ΕΚΘΕΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠ' ΑΚΡΟΑΤΗΡΙΟΥ ΣΥΖΗΤΗΣΗ
στην υπόθεση C-354/89 *

I — Πραγματικά περιστατικά

1. Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 517/72 του Συμβουλίου, της 28ης Φεβρουαρίου 1972, περί θεσπίσεως κοινών κανόνων για τις τακτικές και ειδικές τακτικές γραμμές με λεωφορεία και πούλμαν μεταξύ των κρατών μελών (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 178), οι τακτικές και οι ειδικές τακτικές γραμμές λειτουργούν βάσει αδείας. Οι αποφάσεις που εκδίδονται επί των αιτήσεων για τη δημιουργία, ιδίως, τακτικής ή ειδικής τακτικής γραμμής λαμβάνονται με κοινή συμφωνία από τα κράτη μέλη, στην επικράτεια των οποίων επιβιβάζονται και αποβιβάζονται οι επιβάτες. Αν οι διαπραγματεύσεις για την επίτευξη συμφωνίας μεταξύ κρατών μελών δεν αποδώσουν, η Επιτροπή μπορεί να επιληφθεί της διαφοράς ύστερα από αίτηση ενός από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.

Ύστερα από διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, η Επιτροπή εκδίδει, το ταχύτερο δυνατόν, απόφαση κοινοποιούμενη στα κράτη αυτά. Το άρθρο 8 του κανονισμού 517/72 έχει ως εξής:

« 1. Η εξέταση αιτήσεως για δημιουργία τακτικής ή ειδικής τακτικής γραμμής αποσκοπεί να εξακριβώσει αν η συγκοινωνία, στην οποία αναφέρεται η αίτηση, δεν εξασφαλίζεται ήδη κατά ικανοποιητικό τρόπο, τόσο ποσοτικά όσο και ποιοτικά, από τις υπάρχουσες γραμμές μεταφοράς επιβατών.

2. Κατά την εξέταση που αναφέρεται στην παράγραφο 1, λαμβάνονται υπόψη ιδίως:

α) οι παρούσες και οι προβλεπόμενες ανάγκες μεταφοράς που προτίθεται να ικανοποιήσει ο αιτών,

β) στην περίπτωση των τακτικών γραμμών, η κατάσταση της αγοράς των επιβατικών μεταφορών στις σχετικές περιοχές.

3. Κατά την εξέταση που αναφέρεται στην παράγραφο 1, δύνανται ομοίως να ληφθούν υπόψη οι δυνατότητες οργανώσεως αντίστοιχης γραμμής από επιχειρηματίες που ασκούν τη δραστηριότητά τους στις σχετικές περιοχές. »

Κατά το άρθρο 4, παράγραφος 2, του εν λόγω κανονισμού:

« Ο κάτοχος αδείας δεν δύναται να επιφέρει καμιά τροποποίηση στους όρους, στους οποίους υπόκειται η εκμετάλλευση της γραμμής, χωρίς την προηγούμενη άδεια του κράτους μέλους που αναφέρεται στο άρθρο 12, παράγραφος 2, ούτε να καταργήσει τη γραμμή πριν λήξει η ισχύς της αδείας. »

Κατά το άρθρο 12, παράγραφος 2, του κανονισμού, οι αιτήσεις για την τροποποίηση των όρων από τους οποίους εξαρτάται η εκμετάλλευση της γραμμής υποβάλλονται στο κράτος μέλος, στο έδαφος του οποίου βρίσκεται η έδρα της επιχειρήσεως.

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

2. Στις 9 Ιανουαρίου 1986 η SARL Autocars Émile Frisch, εταιρία διεπόμενη από το δίκαιο του Λουξεμβούργου, εγκατεστημένη στο Λουξεμβούργο (εφεξής: Frisch), υπέβαλε στην Κυβέρνηση του Λουξεμβούργου αίτηση για τη χορήγηση αδείας προς δημιουργία ειδικής τακτικής γραμμής μεταφοράς εργατών από το Thil και ορισμένες άλλες μικρές κοινότητες της περιοχής αυτής της Γαλλίας προς το εργοστάσιο ειδών κεραμοποιίας Villeroy & Boch, κείμενο στο Λουξεμβούργο (εφεξής: Villeroy & Boch). Η σχετική πρόταση προέβλεπε την εκτέλεση δύο δρομολογίων ημερησίως προς κάθε κατεύθυνση, με αναχώρηση από το Thil στις 04.20 και στις 12.20 και από το Λουξεμβούργο στις 14.00 και 22.00 για τη μεταφορά προς το εργοστάσιο και την σε εύθετο χρόνο επαναφορά των ομάδων εργαζομένων στις βάρδιες των ωρών 06.00 έως 14.00 και 14.00 έως 22.00. Εξάλλου, η εταιρία Villeroy & Boch υποστήριξε την αίτηση της Frisch και επρόκειτο να συνεισφέρει στα έξοδα μεταφοράς των εργαζομένων. Στις 5 Μαρτίου 1987, η Frisch υπέβαλε νέα αίτηση δημιουργίας ειδικής τακτικής γραμμής που διέφερε από την προηγουμένη κατά το ότι επρόκειτο να εξυπηρετεί και τους εργαζομένους στο εργοστάσιο ARBED στην Dommeldange. Η εταιρία ARBED δεν επρόκειτο να συνεισφέρει στα έξοδα μεταφοράς των εργατών της.

Στις 22 Ιανουαρίου 1986, το Υπουργείο Μεταφορών του Λουξεμβούργου ζήτησε γνωμοδότηση από την περιφερειακή διεύθυνση χωροταξίας του Μοζέλλα επί της αιτήσεως που υπέβαλε η Frisch. Η γαλλική διοίκηση δεν συμφώνησε, επειδή έκρινε ότι η δημιουργία νέας γραμμής μπορούσε να θίξει τα συμφέροντα της Schiocchet SARL, με έδρα το Beuvillers, 54560 Γαλλία (εφεξής: Schiocchet). Στα πλαίσια των επαφών μεταξύ των διοικήσεων Λουξεμβούργου και Γαλλίας, οι γαλλικές αρχές πρότειναν κατανομή της εκμεταλλεύσεως της γραμμής μεταξύ Frisch και Schiocchet. Η πρόταση αυτή δεν έγινε δεκτή από τις αρχές του Λουξεμβούργου. Στις 14 Μαρτίου 1988, η Κυβέρνηση του Λουξεμβούργου παρέπεμψε, σύμφωνα προς το άρθρο 14 του κανονισμού 517/72, τη διαφορά στην Επιτροπή, προκειμένου να αποφανθεί επί της αιτήσεως για τη χορήγηση αδείας που υπέβαλε η Frisch.

3. Η απόφαση 89/524/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 7ης Σεπτεμβρίου 1989, περί διαφοράς μεταξύ Λουξεμβούργου και Γαλλίας όσον αφορά τη δημιουργία ειδικής τακτικής γραμμής μεταφοράς επιβατών μεταξύ των δύο αυτών κρατών μελών (ΕΕ L 272, σ. 18), έχει ως εξής:

« Οι αρμόδιες αρχές του Λουξεμβούργου χορηγούν άδεια στην εταιρία SARL Autocars Émile Frisch να δημιουργήσει ειδική τακτική γραμμή μεταξύ Thil (Γαλλία) και Λουξεμβούργου για τους εργάτες της εταιρίας Villeroy & Boch, με αναχώρηση από το Thil στις 04.20 και στις 12.20 και από το εργοστάσιο της Villeroy & Boch στις 14.00 και στις 22.00 και η οποία εξυπηρετεί τις ακόλουθες τοποθεσίες: Thil, Hussigny, Tiercelet, Aumetz, Beuvillers, Audun-le-Roman, Serrouville, Errouville, Crusnes, Cantebonne, Villerupt, Audun-le-Tiche, Esch/Alzette, Schifflange, εργοστάσιο Villeroy & Boch.

Η γραμμή αυτή λειτουργεί αποκλειστικά για τους εργάτες της εταιρίας Villeroy & Boch, με έδρα το Λουξεμβούργο και διεύθυνση 330, rue de Rollingergrund, L-1018 Λουξεμβούργο. »

4. Ήδη το 1982, εκδίδοντας την απόφαση 82/595/ΕΟΚ, της 10ης Αυγούστου 1982, περί διακανονισμού της διαφοράς μεταξύ του Μεγάλου Δουκάτου του Λουξεμβούργου και της Γαλλικής Δημοκρατίας σχετικά με την ανανέωση της εγκρίσεως ορισμένων ειδικών τακτικών γραμμών (ΕΕ L 244, σ. 32), η Επιτροπή είχε επιλύσει διαφορά μεταξύ των δύο αυτών κρατών επ' αφορμή διαφωνιών μεταξύ των ιδίων εταιριών Frisch και Schiocchet ως προς την ανανέωση των αδειών για ορισμένες ειδικές τακτικές γραμμές.

II — Διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου

5. Η προσφυγή της Schiocchet πρωτοκολλήθηκε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 20 Νοεμβρίου 1989. Η έγγραφη διαδικασία διεξήχθη κανονικά.

6. Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή και μετά από ακρόαση του γενικού εισαγγελέα, το Δικαστήριο αποφάσισε την έναρξη της προφορικής διαδικασίας χωρίς προηγούμενη διεξαγωγή αποδείξεων.

7. Με απόφαση της 7ης Νοεμβρίου 1990, το Δικαστήριο ανέθεσε, δυνάμει του άρθρου 95, παράγραφοι 1 και 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, την υπόθεση στο δεύτερο τμήμα.

III — Αιτήματα των διαδίκων

8. Η προσφεύγουσα, *Schiocchet,* ζητεί από το Δικαστήριο:

— να ακυρώσει την απόφαση της 7ης Σεπτεμβρίου 1989 (89/524/ΕΟΚ).

9. Η καθής, *Επιτροπή,* ζητεί από το Δικαστήριο:

— να απορρίψει την ασκηθείσα από την εταιρία Schiocchet προσφυγή·

— να καταδικάσει την προσφεύγουσα στα δικαστικά έξοδα.

IV — Λόγοι ακυρώσεως και επιχειρήματα των διαδίκων

Α — *Επί του παραδεκτού*

10. Η *Schiocchet* θεωρεί ότι έχει έννομο συμφέρον να ζητήσει την ακύρωση της αποφάσεως 89/524. Συγκεκριμένα, η απόφαση έχει ως αντικείμενο την παροχή αδείας στην εταιρία Frisch, ευθέως ανταγωνιστική εταιρία της Schiocchet, για τη δημιουργία ειδικής τακτικής γραμμής, η οποία επικαλύπτει, τουλάχιστον μερικώς, τις γραμμές που εκμεταλλεύεται η Schiocchet. Σε περίπτωση ακυρώσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως, η εταιρία Schiocchet θα βελτίωνε την κατάστασή της ως εκμεταλλευομένης διασυνοριακές γραμμές. Υπό τις περιστάσεις αυτές, η Schiocchet δικαιολογείται, ως έχουσα ικανό συμφέρον, να ζητεί την ακύρωση της αποφάσεως 89/524.

11. Η Schiocchet θεωρεί ότι η επίδικη απόφαση την αφορά άμεσα και ατομικά, έστω και αν δεν απευθύνεται προς αυτήν. Η άδεια που χορηγήθηκε με την απόφαση 89/524 θίγει ευθέως τη Schiocchet λόγω του ότι οι τακτικές γραμμές μεταφοράς επιβατών που μόνο η προσφεύγουσα μπορεί να εκμεταλλεύεται στην περιοχή υφίστανται ευθέως τον ανταγωνισμό της εγκεκριμένης με την επίδικη απόφαση γραμμής. Προς στήριξη του επιχειρήματος αυτού, η Schiocchet αναφέρει την απόφαση του Δικαστηρίου της 3ης Μαΐου 1978, στην υπόθεση 112/77, Töpfer (Rec. 1978, σ. 1019).

Β — *Επί της ουσίας*

12. Πρώτον, η Schiocchet ισχυρίζεται ότι η Επιτροπή όφειλε να λάβει υπόψη τον « από πολλού παραδοσιακά παράνομο χαρακτήρα της εταιρίας Frisch » και τη « σταθερή και αυστηρή τήρηση των κειμένων διατάξεων από την εταιρία Schiocchet ».

Προς στήριξη του λόγου αυτού, η Schiocchet υπενθυμίζει ότι από το 1970 η Frisch εκτελούσε δρομολόγια μεταφοράς στο εργοστάσιο Villeroy & Boch του προσωπικού που κατοικούσε στην παραμεθόρια περιοχή της Γαλλίας. Η Frisch εκτελούσε καθημερινά τα δρομολόγια των γραμμών 1) Λουξεμβούργου-Audun-le-Tiche, 2) Λουξεμβούργου-Errouville, 3) Λουξεμβούργου-Longwy και εβδομαδιαίως της γραμμής Λουξεμβούργου-Schifflange. Πρόκειται για διεθνείς μεταφορές κατά την έννοια του άρθρου 4 του κανονισμού 117/66/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουλίου 1966, περί θεσπίσεως κοινών κανόνων για τις διεθνείς οδικές επιβατικές μεταφορές με πούλμαν και λεωφορεία (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 71). Κατά το άρθρο 2 του κανονισμού 517/72, η εν λόγω διεθνής γραμμή μεταφοράς έπρεπε να τυγχάνει αδείας. Τουλάχιστον κατά το χρονικό διάστημα από το 1970 έως το 1976, η Frisch εκτελούσε το ειδικό αυτό δρομολόγιο χωρίς να είναι κάτοχος των απαιτουμένων αδειών, για τις οποίες υπέβαλε σχετικές αιτήσεις μόλις το 1977. Στη συνέχεια και επί κάποιο διάστημα, η Frisch έλαβε απλώς προσωρινές άδειες, δεδομένου ότι οι γαλλικές αρχές, με τις οποίες διαβουλεύθηκαν οι αρχές του Λουξεμβούργου, ηρνούντο πάντοτε να συναινέσουν για τη χορήγηση των εν λόγω αδειών, γεγονός που ώθησε το Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου να παραπέμψει τη διαφορά στην Επιτροπή, η οποία αποφάνθηκε υπέρ της Frisch με την απόφαση 82/595.

Εξάλλου, η Frisch, η οποία καταδικάστηκε από γαλλικά ποινικά δικαστήρια για παρατυπίες που κατήγγειλε η Επιτροπή με την απόφαση 82/595, δεν συμμορφώθηκε προς τις καταδικαστικές αποφάσεις.

Περαιτέρω, η Frisch απεπειράτο διαρκώς να υπερβαίνει τα καθοριζόμενα με τις δοθείσες άδειες όρια. Υπό την έννοια αυτή, μετά την απόφαση 89/524, η Frisch τροποποίησε, κατά παράβαση των άρθρων 4, παράγραφος 2, και 12 του κανονισμού 517/72, τις προϋποθέσεις εκμεταλλεύσεως, όπως αυτές καθορίζονται με την προσβαλλομένη απόφαση της Επιτροπής.

Εξάλλου, όπως προκύπτει από υπηρεσιακό έγγραφο της εταιρίας Villeroy & Boch της 28ης Νοεμβρίου 1989, η Frisch αναχωρούσε από το Thil στις 04.30 και στις 12.30 και από το εργοστάσιο Villeroy & Boch στις 14.15 και 22.15, ενώ η προσβαλλομένη απόφαση προέβλεπε υποχρεωτικά ότι οι αναχωρήσεις από το Thil έπρεπε να λαμβάνουν χώρα στις 04.20 και 12.20 και από το εργοστάσιο στις 14.00 και 22.00. Εξάλλου, η Frisch δεν εξυπηρετούσε και τα δώδεκα σημεία στάσεως που προσδιόριζε συγκεκριμένα η Επιτροπή με την απόφαση 89/524. Υπό την έννοια αυτή, οι κατοικημένες περιοχές Beuvillers, Audun-le-Roman, Serrouville, Thil, Hussigny και Tiercelet δεν εξυπηρετούνταν από δρομολόγια της Frisch. Η Schiocchet συνάγει την κατάργηση των τριών τελευταίων σημείων στάσεως στηριζόμενη σε έκθεση δικαστικού επιμελητή αφορώσα την 27η Φεβρουαρίου 1990, από την οποία προκύπτει ιδίως ότι η Frisch «παραλαμβάνει επιβάτες στο Aumetz και επιστρέφει στο Λουξεμβούργο». Παρόμοιες τροποποιήσεις, πραγματοποιούμενες μονομερώς κατά παράβαση του άρθρου 4, παράγραφος 2, του κανονισμού 517/72, δικαιολογούν ανάκληση της εν λόγω αδείας.

Περαιτέρω, η Frisch διέπραξε παρατυπίες σε σχέση με την εκμετάλλευση της ειδικής τακτικής γραμμής βάσει της αδείας 211/8/88 που εξέδωσαν οι αρχές του Λουξεμβούργου. Η Frisch εκτελούσε τη διαδρομή αυτή ταυτόχρονα με δύο λεωφορεία, το δεύτερο από τα οποία εκκινούσε με την εμφάνιση του λεωφορείου της Schiocchet, με αποκλειστικό σκοπό την άσκηση ευθέως ανταγωνισμού. Όλες οι ανωτέρω παρατηρήσεις εντάσσονται σε ένα πλήθος ενδείξεων τεκμαιρουσών την κακοπιστία της Frisch έναντι της Schiocchet.

Εξάλλου, η Schiocchet ζήτησε το 1975 άδεια εκμεταλλεύσεως της γραμμής Boulange-Λουξεμβούργο. Η άδεια αυτή χορηγήθηκε ύστερα από ευνοϊκή γνωμοδότηση των αρχών του Λουξεμβούργου. Το 1983, στη συνέχεια δε το 1985 και το 1986, η Schiocchet ζήτησε επέ-

κταση της γραμμής αυτής που όμως απορρίφθηκε. Κατόπιν αυτού, η Schiocchet δεν εκμεταλλευόταν τα σημεία σταθμεύσεως που αναφέρονταν συγκεκριμένα με την απορριφθείσα αίτηση περί επεκτάσεως, γεγονός που σήμαινε ότι απαγορευόταν στην εν λόγω εταιρία η εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού στο έδαφος του Λουξεμβούργου. Η Schiocchet τήρησε με αυστηρότητα το κοινοτικό δίκαιο, περιοριζόμενη στα όρια των χορηγηθεισών αδειών.

13. Δεύτερον, η Schiocchet θεωρεί ότι η Frisch δεν νομιμοποιούνταν να ζητεί την αποκλειστική εκμετάλλευση της γραμμής Thil-Λουξεμβούργου επειδή η προτεινομένη από αυτήν ειδική τακτική γραμμή δεν ανταποκρινόταν στα εξαγγελλόμενα με το άρθρο 8 του κανονισμού 517/72 κριτήρια και ειδικότερα προς εκείνο της παραγράφου 2, υπό α.

Καταρχάς και όσον αφορά τα σημεία στάσεως στο Aumetz, Errouville, Crusnes και Thil, η Επιτροπή όφειλε να μην επιτρέψει στις αρχές του Λουξεμβούργου να παράσχουν άδεια στη Frisch λόγω του ότι τα σημεία αυτά στάσεως εξυπηρετούνταν ήδη από την Schiocchet προς όφελος των εργαζομένων στο εργοστάσιο Villeroy & Boch.

Εξάλλου, όσον αφορά τα σημεία στάσεως Beuvillers, Audun-le-Roman και Hussigny, η Schiocchet είχε υποβάλει στις 4 Φεβρουαρίου 1985 αίτηση εκμεταλλεύσεως. Η αίτηση αυτή, η οποία αφορούσε σημεία στάσεως που δεν εκμεταλλευόταν μέχρι τότε η Frisch, προηγούμενη χρονικά εκείνης που υπέβαλε η Frisch στις 9 Ιανουαρίου 1986, έπρεπε να ληφθεί υπόψη από την Επιτροπή κατά τον χρόνο εκδόσεως της επίδικης αποφάσεως.

Περαιτέρω, με την εκμετάλλευση της γραμμής Boulange-Λουξεμβούργου η Schiocchet ικανοποιεί πραγματική και επί ημερησίας βάσεως συμπληρωματική ανάγκη. Η γραμμή αυτή επικαλύπτει μερικώς τη γραμμή Λουξεμβούργου-Thil. Προς επίρρωση της πραγματικής αυτής καταστάσεως, η Schiocchet προσκομίζει 45 βεβαιώσεις εργαζομένων στο εργοστάσιο Villeroy & Boch που εκφράζουν την ικανοποίησή τους για τις μεταφορικές γραμμές της Schiocchet. Ένδεκα από τους εν λόγω εργάτες θίγονταν από την άρνηση εγκρίσεως της αιτήσεως που υπέβαλε η Schiocchet για επέκταση της γραμμής Boulange-Λουξεμβούργου. Το ίδιο ίσχυε θεωρητικά για διερχομένους τα σύνορα εργαζομένους που προσέλαβαν τα όργανα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων που βρίσκονται στο Λουξεμβούργο. Τα περιστατικά αυτά ώθησαν την Επιτροπή να δεχθεί κατανομή των γραμμών μεταξύ της Schiocchet και της Frisch, όπως είχαν προτείνει οι γαλλικές αρχές κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων.

Τέλος, πρέπει να ληφθούν υπόψη οι τροποποιήσεις που επέφερε η Frisch στις προϋποθέσεις εκμεταλλεύσεως, όπως αυτές προσδιορίζονται στις προσβαλλόμενες αποφάσεις. Αν έπρεπε να εκληφθεί ως ορθό ότι η Frisch δεν εξυπηρετούσε ορισμένες κατοικημένες περιοχές, όπως για παράδειγμα τις Beuvillers, Audun-le-Roman, Serrouville, Thil, Hussigny και Tiercelet, τούτο θα σήμαινε είτε ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη τις « παρούσες και προβλεπόμενες ανάγκες » μεταφοράς, όπως προβλέπει το άρθρο 8, παράγραφος 2, υπό α, του κανονισμού 517/72, είτε ότι η Frisch υπέβαλε την αρχική αίτηση χορηγήσεως αδείας με αποκλειστικό σκοπό να βλάψει τη Schiocchet, επιχειρώντας να παραπλανήσει την Επιτροπή ως προς τις πραγματικές ανάγκες που επρόκειτο να ικανοποιήσει με τη νέα γραμμή.

14. Τέλος, η Schiocchet θεωρεί ότι η αποκλειστική εκμετάλλευση από τη Frisch της γραμμής Thil-Λουξεμβούργου έχει ως συνέπεια την απομάκρυνσή της από την εν λόγω γραμμή και τη δημιουργία μονοπωλίου υπέρ της Frisch. Τούτο αδικεί ιδιαζόντως τη Schiocchet, επειδή πρόκειται, αφενός, για γραμμή η οποία

ακολουθεί, εκκινώντας από την Errouville, τη διαδρομή Boulange-Λουξεμβούργου, την οποία εκμεταλλεύεται η Schiocchet, αφετέρου, για γραμμή για την οποία μόνο η Schiocchet κατέχει άδεια εκμεταλλεύσεως στην πραγματικότητα, τέλος δε για φυσική προέκταση της γραμμής Boulange-Λουξεμβούργου, για την οποία η Schiocchet υπέβαλε πριν από τη Frisch αιτήσεις για τη χορήγηση αδείας. Η γραμμή Boulange-Λουξεμβούργου είναι η μόνη που εκμεταλλεύεται η Schiocchet, ενώ η Frisch εκμεταλλεύεται άλλες τέσσερις. Η ανισορροπία αυτή καθίσταται ακόμη μεγαλύτερη από το γεγονός ότι η εταιρία Villeroy & Boch ασκεί πιέσεις επί των εργατών της να χρησιμοποιούν τις γραμμές της Frisch. Αν η κοινοτική ρύθμιση σε θέματα διεθνών μεταφορών έτεινε στην οργάνωση των γραμμών σύμφωνα με τις ανάγκες, στα πλαίσια του συνήθους ανταγωνισμού, η ρύθμιση αυτή δεν θα μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα τη συρρίκνωση της γραμμής μιας μεταφορικής εταιρίας, μόνιμο μέλημα της οποίας είναι η νομιμότητα, σε τέτοιο σημείο ώστε να οδηγεί σχεδόν στην κατάργησή της. Η επίδικη απόφαση έχει ως ευθεία και άμεση συνέπεια την εξάλειψη κάθε εννοίας ανταγωνισμού έναντι της Frisch. Συνεπώς, η τελευταία χαρακτηρίζεται στην πράξη και επί όσο χρόνο ισχύει η άδεια από κατάσταση μονοπωλίου. Η απόφαση της Επιτροπής οδηγεί τελικά στον άνευ ετέρου παραγκωνισμό της Schiocchet. Οι προϋποθέσεις συνήθους ανταγωνισμού στην περιοχή αυτή και για τις μεταφορές με λεωφορεία δεν διασφαλίζονται πλέον.

15. Η *Επιτροπή* ισχυρίζεται ότι, από τις 21 Ιανουαρίου 1977, η Frisch είχε λάβει κανονικές άδειες για την εκμετάλλευση τεσσάρων διασυνοριακών γραμμών, άδειες την ισχύ των οποίων η Γαλλία αρνήθηκε στη συνέχεια να ανανεώσει. Από τις 10 Αυγούστου 1982, η Frisch είχε λάβει εκ νέου κανονικές άδειες, στον βαθμό δε που ο λόγος περί παράνομης συμπεριφοράς της Frisch ανάγεται σε προγενέστερα της αποφάσεως 82/595 γεγονότα, πρέπει να απορριφθεί, επειδή η εν λόγω απόφαση είχε ως συνέπεια την ομαλοποίηση της καταστάσεως της Frisch.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι στον βαθμό που ο λόγος αυτός ανάγεται σε μεταγενέστερα της αποφάσεως 82/595 γεγονότα, είναι αβάσιμος.

Συγκεκριμένα, όσον αφορά τις παρατυπίες που σημειώθηκαν στο διάστημα μεταξύ του έτους 1982 και της 7ης Σεπτεμβρίου 1989, η Επιτροπή θεωρεί ότι αδυνατούσε να δώσει το προβάδισμα σε σκέψεις που πρυτάνευσαν με βάση την υποτιθέμενη « παράνομη συμπεριφορά » της Frisch έναντι εκείνων που είναι προϊόν της εξετάσεως των αναγκών μεταφοράς και της προσαρμογής της σχεδιαζομένης γραμμής στις εν λόγω ανάγκες. Οι γαλλικές αρχές φαίνεται ότι συμμερίζονται την άποψη αυτή, καθόσον σε υπόμνημα που υποβλήθηκε στην Επιτροπή, στο πλαίσιο της διαδικασίας η οποία κατέληξε στην προσβαλλομένη απόφαση, πρότειναν κατανομή της γραμμής μεταξύ των Frisch και Schiocchet και δεν έκαναν λόγο για « παράνομη συμπεριφορά » της Frisch. Η Schiocchet δεν παρέχει στοιχεία ικανά να αποδείξουν το βάσιμο του ισχυρισμού ότι η εκτέλεση μιας από τις τέσσερις γραμμές τις οποίες αφορά η απόφαση 82/595 δεν είναι τακτική. Εξάλλου, από τις 28 Ιουλίου 1982 η Frisch διέκοψε τη μη τακτική εκτέλεση της γραμμής Boulange-Λουξεμβούργου.

Όσον αφορά τα γεγονότα που μεσολάβησαν από την έκδοση της αποφάσεως 89/524, η Επιτροπή θεωρεί ότι η νομιμότητα μιας αποφάσεως εκτιμάται σε συνάρτηση με τα πραγματικά και νομικά περιστατικά που ίσχυαν κατά τον χρόνο εκδόσεώς της. Τα εν λόγω πραγματικά περιστατικά θα δικαιολογούσαν την ακύρωση της προσβαλλομένης αποφάσεως μόνο αν συνεπάγονταν προφανώς πεπλανημένη εκτίμηση της Επιτροπής. Αλλ' αυτό δεν συνέβη σχετικά με τις τροποποιήσεις των ωρών αναχωρήσεως από το Thil και το εργοστάσιο, επειδή η απόκλιση του ωραρίου κατά δέκα έως δεκαπέντε λεπτά δεν θίγει το αντικείμενο της αδείας, ενώ δεν είναι βέβαιο ότι παρόμοιες τροποποιήσεις είναι δυνατόν να θεωρούνται ως αλλαγές, υποκείμενες στη διαδικασία του

άρθρου 12, παράγραφος 2, του κανονισμού 517/72. Αυτό δεν συνέβη περαιτέρω ούτε όσον αφορά τις τροποποιήσεις σχετικά με την εξυπηρέτηση ορισμένων από τα προβλεπόμενα δεκαπέντε σημεία στάσεως. Πράγματι, το διεπόμενο από τον κανονισμό 517/72 σύστημα έγκειται στη χορήγηση αδειών που προβλέπουν τα σημεία όπου οι επιβάτες μπορούν να επιβιβάζονται, χωρίς όμως αυτό να είναι υποχρεωτικό. Η εν λόγω άδεια παρέχει τη δυνατότητα, ενόψει των πραγματικών και προβλεπτών αναγκών, εξυπηρετήσεως των απαριθμουμένων κατοικημένων περιοχών και δεν συνεπάγεται την υποχρέωση εξυπηρετήσεως όλων των προβλεπομένων σημείων στάσεως. Στην προκειμένη περίπτωση, η άδεια που έλαβε η Frisch ισχύει για δύο έτη και ενδέχεται οι ανάγκες να μεταβάλλονται και να καθιστούν αναγκαία την εξυπηρέτηση των αναφερομένων από τη Schiocchet κατοικημένων περιοχών. Εκκινώντας από το σημείο ότι οι περιοχές Beuvillers, Audun-le-Roman και Serrouville συμπεριελήφθησαν στην καθοριζομένη με την προσβαλλομένη απόφαση διαδρομή δεν θα μπορούσε να συναχθεί βάσιμα το συμπέρασμα ότι πρόκειται για προφανώς πεπλανημένη εκτίμηση της Επιτροπής. Εξάλλου, η κατάργηση της εκτελέσεως του δρομολογίου Thil, Hussigny και Tiercelet την 27η Φεβρουαρίου 1990 μπορεί να οφειλόταν σε ιδιαίτερες περιστάσεις, όπως για παράδειγμα άδεια ή ασθένεια των εργαζομένων που εξυπηρετούσαν τα συγκεκριμένα σημεία στάσεως. Το αίτημα περί ανακλήσεως της εν λόγω αδείας υπερβαίνει το πλαίσιο της διαδικασίας που κίνησε η Schiocchet ασκώντας την ενώπιον του Δικαστηρίου προσφυγή της.

Όσον αφορά τις υποτιθέμενες παρατυπίες σε σχέση με γραμμή για την οποία δόθηκε η άδεια εκμεταλλεύσεως 211/8/88, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η εν λόγω άδεια, προηγουμένη της προσβαλλομένης αποφάσεως, αφορά άλλη γραμμή από εκείνη για την οποία δόθηκε η άδεια με την επίδικη απόφαση. Εξάλλου, το γεγονός ότι η Frisch χρησιμοποιεί δύο λεωφορεία για την εξυπηρέτηση της άλλης γραμμής δεν έρχεται σε αντίθεση προς την άδεια 211/8/88, στην οποία αναφέρεται ότι μπορούν να χρησιμοποιηθούν « διάφορα πούλμαν της επιχειρήσεως » (Frisch). Άλλωστε, η χρησιμοποίηση δύο οχημάτων μπορεί να δικαιολογείται από τον αριθμό των ενδεχομένων επιβατών.

16. Η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι η απόφαση 89/524 εξεδόθη σύμφωνα με τις εξαγγελλόμενες στο άρθρο 8 του κανονισμού 517/72 αρχές.

Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η λεωφορειακή εξυπηρέτηση, αντικείμενο της αιτήσεως, δεν διασφαλιζόταν από τις υφιστάμενες γραμμές μεταφοράς επιβατών, επειδή δεν προβλεπόταν καμιά γραμμή για τις ώρες μεταβάσεως και επιστροφής των ομάδων εργαζομένων στις βάρδιες των ωρών 06.00 και 14.00, ενώ για ορισμένα σημεία στάσεως δεν προβλεπόταν εξυπηρέτηση για καμιά ώρα της ημέρας. Συναφώς, η Επιτροπή υπενθυμίζει την ένατη αιτιολογική σκέψη της αποφάσεώς της, σύμφωνα με την οποία « η νέα γραμμή ανταποκρίνεται, τόσο ποσοτικά όσο και ποιοτικά, στην αποδεδειγμένη ανάγκη για νέα γραμμή στην περιοχή, δεδομένου ότι εξυπηρετεί, σε κατάλληλες ώρες, 50 περίπου εργάτες, οι οποίοι αυτή τη στιγμή δεν διαθέτουν δημόσιο μέσο μεταφοράς προς το εργοστάσιο για την άφιξη και επιστροφή κατά τις βάρδιες στις 06.00 και 14.00· (...) η γραμμή πρόκειται να περνά από ορισμένες τοποθεσίες στις οποίες δεν λειτουργεί προς το παρόν δημόσιο μέσο μεταφοράς με αυτό το ωράριο ».

Η Επιτροπή θεωρεί ότι συνεκτίμησε την ποιοτική πτυχή της προτεινομένης προς εκτέλεση γραμμής, τονίζοντας στην ενδέκατη αιτιολογική σκέψη της αποφάσεώς της ότι « η ειδική τακτική γραμμή αποτελεί μάλλον την καταλληλότερη μορφή γραμμής για τους υπαλλήλους της εταιρίας Villeroy & Boch δεδομένου ότι μπορεί εύκολα να προσαρμοστεί ώστε να ικανοποιεί τις ανάγκες τους ».

Η Επιτροπή θεωρεί ότι έλαβε υπόψη « τις δυνατότητες οργανώσεως αντίστοιχης γραμμής από επιχειρηματίες που ασκούν ήδη τη δραστηριότητά τους στις σχετικές περιοχές », κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 517/72. Συναφώς, η Επιτροπή υπενθυμίζει τη δωδέκατη αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως, δυνάμει της οποίας « το ωράριο αυτής της ειδικής τακτικής γραμμής που προτείνει η εταιρία Frisch είναι καταλληλότερο και η εκτέλεση του δρομολογίου απαιτεί λιγότερο χρόνο από την τακτική γραμμή που έχει ήδη καθιερώσει η Schiocchet για τη βάρδια της 06.00· (...) η Schiocchet δεν προβλέπει καμιά γραμμή για τη μεταφορά των εργατών της βάρδιας της 14.00 ». Επ' αυτού, η Επιτροπή προσθέτει ότι η κατανομή των γραμμών μεταξύ Frisch και Schiocchet που πρότειναν οι γαλλικές αρχές δεν μπορεί να αφορά παρά μόνο την πρωινή γραμμή, τη μόνη που πρότεινε η Schiocchet, ενώ η προτεινόμενη από τη Frisch εξυπηρέτηση της εν λόγω γραμμής είναι καλύτερα προσαρμοσμένη στις υφιστάμενες ανάγκες από εκείνη της Schiocchet.

Όσον αφορά ειδικότερα τις « παρούσες και προβλεπόμενες ανάγκες μεταφοράς », κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 2, υπό α, του κανονισμού 517/72, η Επιτροπή τονίζει ότι αναφορικά με τα σημεία στάσεως Aumetz, Errouville και Crusnes, ναι μεν η εταιρία Schiocchet εξασφάλιζε στην πραγματικότητα την εξυπηρέτησή τους με λεωφορειακή γραμμή, το ίδιο όμως έπραττε και η εταιρία Frisch. Η Επιτροπή προσθέτει ότι η γραμμή αυτή δεν εξυπηρετούνταν από την εταιρία Schiocchet παρά μόνο σε ώρες που επέτρεπαν στους επιβάτες να βρίσκονται στο Λουξεμβούργο στις 06.45, ενώ η Frisch εκτελούσε δρομολόγιο που τους επέτρεπε να βρίσκονται στο Λουξεμβούργο τόσο στις 05.45 όσο και στις 06.45. Η Επιτροπή συνάγει ότι, αν η Schiocchet εξυπηρετούσε αποκλειστικά τη γραμμή Thil, αυτό θα συνέβαινε σε ώρα που θα επέτρεπε στους επιβάτες να βρίσκονται στο Λουξεμβούργο στις 06.45 και όχι στις 05.45, γεγονός που δεν μπορούσε να θεωρηθεί ότι εξυπηρετεί τους εργαζομένους της βάρδιας 06.00 έως 14.00. Το επιχείρημα ότι μεταξύ των επιβατών της Schiocchet υπήρχαν εργαζόμενοι του εργοστασίου Villeroy & Boch καθίσταται άνευ σημασίας.

Ως προς τις 45 βεβαιώσεις που προσκόμισε η Schiocchet προς στήριξη του ισχυρισμού της ότι ικανοποιεί συμπληρωματική επί ημερησίας βάσεως ανάγκη, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, αν οι ένδεκα δυσαρεστημένοι εργάτες ανήκουν στην ομάδα που αρχίζει την εργασία της στις 06. 00, τότε εξυπηρετούνται από τη γραμμή της Frisch, αφενός, αν δε, αφετέρου, αρχίζουν την εργασία τους σε άλλη ώρα, οι ανάγκες τους δεν ήταν ληπτέες υπόψη στο πλαίσιο της εξετάσεως εκ μέρους της Επιτροπής της αιτήσεως για εκτέλεση γραμμής που αφορά τις ομάδες εργαζομένων στις βάρδιες των ωρών 06.00 και 14.00.

Ως προς το επιχείρημα της Schiocchet ότι προηγείται χρονικά η αίτησή της για την επέκταση της γραμμής, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, όπως προκύπτει από τη διατύπωση του άρθρου 8 του κανονισμού 517/72, η χρονική σειρά υποβολής των αιτήσεων δεν λαμβάνεται υπόψη. Εξάλλου, η αίτηση για επέκταση της γραμμής που υπέβαλε η Schiocchet αφορούσε μόνο το Hussigny, ενώ η προσβαλλομένη απόφαση αναφέρεται σε δεκαπέντε σημεία στάσεως, τρία από τα οποία δεν εξυπηρετούνταν ούτε από τη Frisch ούτε από τη Schiocchet. Εν πάση περιπτώσει, η αίτηση της Schiocchet δεν επέτρεπε την εξυπηρέτηση εκ μέρους της εν λόγω μεταφορικής εταιρίας των σημείων Beuvillers και Audun-le-Roman και δεν ανταποκρινόταν στο σύνολο των αναγκών των γεωγραφικών περιοχών που κάλυπτε η προσβαλλομένη απόφαση. Επιπλέον, επειδή στην αίτηση της Schiocchet για επέκταση της γραμμής δεν αναφερόταν κανένα ωράριο για την εξυπηρέτηση του Hussigny, δεν είναι βέβαιο ότι η σχεδιαζομένη εκτέλεση δρομολογίων μέσω της γραμμής αυτής καλύπτει την ίδια ανάγκη με εκείνη που προτείνει η Frisch σχετικά με τα ωράρια, που, σε αντίθεση με τη Schiocchet, σχεδίαζε την εξυπηρέτηση της ομάδας των εργαζομένων στη βάρδια της 14.00.

Η Επιτροπή προσθέτει ότι επελήφθη αιτήσεως για την καθιέρωση γραμμής υπέρ των εργαζομένων στις βάρδιες των ωρών 06.00 και 14.00 στο εργοστάσιο Villeroy & Boch και ότι δεν όφειλε να λάβει υπόψη ανάγκες πιθανών επιβατών, όπως των ασχολουμένων με την

καθαριότητα των καταστημάτων των υπηρεσιών των κοινοτικών οργάνων στο Λουξεμβούργο, ύστερα από την αναχώρηση των υπαλλήλων τους. Οι ανωτέρω ανάγκες είναι άσχετες προς εκείνες των εργαζομένων στο εργοστάσιο Villeroy & Boch, ενώ η προτεινομένη από τις γαλλικές αρχές κατανομή δεν θα επέτρεπε την ικανοποίηση των αναγκών αυτών, δεδομένου ότι η Schiocchet σχεδίαζε τη εκτέλεση ενός πρωινού δρομολογίου απλώς και όχι ενός δευτέρου βραδυνού.

17. Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι η αίτηση της Frisch αφορούσε τη δημιουργία ειδικής τακτικής γραμμής και κατά συνέπεια δεν έπρεπε να εξεταστεί ενόψει της καταστάσεως « της αγοράς των επιβατικών μεταφορών στις σχετικές περιοχές », κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 2, υπό β, του κανονισμού 517/72 που ισχύει για τις αιτήσεις δημιουργίας κανονικής γραμμής κατά την έννοια του κανονισμού 117/66. Κατόπιν αυτού, δεν ευσταθεί ο προτεινόμενος από τη Schiocchet λόγος που συνίσταται στο ότι η προσβαλλομένη απόφαση δημιουργεί μονοπωλιακή κατάσταση υπέρ της Frisch.

Περαιτέρω, ο λόγος αυτός είναι αβάσιμος, επειδή το εκτελούμενο από τη Schiocchet δρομολόγιο στη γραμμή Boulange-Λουξεμβούργου διαφέρει από εκείνο, την εκμετάλλευση του οποίου έχει η Frisch σύμφωνα με την προσβαλλομένη απόφαση. Εξάλλου, η εξυπηρέτηση από τη Schiocchet αφορά όλους τους πιθανούς ενδιαφερομένους, ενώ εκείνη της Frisch αφορά αποκλειστικά τους εργαζομένους στο εργοστάσιο Villeroy & Boch. Εξάλλου, εξασφαλίζει τη μετάβαση των επιβατών σε περισσότερο προχωρημένες ώρες, που ενδιαφέρουν ενδεχομένως τους εργαζομένους με σύνηθες ωράριο. Το νέο δρομολόγιο δεν ανταγωνίζεται ευθέως εκείνο της Schiocchet. Η « αγορά » στην οποία εντάσσεται διαφέρει και δεν επικαλύπτεται από εκείνη στην οποία ασκεί τη δραστηριότητά της η εταιρία Schiocchet. Κατόπιν αυτού, η χορήγηση αδείας στη Frisch για την εκμετάλλευση της γραμμής Thil-Λουξεμβούργου δεν οδηγεί στη δημιουργία μονοπωλιακής καταστάσεως.

G. F. Mancini
εισηγητής δικαστής