INFORME PARA LA VISTA
presentado en el asunto C-354/89 *

I. Antecedentes de hecho

1. En virtud 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), los servicios regulares y los servicios regulares especializados estarán sometidos a una autorización. En concreto, las decisiones adoptadas en respuesta a las solicitudes de creación de un servicio regular o de un servicio regular especializado serán adoptadas de común acuerdo por los Estados miembros en cuyos territorios los viajeros sean recogidos o dejados. Si las negociaciones entre Estados miembros no condujeran a un acuerdo, podrá someterse a la Comisión el desacuerdo a petición de un Estado miembro interesado.

La Comisión, previa consulta a los Estados interesados, adoptará, en el plazo más breve, una Decisión que será notificada a estos Estados. El artículo 8 del Reglamento nº 517/72 está redactado en los siguientes términos:

«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.»

Conforme al apartado 2 del artículo 4 de dicho Reglamento:

«2. El titular de una autorización no podrá hacer ninguna modificación en las condiciones a que esté sometido el funcionamiento del servicio sin la previa autorización del Estado miembro a que se refiere el apartado 2 del artículo 12, ni suprimir el servicio antes de que expire la autorización.»

En virtud del apartado 2 del artículo 12, las solicitudes de modificación de las condiciones a que esté sometida la explotación de un servicio se presentarán ante el Estado miembro en cuyo territorio se halle el domicilio social de la empresa.

* Lengua de procedimiento: francés.

2. El 9 de enero de 1986, la SARL Autocars Émile Frisch, sociedad luxemburguesa con domicilio social en Luxemburgo (en lo sucesivo, «Frisch»), presentó ante el Gobierno luxemburgués una solicitud con el fin de obtener autorización para la creación de un servicio regular especializado destinado a transportar trabajadores desde Thil y algunos otros lugares de esta región francesa, a la fábrica de cerámica Villeroy et Boch situada en Luxemburgo (en lo sucesivo, «Villeroy et Boch»). Se propuso la prestación de dos servicios diarios en cada dirección, saliendo de Thil a las 4.20 y a las 12.20 y de Luxemburgo a las 14.00 y a las 22.00, con el fin de llevar y recoger a la hora solicitada a los trabajadores de los turnos de 6.00 a 14.00 y de 14.00 a 22.00. Por otra parte, Villeroy et Boch apoyaba la solicitud presentada por Frisch, participando en los gastos de transporte de dichos trabajadores. El 5 de marzo de 1987, Frisch presentó una nueva solicitud de creación de un servicio regular especializado, que se apartaba de la anterior en el sentido de que también se recogería a los trabajadores de la fábrica ARBED de Dommeldange. ARBED no participaría en los gastos de desplazamiento de su obreros.

El Ministerio de Transportes luxemburgués sometió a consulta la solicitud presentada por Frisch a la direction départementale de l'équipement de la Moselle, el 22 de enero de 1986. La Administración francesa no dio su conformidad, por considerar que la creación del nuevo servicio podía perjudicar los intereses de Schiocchet SARL, con domicilio social en Beuvillers, 54560 Francia (en lo sucesivo, «Schiocchet»). Durante los contactos entre la Administración luxemburguesa y la francesa, esta última propuso que se compartiera el tráfico entre Frisch y Schiocchet. Las autoridades luxemburguesas rechazaron este reparto. El 14 de marzo de 1988, el Gobierno luxemburgués sometió esta controversia a la Comisión, conforme al artículo 14 del Reglamento nº 517/72, a fin de que ésta se pronunciara sobre la solicitud de autorización de Frisch.

3. Mediante Decisión 89/524/CEE, 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), la Comisión decidió:

«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. Ya en 1982, mediante Decisión 82/595/CEE, de 10 de agosto de 1982, por la que se solucionaba 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), la Comisión zanjó una controversia entre ambos Estados que enfrentaba a estas mismas sociedades Frisch y Schiocchet sobre la renovación de las autorizaciones de determinados servicios regulares especializados.

II. Procedimiento ante el Tribunal de Justicia

5. El recurso de Schiocchet fue registrado en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 20 de noviembre de 1989. La fase escrita se desarrolló normalmente.

6. Visto el informe del Juez Ponente y oído el Abogado General, el Tribunal de Justicia decidió iniciar la fase oral sin previo recibimiento a prueba.

7. Mediante decisión de 7 de noviembre de 1990, el Tribunal de Justicia, conforme a los apartados 1 y 2 del artículo 95 del Reglamento de Procedimiento, acordó atribuir el asunto a la Sala Segunda.

III. Pretensiones de las partes

8. *Schiocchet,* parte demandante, solicita al Tribunal de Justicia que:

— Anule la Decisión de 7 de septiembre de 1989 (89/524/CEE).

9. La *Comisión,* parte demandada, solicita al Tribunal de Justicia que:

— Desestime el recurso interpuesto por la sociedad Schiocchet.

— Condene en costas a dicha sociedad.

IV. Motivos y alegaciones de las partes

A. *Admisibilidad*

10. *Schiocchet* considera que posee interés en solicitar la anulación de la Decisión 89/524. En efecto, en dicha Decisión se autoriza a Frisch, competidor directo de Schiocchet, a crear una línea de servicio regular especializado que se superponía, al menos en parte, a las explotadas por Schiocchet. La situación de esta última sociedad, como explotadora de las líneas transfronterizas, mejoraría si la Decisión controvertida fuera anulada. En estas circunstancias, Schiocchet acredita un interés suficiente para obtener la anulación de la Decisión 89/524.

11. Schiocchet considera que la Decisión controvertida le afecta directa e individualmente a pesar de no ser la destinataria. La autorización concedida con arreglo a la Decisión 89/524 perjudica directamente a Schiocchet, ya que la línea autorizada por la Decisión de que se trata estaría directamente en competencia con los servicios regulares de viajeros que la demandante explota en exclusiva en la región. En apoyo de este argumento Schiocchet cita la sentencia del Tribunal de Justicia de 3 de mayo de 1978, Töpfer (112/77, Rec. p. 1019).

B. *Fondo del asunto*

12. Schiocchet alega, en primer lugar, que la Comisión habría debido tener en cuenta la «larga tradición de ilegalidad de la sociedad Frisch» y el «respeto continuado y estricto de las normas por parte de Schiocchet».

En apoyo de este motivo, Schiocchet recuerda que desde 1970 Frisch efectuaba para Villeroy et Boch la recogida del personal domiciliado en la región fronteriza francesa. Frisch explotaba diariamente las líneas 1) Luxemburgo-Audun-le-Tiche; 2) Luxemburgo-Errouville; 3) Luxemburgo-Longwy, y semanalmente la línea Luxemburgo-Schifflange. Se trata de transportes internacionales en el sentido del artículo 4 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, 147, p. 2688; EE 07/01, p. 98). Este tipo de transporte internacional debería haber sido autorizado en virtud del artículo 2 del Reglamento nº 517/72. Al menos durante el período comprendido entre 1970 y 1976, Frisch prestó este servicio especializado sin ser titular de las autorizaciones necesarias, puesto que hasta 1977 no las solicitó para las cuatro líneas antes citadas. A continuación y en un primer momento, Frisch sólo consiguió autorizaciones provisionales porque las autoridades francesas, consultadas por las autoridades luxemburguesas, siempre se negaron a dar su conformidad a las mismas autorizaciones, lo que llevó al Gran Ducado de Luxemburgo a plantear la controversia a la Comisión, que, mediante Decisión 82/595, dirimió el asunto en favor de Frisch.

Además, Frisch, condenada penalmente por los órganos jurisdiccionales franceses por las irregularidades denunciadas por la Comisión en su Decisión 82/595, no respetó dicha condena.

Por lo demás, Frisch ha intentado constantemente rebasar los límites de las autorizaciones concedidas. De este modo, tras la Decisión 89/524, Frisch, infringiendo el apartado 2 del artículo 4 y el artículo 12 del Reglamento nº 517/72, modificó las condiciones de explotación tal y como fueron definidas en la Decisión controvertida de la Comisión. Por una parte, de una nota de servicio de Villeroy et Boch, de 28 de noviembre de 1989, se desprendía que Frisch salía 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, mientras que la Decisión recurrida exigía que las salidas de Thil se efectuaran a las 4.20 y a las 12.20 y las de la fábrica a las 14.00 y a las 22.00 horas. Por otra parte, Frisch no prestaba servicio en la totalidad de las quince paradas señaladas por la Comisión en su Decisión 89/524. De este modo, Frisch ya no prestaba servicio en las localidades de Beuvillers, Audun-le-Roman, Serrouville, Thil, Hussigny y Tiercelet. Schiocchet llega a la conclusión de que se suprimieron estas tres últimas paradas, basándose en un acta de «huissier» (agente de notificaciones y ejecuciones) del día 27 de febrero de 1990, en la que se lee, en concreto, que Frisch «se encarga de recoger viajeros en Aumetz y de regresar a Luxemburgo». Tales modificaciones, efectuadas unilateralmente y que infringen el apartado 2 del artículo 4 del Reglamento nº 517/72, justifican la retirada de la autorización objeto del litigio.

Frisch también cometió irregularidades en el servicio regular especializado explotado conforme a la autorización nº 211/8/88 expedida por las autoridades luxemburguesas. Frisch efectuaba el trayecto con dos autocares a la vez, el segundo de los cuales no partía sino cuando veía al de Schiocchet, con el único objetivo de hacerle directamente la competencia a éste. Todas estas observaciones constituyen un conjunto de indicios que permiten presumir la mala fe de Frisch con respecto a Schiocchet.

Por su parte, Schiocchet solicitó autorización en 1975 para explotar la línea Boulange-Luxemburgo. Dicha autorización le fue concedida tras el informe favorable de las autoridades luxemburguesas. En 1983, y después en 1985 y en 1986, Schiocchet soli-

citó la ampliación de esta línea, ampliación que le fue denegada. Por consiguiente, Schiocchet se abstuvo de explotar las paradas señaladas en la solicitud de ampliación denegada, lo que significaba que se le prohibía la recogida de usuarios en territorio luxemburgués. Schiocchet respetó estrictamente el Derecho comunitario y los límites de las autorizaciones concedidas.

13. Schiocchet considera, en segundo lugar, que la solicitud de Frisch para la explotación exclusiva de la línea Thil-Luxemburgo no posee fundamento jurídico puesto que el servicio regular especializado, propuesto por Frisch, no responde a las criterios enunciados en el artículo 8 del Reglamento nº 517/72 y, más en concreto, a la letra a) del apartado 2 del mismo artículo.

En primer lugar, en lo que respecta a las paradas de Aumetz, Errouville, Crusnes y Thil, la Comisión habría debido denegar a las autoridades luxemburguesas la autorización para Frisch, porque Schiocchet ya prestaba el servicio en dichas paradas en favor de los obreros de Villeroy et Boch.

Por otra parte, en cuanto a las paradas de Beuvillers, Audun-le-Roman y Hussigny, Schiocchet presentó una solicitud de explotación el 4 de febrero de 1985. Dicha solicitud, que se refería a paradas aún no explotadas anteriormente por Frisch, y que era anterior a la solicitud de ésta de 9 de enero de 1986, habría debido ser tenida en cuenta por la Comisión en el momento en que adoptó la Decisión controvertida.

Además, Schiocchet satisfacía una necesidad residual real y cotidiana mediante la explotación de la línea Boulange-Luxemburgo. Esta línea se superponía, en parte, a la de Luxemburgo-Thil. En apoyo de estos hechos, Schiocchet aportó 45 testimonios de obreros de Villeroy et Boch que utilizaban con plena satisfacción los transportes Schiocchet. No obstante, once de estos obreros sufrían las consecuencias de la negativa a la solicitud de ampliación presentada por Schiocchet para la línea Boulange-Luxemburgo. Lo mismo ocurría en el caso de la clientela potencial de trabajadores fronterizos contratados por las Instituciones de las Comunidades Europeas situadas en Luxemburgo. Estos hechos habrían debido llevar a la Comisión a aceptar un reparto de las líneas entre Schiocchet y Frisch, tal y como propusieron las autoridades francesas durante las negociaciones.

Finalmente, habría que tener en cuenta las modificaciones, realizadas por Frisch, de las condiciones de explotación tal y como se definen en las Decisiones recurridas. Si resultara ser cierto que Frisch no prestaba el servicio en determinadas localidades, por ejemplo, Beuvillers, Audun-le-Roman, Serrouville, Thil, Hussigny y Tiercelet, ello significaría o bien que la Comisión no tuvo en cuenta las necesidades de transporte «actuales y previsibles» tal y como establece la letra a) del apartado 2 del artículo 8 del Reglamento nº 517/72, o bien que Frisch presentó la solicitud de autorización inicial con el fin exclusivo de perjudicar a Schiocchet, induciendo a error a la Comisión sobre las necesidades reales que Frisch tenía previsto cubrir con la nueva línea.

14. Schiocchet considera, en último lugar, que la explotación exclusiva por parte de Frisch de la línea Thil-Luxemburgo provoca su exclusión de este servicio y crea un monopolio en favor de Frisch. Esto sería especialmente injusto por tratarse, por un lado,

de una línea que sigue, a partir de Errouville, la línea Boulange-Luxemburgo explotada por Schiocchet; por otra, de una línea para la que sólo Schiocchet tiene una autorización efectivamente explotada, y, finalmente, de una prolongación natural de la línea Boulange-Luxemburgo, para la cual Schiocchet presentó solicitudes de autorización anteriores a la de Frisch. La línea Boulange-Luxemburgo es la única explotada por Schiocchet, mientras que Frisch explota cuatro. Este desequilibrio se agrava por el hecho de que Villeroy et Boch ejerce presión sobre sus obreros para que utilicen los servicios de Frisch. Si la normativa comunitaria en materia de transporte internacional tiene por objeto que los servicios se organicen en función de las necesidades, al tiempo que se protege una competencia normal, dicha normativa no puede provocar la reducción del servicio de una sociedad de transporte, preocupada constantemente por la legalidad, hasta el punto de hacerlo prácticamente inexistente. La Decisión controvertida tiene por efecto directo e inmediato la supresión de toda competencia frente a Frisch. Por consiguiente, esta sociedad se halla de hecho y durante un tiempo en una situación de monopolio. La Decisión de la Comisión da lugar a la exclusión pura y simple de Schiocchet. En esta región, ya no están garantizadas, en el sector de los transportes en autocar, las condiciones para una competencia normal.

15. La *Comisión* alega que, a partir del 21 de enero de 1977, se concedieron a Frisch autorizaciones regulares para la explotación de cuatro líneas transfronterizas, autorizaciones que Francia se negó después a renovar. A partir del 10 de agosto de 1982, Frisch disfrutó de nuevo de autorizaciones regulares y, en la medida en que el motivo basado en el comportamiento ilegal de Frisch hace referencia a acontecimientos anteriores a la Decisión 82/595, debe desestimarse, puesto que esta Decisión tiene como consecuencia la regularización de la situación de Frisch.

La Comisión considera que, en la medida en que este motivo se refiere a acontecimientos posteriores a la Decisión 82/595, carece de fundamento jurídico.

En efecto, en lo que respecta a las irregularidades cometidas entre 1982 y el 7 de septiembre de 1989, la Comisión estima que no puede dar primacía a consideraciones basadas en un supuesto «comportamiento ilegal» de Frisch sobre las derivadas del examen de las necesidades de transporte y de la adecuación del servicio contemplado a dichas necesidades. Parece que las autoridades francesas comparten este punto de vista porque en el informe presentado a la Comisión, en el marco del procedimiento que desembocó en la Decisión recurrida, proponían un reparto de la línea entre Frisch y Schiocchet y no hacían alusión al «comportamiento ilegal» de Frisch. Schiocchet no aporta ningún elemento probatorio que justifique la afirmación según la cual una de las cuatro líneas afectadas por la Decisión 82/595 se explotaba de manera irregular. Además, Frisch abandonó la explotación irregular de la línea Boulange-Luxemburgo desde el 28 de julio de 1982.

En lo que respecta a los hechos acaecidos tras la Decisión 89/524, la Comisión considera que la legalidad de una Decisión se valora en función de las circunstancias de hecho y de derecho existentes en el momento en que ésta se adopta. Tales hechos únicamente justifican la anulación de la Decisión recurrida si revelan un error de apreciación manifiesto de la Comisión. Esto no ocurre en lo que respecta a las modificaciones de los horarios de salida de Thil y de la fábrica, porque una diferencia de horario de 10 a 15 minutos no incide sobre el objeto de la autorización y no es seguro que tales variaciones puedan ser consideradas como modificaciones sometidas al procedimiento

del apartado 2 del artículo 12 del Reglamento nº 517/72. Esto tampoco es así en cuanto a las modificaciones relativas a la prestación del servicio en algunas de las quince paradas previstas. En efecto, el régimen instaurado por el Reglamento nº 517/72 es un régimen de autorización que establece los puntos en los que los pasajeros podrían ser recogidos, sin que ello tenga carácter obligatorio. Tal autorización concede la posibilidad, habida cuenta de las necesidades actuales y previsibles, de prestar el servicio en las localidades enumeradas y no implica, sin embargo, la obligación de prestarlo en todas las paradas citadas. En el presente caso, la autorización concedida a Frisch tiene una validez de dos años, y podría ocurrir que las necesidades evolucionaran e hicieran indispensable la prestación del servicio en las localidades citadas por Shiocchet. Es prematuro llegar a la conclusión de que existe un error manifiesto de apreciación de la Comisión, porque se hayan incluido en el itinerario descrito en la Decisión objeto de litigio las localidades de Beuvillers, Audun-le-Roman y Serrouville. Por otra parte, la supresión del servicio en Thil, Hussigny y Tiercelet, el día 27 de febrero de 1990, podría deberse a circunstancias especiales tales como, por ejemplo, permiso o enfermedad de los trabajadores que utilizaban dichas paradas. La solicitud de retirada de la autorización controvertida rebasa el ámbito del procedimiento entablado ante el Tribunal de Justicia mediante el recurso de Schiocchet.

En lo que se refiere a las supuestas irregularidades en relación con una línea explotada conforme a la autorización nº 211/8/88, la Comisión señala que esta última, anterior a la Decisión recurrida, se refiere a otra línea distinta de la autorizada en la Decisión controvertida. Además, el hecho de que Frisch utilice dos autocares en esta otra línea no parece estar en contradicción con la autorización nº 211/8/88 que indica que «pueden utilizarse diversos autocares de la empresa [Frisch]». Además, este doble uso puede estar justificado por el número de usuarios potenciales.

16. La Comisión alega que adoptó la Decisión 89/524 conforme a los principios enunciados en el artículo 8 del Reglamento nº 517/72.

La Comisión hace constar que los servicios de transporte de viajeros existentes ya no atendían las necesidades del tráfico, objeto de la solicitud, puesto que no existía ningún servicio en los horarios correspondientes a las entradas y salidas de los turnos de las 6.00 y las 14.00 horas y, en determinadas paradas, a ninguna hora. A este respecto, la Comisión recuerda el noveno considerando de la Decisión recurrida en cuyos términos el nuevo servicio «[...] satisface tanto cuantitativa como cualitativamente la necesidad demostrada de un nuevo servicio, ya que transportará con un horario adecuado a cerca de 50 trabajadores que actualmente carecen de medio de transporte público a la fábrica de Villeroy y Boch, de modo que lleguen a sus turnos de las 6.00 y las 14.00 horas y regresen posteriormente a sus domicilios; que el servicio incluirá determinados lugares que en este momento carecen de transporte público con este horario».

La Comisión estima que ha tenido en cuenta el aspecto cualitativo del servicio propuesto, cuando señala en el undécimo considerando de su Decisión que «la forma de servicio más apropiada para los empleados de Villeroy y Boch es un servicio regular especializado, y no un servicio regular, al poder adaptarse con facilidad a sus necesidades».

La Comisión considera que ha tenido 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», en el sentido del apartado 3 del artículo 8 del Reglamento nº 517/72. A este respecto, la Comisión recuerda el duodécimo considerando de la Decisión recurrida en virtud del cual «el horario [...] que propone Frisch resulta más adecuado y que el servicio requiere menos tiempo que el servicio regular propuesto por Schiocchet para el turno de las 6.00 horas [...]; [...] Schiocchet no tiene previsto crear servicio alguno que transporte trabajadores al turno de las 14.00 horas [...]». A este respecto, la Comisión añade que el reparto de las líneas entre Frisch y Schiocchet, propuesto por las autoridades francesas, sólo hubiera podido efectuarse en el servicio de mañana, único previsto por Schiocchet y que, para este servicio, las prestaciones de Frisch se adaptaban mejor a las necesidades existentes que las de Schiocchet.

En lo que respecta, más en concreto, a las «necesidades de transporte actuales y previsibles», en el sentido de la letra a) del apartado 2 del artículo 8 del Reglamento nº 517/72, la Comisión pone de manifiesto que, si bien la sociedad Schiocchet prestaba efectivamente servicio en las paradas de Aumetz, Errouville y Crusnes, también lo prestaba la sociedad Frisch. La Comisión añade que la sociedad Schiocchet sólo prestaba dicho servicio en un horario que permitía a los usuarios estar en Luxemburgo a las 6.45, mientras que Frisch les permitía estar en Luxemburgo tanto a las 5.45 como a las 6.45. La Comisión termina afirmando que, si únicamente Schiocchet prestara servicio en Thil, su horario sólo permitiría a los usuarios estar en Luxemburgo a las 6.45 y no a las 5.45, y esto no podía convenir a los trabajadores del turno de las 6.00 a las 14.00 horas. El argumento basado en que entre los usuarios de Schiocchet se hallaban trabajadores de la fábrica Villeroy et Boch pierde todo su sentido.

En cuanto a los 45 testimonios aportados por Schicchet en apoyo de su afirmación de que satisface un necesidad residual cotidiana, la Comisión señala que, si, por una parte, los once obreros disconformes forman parte de un equipo que comienza a las 6.00 horas, estarán entonces satisfechos con el servicio de Frisch, y que, si, por otra parte, comienzan su trabajo a otra hora, sus necesidades no podían ser tenidas en cuenta en el marco del examen realizado por la Comisión de la solicitud de un servicio para los turnos de las 6.00 y las 14.00 horas.

En cuanto al argumento de Schiocchet basado en que su solicitud de ampliación fue presentada antes, la Comisión afirma que de la redacción del artículo 8 del Reglamento nº 517/72 se desprende que el orden de presentación de las solicitudes no se toma en cuenta. Además, la solicitud de ampliación presentada por Schiocchet sólo se refería a Hussigny, mientras que la Decisión recurrida se refiere a quince paradas, en tres de las cuales ni Frisch ni Schiocchet prestaban servicio. En cualquier caso, la solicitud de Schiocchet no habría permitido a esta empresa de transporte prestar servicio en Beuvillers ni en Audun-le-Roman y responder a la totalidad de las necesidades geográficas cubiertas por la Decisión objeto de litigio. Además, al no mencionarse ningún horario para la prestación del servicio en Hussigny en la solicitud de ampliación de Schiocchet, era poco probable que el servicio proyectado por ésta cubriera las mismas necesidades horarias que el propuesto por Frisch quien, contrariamente a Schiocchet, preveía un servicio para el turno de las 14.00 horas.

La Comisión añade que le fue presentada una solicitud de servicio en beneficio de los obreros de los turnos de las 6.00 y las 14.00 horas de Villeroy et Boch y que no estaba obligada a tener en cuenta las necesidades de la clientela potencial de los trabajadores

que efectuaban la limpieza de los locales de los Servicios de las Instituciones comunitarias en Luxemburgo tras la salida de los funcionarios. Estas necesidades no tienen relación con las de los obreros de Villeroy et Boch, y el reparto propuesto por las autoridades francesas no habría permitido atender a dichas necesidades dado que Schiocchet sólo proyectaba un servicio por la mañana y no por la noche.

17. La Comisión señala que la solicitud de Frisch versaba sobre la creación de un servicio regular especializado y, por tanto, no tenía que examinarse bajo el punto de vista de la «situación del mercado de transporte de viajeros en las zonas de que se trate», en el sentido de la letra b) del apartado 2 del artículo 8 del Reglamento nº 517/72, aplicable a las solicitudes relativas a la creación de un servicio regular en el sentido del Reglamento nº 117/66. Por tanto, el motivo invocado por Schiocchet basado en que la Decisión recurrida crea un monopolio en favor de Frisch no es pertinente.

Por lo demás, dicho motivo es infundado, puesto que el servicio prestado por Schiocchet en la línea Boulange-Luxemburgo es diferente al explotado por Frisch según la Decisión controvertida. Por una parte, el servicio prestado por Schicchet se dirige a todos los posibles interesados, mientras que el ofrecido por Frisch se refiere exclusivamente a los obreros de Villeroy et Boch. Por otra parte, garantiza la recogida a horas más avanzadas que pueden interesar a los trabajadores que tengan un horario normal. El servicio recientemente creado no entra en competencia directa con el servicio prestado por Schiocchet. El «mercado» en el que dicho servicio se encuentra es diferente y no coincide con aquél en el que Schiocchet ejerce su actividad. La concesión a Frisch de la autorización solicitada para la explotación de la línea Thil-Luxemburgo no crea, por tanto, una situación de monopolio.

G. F. Mancini
Juez Ponente