingen van de in de aangevochten beschikkingen vermelde exploitatievoorwaarden door Frisch. Als mocht blijken dat Frisch sommige plaatsen, zoals bij voorbeeld Beuvillers, Audun-le-Roman, Serrouville, Thil, Hussigny en Tiercelet, niet aandoet, dan betekent dat, ofwel dat de Commissie de in artikel 8, lid 2, sub a, van verordening nr. 517/72 vermelde „huidige en te verwachten" vervoerbehoeften niet in aanmerking heeft genomen, ofwel dat Frisch de oorspronkelijke vergunningaanvraag heeft ingediend met het enkele doel Schiocchet te benadelen, door de Commissie te misleiden over de reële behoeften waaraan Frisch met de nieuwe lijn zou voldoen.

14. Ten slotte meent Schiocchet, dat de exclusieve exploitatie van de lijn Thil-Luxemburg door Frisch tot gevolg heeft, dat zij van die dienst wordt uitgesloten en dat ten gunste van Frisch een monopolie wordt gecreëerd. Dit is vooral onrechtvaardig daar het enerzijds gaat om een lijn die vanaf Errouville de lijn Boulange-Luxemburg van

Schiocchet volgt, anderzijds om een lijn waarvoor alleen Schiocchet een daadwerkelijk geëxploiteerde vergunning heeft, en ten slotte om het natuurlijke verlengstuk van de lijn Boulange-Luxemburg, waarvoor Schiocchet vóór Frisch vergunningen heeft aangevraagd. Boulange-Luxemburg is de enige lijn van Schiocchet, terwijl Frisch er vier exploiteert. Deze wanverhouding wordt nog versterkt doordat Villeroy & Boch druk uitoefent op haar werknemers om gebruik te maken van de diensten van Frisch. Als de gemeenschapsregeling inzake internationaal vervoer beoogt de diensten te organiseren naar gelang de behoeften, met handhaving van een normale mededinging, dan kan zij niet tot gevolg hebben dat de dienst van een vervoerondernemingdie er steeds zorg voor draagt om binnen de perken van de wet te blijven, zodanig wordt beperkt dat deze bijna zinloos wordt. De litigieuze beschikking doet rechtstreeks en onmiddellijk elke mededinging jegens Frisch teniet. Frisch bevindt zich derhalve de facto en op termijn in een monopoliepositie. De beschikking van de Commissie leidt ertoe Schiocchet zonder meer uit te schakelen. De voorwaarden voor een normale mededinging bij het vervoer per autobus in dit gebied bestaan niet meer.

15. De *Commissie* stelt, dat Frisch sinds 21 januari 1977 regelmatige vergunningen voor de exploitatie van vier grensoverschrijdende lijnen bezat, die Frankrijk later weigerde te verlengen. Sinds 10 augustus 1982 heeft Frisch weer regelmatige vergunningen; voor zover het middel betreffende op het onwettige optreden van Frisch verwijst naar gebeurtenissen van vóór beschikking 82/595, moet het worden verworpen, daar die beschikking de situatie van Frisch heeft geregulariseerd.

Voor zover dit middel verwijst naar gebeurtenissen van na beschikking 82/595, is het niet gegrond.

Wat de tussen 1982 en 7 september 1989 begane onregelmatigheden betreft, kon de Commissie overwegingen betreffende het beweerde „onwettig optreden" van Frisch niet laten prevaleren boven de uitkomst van het onderzoek van de vervoerbehoeften en van de afstemming van de voorgenomen dienst op die behoeften. De Franse autoriteiten leken dit standpunt te delen, aangezien zij in de memorie die aan de Commissie is voorgelegd tijdens de procedure die tot de aangevochten beschikking heeft geleid, een verdeling van de lijn tussen Frisch en Schiocchet voorstelden, zonder te verwijzen naar een „onwettig optreden" van Frisch. Schiocchet brengt geen bewijs aan voor haar bewering, dat één van de vier lijnen genoemd in beschikking 82/595 op onregelmatige wijze wordt geëxploiteerd. Overigens heeft Frisch sinds 28 juli 1982 de onregelmatige exploitatie van de lijn Boulange-Luxemburg stopgezet.

Wat de feiten betreft die dateren van na beschikking 89/524, meent de Commissie dat de wettigheid van een beschikking moet worden beoordeeld aan de hand van de feitelijke en juridische omstandigheden ten tijde dat de beschikking gegeven wordt. Dergelijke feiten kunnen de nietigverklaring van de bestreden beschikking slechts rechtvaardigen, indien ze een kennelijke beoordelingsfout van de Commissie aantonen. Dat is niet het geval met de wijzigingen in de vertrektijden vanuit Thil en vanaf de fabriek, daar een tijdsverschil van 10 tot 15 minuten de grondslag van de vergunning niet aantast en het niet zeker is, dat zulke afwijkingen kunnen worden beschouwd als wijzigingen die onderworpen zijn aan de

procedure van artikel 12, lid 2, van verordening nr. 517/72. Dat is evenmin het geval met de wijzigingen in de bediening van enkele van de vijftien voorziene haltes. Het stelsel van verordening nr. 517/72 is immers een vergunningstelsel dat de plaatsen aangeeft, waar reizigers kunnen, maar niet noodzakelijkerwijs moeten opstappen. Een dergelijke vergunning geeft de mogelijkheid om, gelet op de huidige en de te verwachten behoeften, de vermelde plaatsen aan te doen, zonder echter de verplichting in te houden alle genoemde haltes te bedienen. In casu is de vergunning van Frisch twee jaar geldig, en is het mogelijk, dat de behoeften veranderen en dat de door Schiocchet genoemde plaatsen moeten worden aangedaan. Het is voorbarig om uit het feit dat Beuvillers, Audun-le-Roman en Serrouville zijn opgenomen in het traject vermeld in de aangevochten beschikking, te concluderen tot een kennelijke beoordelingsfout van de Commissie. Overigens kan het schrappen van Thil, Hussigny en Tiercelet op 27 februari 1990 te wijten zijn aan bijzondere omstandigheden, zoals bij voorbeeld vakantie of ziekte van de werknemers die van die haltes gebruik maken. De gevorderde intrekking van de omstreden vergunning gaat het kader van de door het beroep van Schiocchet bij het Hof aanhangig gemaakte procedure te buiten.

Wat de gestelde onregelmatigheden bij een krachtens vergunning nr. 211/8/88 geëxploiteerde lijn betreft, merkt de Commissie op, dat deze vergunning, verleend vóór de aangevochten beschikking, een andere lijn betreft dan die van de omstreden beschikking. Dat Frisch op die andere lijn twee autobussen gebruikt, lijkt overigens niet in strijd met vergunning nr. 211/8/88 die aangeeft, dat „verschillende autobussen van de onderneming" (Frisch) mogen worden gebruikt. Zulk een verdubbeling kan trouwens gerechtvaardigd zijn door het aantal potentiële gebruikers.

16. De Commissie stelt, dat zij beschikking 89/524 heeft gegeven overeenkomstig de beginselen van artikel 8 van verordening nr. 517/72.

In de verbinding waarvoor de aanvraag werd ingediend, werd nog niet voorzien door het bestaande personenvervoer, daar geen enkele dienst bestond die aansloot bij de werktijden van de ploegen van 6.00 uur en 14.00 uur en daar sommige haltes in geen enkele dienstregeling waren opgenomen. De Commissie verwijst in dit verband naar de negende alinea van de considerans van de omstreden beschikking, waarin wordt geconstateerd dat „deze dienst kwalitatief en kwantitatief voorziet in een aangetoonde behoefte aan een nieuwe dienst in het gebied aangezien hij op geschikte tijdstippen het vervoer zal verzorgen van een vijftigtal werknemers die momenteel geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer om in de Villeroy & Boch-fabriek in de ploegendiensten van 6.00 u en van 14.00 u te werken en nadien naar hun woonplaats terug te keren; dat de dienst bepaalde plaatsen aandoet waarlangs op die uren geen openbaar vervoer rijdt".

De Commissie meent, dat zij rekening heeft gehouden met het kwalitatieve aspect van de voorgestelde dienst, toen zij in de elfde alinea van de beschikking stelde dat „een bijzondere geregelde dienst (...) de meest aangewezen vorm van vervoer voor de werknemers van Villeroy & Boch is aangezien een dergelijke dienst gemakkelijk aan hun behoeften kan worden aangepast".

Zij heeft „de mogelijkheden tot organisatie van een overeenkomstige vervoerdienst door de ondernemers die reeds in de betrokken gebieden werkzaam zijn", in de zin van artikel 8, lid 3, van verordening nr. 517/72 in aanmerking genomen. In dit verband herinnert zij aan de twaalfde alinea van de aangevochten beschikking, luidende „dat de dienstregeling van de door Autocars Emile Frisch SARL voorgenomen bijzondere geregelde dienst gunstiger is en de dienst minder lang duurt dan de geregelde dienst die Schiocchet wil instellen voor het personeel van Villeroy & Boch dat in de ploeg van 6.00 uur werkt; dat Schiocchet niet voornemens is een dienst in te stellen voor het personeel van Villeroy & Boch dat in de ploeg van 14.00 uur werkt". De door de Franse autoriteiten aanbevolen verdeling van de lijnen tussen Frisch en Schiocchet had enkel kunnen gelden voor de ochtenddienst, de enige die Schiocchet overwoog; voor die dienst waren de voorstellen van Frisch beter aan de bestaande behoeften aangepast dan die van Schiocchet.

Wat meer bepaald de „huidige en te verwachten vervoerbehoeften" in de zin van artikel 8, lid 2, sub a, van verordening nr. 517/72 betreft, vestigt de Commissie er de aandacht op, dat waar Schiocchet de haltes Aumetz, Errouville en Crusnes aandeed, dat ook het geval was voor Frisch. Met Schiocchets dienst konden de gebruikers echter alleen om 6.45 uur in Luxemburg zijn, terwijl Frisch hun de mogelijkheid gaf om zowel om 5.45 uur als om 6.45 uur daar te zijn. Indien Schiocchet de enige was geweest die Thil aandeed, zou dat slechts op een zodanig tijdstip zijn geweest dat de gebruikers om 6.45 uur te Luxemburg aankwamen, en niet om 5.45 uur, wat niet convenieerde voor de werknemers van de ploeg van 6.00 uur tot 14.00 uur. Het argument, dat Schiocchet onder zijn gebruikers werknemers van de Villeroy & Boch-fabriek telt, verliest daardoor al zijn kracht.

Over de 45 verklaringen die Schiocchet overlegt tot staving van haar bewering, dat zij aan een dagelijkse restbehoefte voldeed, merkt de Commissie op, dat indien de elf ontevreden werknemers deel uitmaken van een ploeg die om 6.00 uur begint, de dienst van Frisch aan hun behoeften voldoet, en dat indien zij hun werk op een ander tijdstip beginnen, de Commissie hun behoeften niet in aanmerking behoefde te nemen bij het onderzoek van de aanvraag voor het instellen van een dienst voor de ploegen van 6.00 uur en van 14.00 uur.

Wat het argument van Schiocchet betreft, dat zij haar aanvraag tot uitbreiding eerder had ingediend, volgt uit artikel 8 van verordening nr. 517/72 dat de volgorde van de aanvragen van geen belang is. Overigens gold Schiocchets aanvraag tot uitbreiding enkel voor Hussigny, terwijl de bestreden beschikking vijftien haltes betreft waarvan er drie noch door Frisch noch door Schiocchet werden aangedaan. De aanvraag van Schiocchet zou het deze vervoeronderneming in elk geval niet mogelijk hebben gemaakt, Beuvillers en Audun-le-Roman aan te doen en te voldoen aan alle door de bestreden beschikking bestreken geografische behoeften. Aangezien daarenboven in Schiocchets aanvraag voor Hussigny geen dienstregeling was vermeld, was het weinig waarschijnlijk geweest, dat de voorgenomen verbinding qua dienstregeling in dezelfde behoeften voorzag als die van Frisch, die, in tegenstelling tot Schiocchet, een verbinding voor de ploeg van 14.00 uur in het vooruitzicht stelde.

Aan de Commissie was een aanvraag voorgelegd voor het instellen van een dienst voor de werknemers van de ploegen van 6.00 uur en van 14.00 uur van Villeroy & Boch; zij behoefde geen rekening te houden met de behoeften van het potentiële cliëntèle van

werknemers die na het vertrek van de ambtenaren de gebouwen van de diensten van de gemeenschapsinstellingen te Luxemburg schoonmaken. Deze behoeften staan los van die van de Villeroy & Boch-werknemers, en met de door de Franse autoriteiten voorgestelde verdeling zou het niet mogelijk zijn geweest aan die behoeften te voldoen, daar Schiocchet enkel een ochtend- en geen avonddienst overwoog.

17. De Commissie beklemtoont, dat de aanvraag van Frisch de instelling van een bijzondere geregelde dienst betrof en derhalve niet moest worden onderzocht vanuit het oogpunt van de „marktsituatie van het personenvervoer in de betrokken gebieden" in de zin van artikel 8, lid 2, sub b, van verordening nr. 517/72; dit criterium geldt voor aanvragen tot instelling van een geregelde dienst in de zin van verordening nr. 117/66. Derhalve treft het middel van Schiocchet, dat de omstreden beschikking een monopolie voor Frisch betekent, geen doel. Daarenboven is dit middel ongegrond, daar Schiocchets dienst op de lijn Boulange-Luxemburg verschilt van de dienst die Frisch op basis van de beschikking exploiteert. Enerzijds richt de dienst van Schiocchet zich tot alle eventueel geïnteresseerden, terwijl die van Frisch enkel de werknemers van Villeroy & Boch betreft. Anderzijds functioneert hij op latere tijdstippen die de werknemers met een gewoon werkrooster kunnen interesseren. De nieuwe dienst vormt geen rechtstreekse concurrentie voor de dienst van Schiocchet. De „markt" waarop Frisch zich richt, verschilt van en overlapt niet die waarop Schiocchet werkt. De verlening aan Frisch van de vergunning die zij heeft gevraagd voor de exploitatie van de lijn Thil-Luxemburg, leidt bijgevolg niet tot het creëren van een monopoliepositie.

G. F. Mancini
rechter-rapporteur