SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Segunda) de 16 de abril de 1991 *

En el asunto C-354/89,

Schiocchet, sociedad francesa, con domicilio social en Beuvillers (54560 Francia), representada por los Sres. Charrière, Champetier y Spitzer, Abogados de París, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho de Sr. Aloyse May, 31, Grand-Rue,

parte demandante,

contra

Comisión de las Comunidades Europeas, representada por el Sr. Ricardo Gosalbo-Bono, miembro del Servicio Jurídico de la Comisión, y por la Sra. Geneviève Pons, funcionaria francesa adscrita al Servicio Jurídico de la Comisión en virtud del criterio de movilidad, en calidad de Agentes, que designa como domicilio en Luxemburgo el del Sr. Guido Berardis, miembro del Servicio Jurídico de la Comisión, Centre Wagner, Kirchberg,

parte demandada,

que tiene por objeto que se anule la Decisión 89/524/CEE de la Comisión, de 7 de septiembre de 1989, sobre una controversia entre Luxemburgo y Francia en torno a la creación de un servicio especializado de transporte regular de viajeros entre ambos Estados (DO L 272, p. 18),

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Segunda),

integrado por los Sres.: T. F. O'Higgins, Presidente de Sala; G. F. Mancini y F. A. Schockweiler, Jueces;

Abogado General: Sr. F. G. Jacobs
Secretario: Sr. V. Di Bucci, administrador

* Lengua de procedimiento: francés.

habiendo considerado el informe para la vista;

oídos los informes orales de las partes en la vista de 5 de febrero de 1991, durante la cual la sociedad Shiocchet estuvo representada por Sr. Gilles Bouneou, Abogado de Luxemburgo;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 7 de marzo de 1991;

dicta la siguiente

Sentencia

1 Mediante recurso presentado en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 20 de noviembre de 1989, la sociedad francesa Schiocchet (en lo sucesivo, «Schiocchet»), con domicilio social en Beuvillers (Francia), solicitó, con arreglo al párrafo segundo del artículo 173 del Tratado CEE, la anulación de la Decisión 89/524/CEE de la Comisión, de 7 de septiembre de 1989, sobre una controversia entre Luxemburgo y Francia en torno a la creación de un servicio especializado de transporte regular de viajeros entre ambos Estados (DO L 272, p. 18).

2 La sociedad luxemburguesa Émile Frisch (en lo sucesivo, «Frisch»), con domicilio social en Luxemburgo, solicitó, el 9 de enero de 1986, a las autoridades de este país, autorización para crear un servicio regular especializado de transporte de viajeros por autocar entre Thil y algunas otras localidades situadas en Lorena (Francia), por un lado, y la fábrica de cerámica Villeroy et Boch (en lo sucesivo, «Villeroy et Boch») situada en Luxemburgo, por otro. Conforme a lo dispuesto en el artículo 13 del Reglamento (CEE) nº 517/72 del Consejo, de 28 de febrero de 1972, relativo al establecimiento de normas comunes para los servicios regulares y los servicios regulares especializados efectuados con autocares y autobuses entre los Estados miembros (DO L 67, p. 19; EE 07/01, p. 187), las decisiones adoptadas en respuesta a las solicitudes de creación de un servicio regular especializado se adoptarán de común acuerdo por los Estados miembros en cuyos territorios los viajeros sean recogidos o dejados.

3 Las autoridades de los Estados miembros a los que se refería la solicitud de Frisch no lograron ponerse de acuerdo sobre la respuesta a dicha solicitud, por lo que Luxemburgo sometió la controversia a la Comisión, quien adoptó la Decisión 89/524, objeto del litigio, cuyo artículo 1 dispone lo siguiente:

«Las autoridades competentes de Luxemburgo deberán autorizar a Autocars Emile Frisch sarl la creación de un servicio regular especializado entre Thil (Francia) y Luxemburgo para el personal de la fábrica de Villeroy y Boch, servicio que saldrá de Thil a las 4.20 y a las 12.20 horas, y de la fábrica de Villeroy y Boch a las 14.00 y a las 22.00 horas, con las siguientes paradas:

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

Este servicio estará exclusivamente destinado al personal de Villeroy y Boch, con sede en 330 rue de Rollingergrund, 1018 Luxemburgo.»

4 Conforme al artículo 8 del Reglamento nº 517/72, antes citado:

«1. El examen de una solicitud de creación de un servicio regular o de un servicio regular especializado tendrá por objeto determinar si la prestación del tráfico objeto de la solicitud está ya asegurada de forma satisfactoria, tanto desde el punto de vista cualitativo como desde el punto de vista cuantitativo, por los servicios de transporte de viajeros existentes.

2. En el examen previsto en el apartado 1, se tomarán especialmente en consideración:

a) las necesidades de transporte actuales y previsibles que el solicitante tenga previsto satisfacer,

b) para los servicios regulares, la situación del mercado de transporte de viajeros en las zonas de que se trate.

3. En el examen a que se refiere el apartado 1, podrán igualmente ser tenidas en cuenta las posibilidades de organización de un servicio correspondiente por los empresarios que estén ejerciendo sus actividades en las zonas de que se trate.»

5 En apoyo de su recurso, Schiocchet expone tres motivos basados, respectivamente, en determinadas irregularidades imputables a Frisch, en la inadecuación del servicio regular especializado propuesto por Frisch a las exigencias previstas en el artículo 8 del Reglamento nº 517/72, antes citado, y, finalmente, en que la Decisión recurrida crea un monopolio en favor de Frisch.

6 Para una más amplia exposición de los hechos, del desarrollo del procedimiento, así como de los motivos y alegaciones de las partes, esta Sala se remite al informe para la vista. En lo sucesivo, sólo se hará referencia a estos elementos en la medida exigida por el razonamiento del Tribunal.

Sobre el motivo basado en las supuestas irregularidades atribuidas a Frisch

7 En primer lugar, Schiocchet alega que, a partir de 1970 y al menos hasta 1976, Frisch explotó determinadas líneas entre Luxemburgo y la región fronteriza francesa, sin estar en posesión de las autorizaciones previstas en el Reglamento nº 517/72, antes citado. A continuación, Schiocchet considera que Frisch modificó unilateralmente el trayecto y el horario del servicio regular especializado de que se trata, infringiendo de este modo el procedimiento de modificación establecido en el apartado 2 del artículo 4 de este mismo Reglamento, de manera que dicho servicio ya no cumplía los requisitos a los que la Decisión recurrida supeditaba su explotación. A este respecto, Schiocchet precisa que Frisch parte de la localidad de Thil a las 4.30 y a las 12.30, y de Villeroy et Boch a las 14.15 y a las 22.15. Además, Frisch ya no presta servicio en la totalidad de las quince paradas señaladas en la Decisión controvertida.

8 En lo que respecta a los hechos anteriores a 1982, es necesario afirmar que la Comisión señala acertadamente que su Decisión 82/595/CEE, de 10 de agosto de 1982, por la que se soluciona la controversia entre el Gran Ducado de Luxemburgo y la República Francesa relativa a la renovación de las autorizaciones de determinados servicios regulares especializados (DO L 244, p. 32), vino a regularizar, en cualquier caso, la situación de Frisch.

9 En cuanto al argumento relativo a las modificaciones unilaterales del trayecto y del horario del servicio de que se trata, la Comisión considera que dichos cambios no afectan al objeto del servicio autorizado por la Decisión recurrida y, por tanto, no constituyen modificaciones en el sentido del Reglamento nº 517/72, antes citado, de manera que no era necesario respetar el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 4 de este Reglamento.

10 A este respecto, procede afirmar, en primer lugar, que el objeto del servicio regular especializado propuesto por Frisch consiste únicamente en el transporte de los trabajadores de Villeroy et Boch que forman parte de los turnos de las 6.00 y las 14.00 horas a la fábrica y a las localidades enumeradas en la Decisión recurrida, respectivamente, y que dicho servicio constituye un medio de transporte adecuado para dichos trabajadores puesto que se adapta fácilmente a sus necesidades.

11 A continuación, es necesario destacar que las modificaciones mínimas introducidas por Frisch en el itinerario y en el horario del servicio regular especializado de que se trata no alteran su objeto y, por tanto, no están sometidas a la autorización previa exigida por el apartado 2 del artículo 4 del Reglamento nº 517/72. Por tanto, este motivo es infundado.

Sobre el motivo basado en la infracción del artículo 8 del Reglamento nº 517/72

12 Schiocchet alega que el servicio regular especializado prestado por Frisch se superpone parcialmente a las líneas ya explotadas por Schiocchet, que cubren algunas de las localidades citadas en la Decisión objeto de litigio. Por otra parte, el servicio regular especializado de que se trata no resulta adecuado para un determinado número de trabajadores fronterizos que recurren a servicios alternativos para los cuales Schiocchet solicitó autorización, antes que Frisch, para la ampliación de algunas líneas ya explotadas.

13 A este respecto, procede afirmar con carácter previo que, conforme al artículo 8 del Reglamento nº 517/72, el examen de una solicitud de creación de un servicio regular especializado implica el análisis de una situación económica compleja. Así, han de tenerse en cuenta, tanto desde el punto de vista cualitativo como cuantitativo, los servicios existentes, las necesidades de transporte actuales y previsibles así como, llegado el caso, las posibilidades de organización de un servicio correspondiente por los empresarios que estén ejerciendo sus actividades en las zonas de que se trate.

14 De ello se desprende que cuando la Comisión se ve obligada a adoptar una Decisión, conforme al artículo 14 del Reglamento nº 517/72, goza de una amplia facultad de apreciación, en cuanto a la existencia de las circunstancias que justifiquen la autorización concedida a un Estado miembro para crear un servicio regular o un servicio regular especializado. Teniendo en cuenta dicha facultad, el Tribunal de Justicia debe limitarse a examinar si su ejercicio adolece de un error manifiesto, de desviación de poder o si la Comisión ha rebasado claramente los límites de su facultad de apreciación.

15 Por tanto, baste afirmar que en los considerandos de la Decisión recurrida la Comisión señala que el nuevo servicio satisface en la región, tanto cuantitativa como cualitativamente, una necesidad demostrada, ya que permitirá el transporte, con un horario adecuado, de cerca de cincuenta trabajadores que actualmente carecen de medio de transporte público que les permita llegar y salir de la fábrica a las 6.00 y a las 14.00 horas; que, además, el servicio incluirá determinados lugares que en este momento carecen de transporte público; que el horario propuesto por Frisch es más adecuado y el servicio más rápido que el servicio regular propuesto por Schiocchet para el turno de las 6.00 horas, y que Schiocchet no tiene previsto crear servicio alguno que transporte trabajadores al turno de las 14.00 horas.

16 A la vista de estas consideraciones, procede afirmar que la Comisión no se ha excedido de los límites de su facultad de apreciación al adoptar la Decisión recurrida. De ello se deduce que debe desestimarse el motivo basado en los requisitos de aplicación del artículo 8 del Reglamento nº 517/72.

Sobre el motivo basado en que la Decisión recurrida elimina toda competencia frente a Frisch

17 En apoyo de este motivo, Schiocchet alega fundamentalmente que la Decisión controvertida elimina toda competencia frente a Frisch y a la larga excluye a Schiocchet del mercado de los servicios de transporte por autobús en la zona de que se trata. De este modo, Frisch disfruta de un monopolio sobre un servicio regular especializado, parte de cuyo itinerario ya cubre Schiocchet, siendo el trayecto restante sólo una prolongación natural del mismo, para la explotación del cual Schiocchet solicitó, en su momento, autorización.

18 La Comisión considera que el examen de una solicitud de creación de un servicio regular especializado es distinto del de un servicio regular y no versa sobre la situación del mercado de transporte de viajeros en las zonas de que se trata. Por otra parte, el servicio que ya presta Schiocchet en esta región está destinado a todos los interesados, incluidos los viajeros que no son empleados de Villeroy et Boch, y se efectúa en un horario que no resulta adecuado para los turnos de obreros de las 6.00 y las 14.00 horas. El servicio regular especializado de Frisch no está, por tanto, en competencia con el que ya explota Schiocchet.

19 Es necesario destacar que, en virtud de la letra b) del apartado 2 del artículo 8 del Reglamento nº 517/72, al examinar una solicitud de creación de un servicio ha de tenerse en cuenta, para los servicios regulares, la situación del mercado de transporte de viajeros en las zonas de que se trate.

20 Baste afirmar, a este respecto, que el servicio de que se trata, explotado por Frisch, es un servicio regular especializado en el sentido del apartado 3 del artículo 1 del Reglamento nº 117/66/CEE del Consejo, de 28 de julio de 1966, relativo a la introducción de normas comunes para los transportes internacionales de viajeros por carretera efectuados con autocares y autobuses (DO 1966, L 147, p. 2688; EE 07/01, p. 98). Por tanto, y conforme a lo dispuesto en la letra b) del apartado 2 del artículo 8 del Reglamento nº 517/72, la Comisión no estaba obligada a tener en cuenta, al examinar la solicitud de creación de este servicio, la situación del mercado de transporte de viajeros en las zonas de que se trata.

21 Por lo demás, es necesario señalar, como hace el Abogado General en el apartado 15 de sus conclusiones, que el servicio regular especializado explotado por Frisch es sustancialmente distinto del ofrecido por Schiocchet tanto desde el punto de vista del horario como de los usuarios a los que está destinado. Por consiguiente, no puede admitirse que la Decisión controvertida excluya a Schiocchet del mercado de los servicios de transporte por autobús en las citadas zonas.

22 A la vista de estas consideraciones, el tercer motivo es infundado.

23 De ello se deduce que, al no estar fundado ninguno de los motivos, ha de desestimarse el recurso de Schiocchet.

Costas

24 A tenor del apartado 2 del artículo 69 del Reglamento de Procedimiento, la parte que pierda el proceso será condenada en costas. Por haber sido desestimados los motivos formulados por Schiocchet, procede condenarla en costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Segunda)

decide:

1) **Desestimar el recurso.**

2) **Condenar en costas a Schiocchet.**

O'Higgins Mancini Schockweiler

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 16 de abril de 1991.

El Secretario

J.-G. Giraud

El Presidente de la Sala Segunda

T. F. O'Higgins