1. Artikel 16, stk. 1, i forordning nr. 517/72 skal fortolkes således, at beslutninger vedrørende ansøgninger om etablering af rutekørsel eller af særlige former for rutekørsel med omnibusser mellem medlemsstaterne, som træffes på grundlag af en procedure, som indebærer de berørte medlemsstaters forudgående samtykke eller i givet fald en beslutning fra Kommissionen eller Rådet, er nationale beslutninger, som træffes af den kompetente myndighed i den medlemsstat, på hvis område den ansøgende virksomhed har sit sæde.

2. Nationale bestemmelser, hvorefter ansøgninger om etablering af rutekørsel eller ad særlige former for rutekørsel med omnibusser skal offentliggøres, og som giver de berørte adgang til at fremsætte deres bemærkninger inden for en frist af 30 dage, før der træffes beslutning om de nævnte ansøgninger, opfylder den forpligtelse, der er pålagt medlemsstaterne i artikel 16, stk. 2, afsnit 2, i forordning nr. 517/72, til at sikre transportvirksomhederne mulighed for at gøre deres interesser gældende over for disse beslutninger. Bestemmelsen kræver ikke, at de konkurrerende virksomheder skal have mulighed for efterfølgende at rejse sag.

3. Udtrykket »eksisterende personbefordringstjenester« i artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 517/72 om indførelse af fælles regler for rutekørsel og særlige former for rutekørsel med omnibusser mellem medlemsstaterne omfatter alle transportformer og -måder, navnlig de øvrige busruter, som anvender en delvis anden rute eller et andet transportmiddel ved havoverfart, samt personbefordring med jernbane.

RETSMØDERAPPORT
i sag 88/86 *

I — Faktiske omstændigheder og retsforhandlinger

A — *Den relevante fællesskabslovgivning*

Rutekørsel med omnibus mellem medlemsstaterne er reguleret ved Rådets forordning nr. 517/72 af 28. februar 1972 om indførelse af fælles regler for rutekørsel og særlige former for rutekørsel med omnibusser mellem medlemsstaterne (EFT 1972 I, s. 134), ændret ved forordning nr. 1301/78 af 12. juni 1978 (EFT L 158, s. 1).

I henhold til artikel 1 i Rådets forordning nr. 117/66 af 28. juli 1966 om indførelse af fælles regler for den internationale personbefordring ad landevej med omnibusser er rutekørsel »den regelmæssige befordring af personer i en bestemt trafikforbindelse, hvor

* Processprog: Nederlandsk.

passagerer kan stige på eller af ved i forvejen fastsatte stoppesteder.«

Ifølge forordning nr. 517/72 kræves der tilladelse til rutekørsel (artikel 2). I forordningens artikler 3 og 4 er der fastsat nogle almindelige bestemmelser vedrørende denne tilladelse.

Kriterierne for udstedelse af en tilladelse er fastsat i forordningens artikel 8. Denne bestemmelse lyder således:

»1. En ansøgning om etablering af rutekørsel eller af en særlig form for rutekørsel prøves for at konstatere, om betjeningen af den trafik, som er genstand ansøgningen, ikke allerede er sikret tilfredsstillende såvel kvalitativt som kvantitativt af de eksisterende personbefordringstjenester.

2. Ved prøvelsen i henhold til stk., 1 tages der især hensyn til:

a) det øjeblikkelig og forudselige transportbehov, som ansøgeren har til hensigt at tilfredsstille,

b) for rutekørsel, markedssituationen for personbefordring i de pågældende områder.

3. Ved prøvelsen i henhold til stk. 1, kan også mulighederne for, at de virksomheder, som allerede virker i de pågældende områder, opretter en tilsvarende transporttjeneste, tages i betragtning.«

I artiklerne 12 ff. beskrives den procedure, der skal følges ved udstedelsen af tilladelser. I henhold til artikel 12, stk. 2, skal ansøgninger om etablering af rutekørsel rettes til den medlemsstat, på hvis område virksomheden har sit sæde. Stk. 4 bestemmer, at den pågældende medlemsstat oversender en kopi af ansøgningen til de medlemsstater, over hvis område den pågældende kørsel foregår, samt til Kommissionen. Ansøgningen skal opfylde visse krav, som beskrives i samme bestemmelses stk. 1 og 2.

Derefter indleder de medlemsstater, på hvis område passagererne optages og afsættes, forhandlinger om, hvorvidt ansøgningerne skal imødekommes. De skal nå til en beslutning, der træffes efter indbyrdes aftale. De medlemsstater, hvis område berøres i transit, uden at der optages eller afsættes passagerer, samt Kommissionen underrettes om forløbet af forhandlingerne og kan fremsætte deres bemærkninger (artikel 13, stk. 2). De i artikel 13, stk. 1, nævnte beslutninger kan først få virkning en måned efter, at de er meddelt de i artikel 13, stk. 2, nævnte medlemsstater.

De sidstnævnte kan gøre indsigelse imod beslutningerne, før de får virkning (artikel 13, stk. 4). Hvis dette er tilfældet, eller hvis de i artikel 13, stk. 1, nævnte forhandlinger ikke fører til en aftale, kan der iværksættes en fællesskabsvoldgiftsprocedure på anmodning af en af de berørte medlemsstater. Kommissionen træffer så en beslutning hurtigst muligt (artikel 14, stk. 1). Sagen kan forelægges Rådet inden 30 dage. Dette skal så træffe beslutning inden 30 dage (artikel 14, stk. 2).

Endelig bestemmer forordningens artikel 16, stk. 1, at tilladelsen meddeles eller ansøgningen afslås af de kompetente myndigheder i den medlemsstat, på hvis område den ansøgende virksomhed har sit sæde, på grundlag af den indbyrdes aftale eller på grundlag

af en beslutning truffet af Kommissionen eller Rådet. Denne bestemmelses stk. 2 lyder således:

»Beslutninger, som medlemsstaternes kompetente myndigheder træffer i henhold til stk. 1, skal begrundes.

Medlemsstaterne sikrer transportvirksomhederne som sådanne mulighed for med egnede midler at gøre deres interesser gældende over for de nævnte beslutninger.«

B — *Den nationale lovgivning*

De nationale bestemmelser findes først og fremmest i Uitvoeringsbesluit Autovervoer Personen (gennemførelsesbekendtgørelse om automobiltransport af personer, herefter benævnt »UAP«).

Ifølge disse bestemmelser skal ansøgninger om tilladelse rettes til Commissie Vervoervergunningen (nævnet for transporttilladelser, herefter benævnt »CVV«). De indgives først til Rijksinspecteur (»statsinspektøren«) i det distrikt, hvor virksomheden har hjemsted. Ansøgningen offentliggøres, og inden for en frist af 30 dage kan interesserede parter fremsætte deres indsigelser skriftligt til statsinspektøren. Denne oversender dem til CVV med sine bemærkninger.

Efter at beslutningen om ansøgningen er truffet ved indbyrdes aftale af de berørte medlemsstater, meddeler ministeren den til CVV, som træffer den endelige afgørelse.

C — *De faktiske omstændigheder*

Den 5. februar 1981 ansøgte Autobusonderneming Snel en Co. (herefter benævnt »Snel«) CVV om tilladelse til at oprette en busrute på strækningen Amsterdam-London.

Da ansøgningen blev indgivet, var der allerede en Amsterdam-London-forbindelse i form af en busbefordringstjeneste på ruten Amsterdam-Calais, kombineret med en overfart med luftpudebåd fra Calais til Ramsgate, som varetoges af Van Nood Touringcars (herefter benævnt »Nood«). Desuden blev der, nogen måneder efter at Snel havde indgivet sin ansøgning, oprettet en busrute af Bovo Tours (herefter benævnt »Bovo«) mellem Amsterdam og London.

Snel's ansøgning blev indgivet i overensstemmelse med fremgangsmåden i forordning nr. 517/72 og efter de ovenfor beskrevne nationale bestemmelser herom.

I overensstemmelse med bestemmelserne i »Uitvoeringsbesluit Autovervoer Personen« af 1939 blev Snel's ansøgning således offentliggjort. Van Nood og Bovo fremsatte ingen indsigelse.

Det nederlanske Ministerium for Trafik og Offentlige Arbejder indledte forhandlinger med Det Forenede Kongerige og Belgien i henhold til forordningens artikel 13, stk. 1. Den 13. september 1982 underrettede Det Forenede Kongeriges myndigheder ministeriet om, at de var villige til at give tilladelsen. Den 10. november 1983 gav Belgien, hvis område berørtes i transit af den pågældende rute, ligeledes sit samtykke.

Den 17. november 1983 underrettede ministeren Commissie Vervoervergunningen om, at beslutningen om at give tilladelsen var blevet truffet ved indbyrdes aftale med myndighederne i Det Forenede Kongerige og Belgien. Ministerens beslutning var begrundet således:

»1. Hos offentligheden er der stor interesse i rejsemulighederne pr. bus på internationale

ruter. Denne interesse står i forbindelse med blandt andet faldet i den disponible indkomst. Den bestående efterspørgsel efter bestemte transportydelser bør imødekommes, når disse ydelser kan leveres under iagttagelse af gældende regler.

2. Bustransport i forhold til jernbanetransport en enklere transportmåde til gunstigere priser. Ved transport med bus er det ikke nødvendigt undervejs at skifte med bagage til andre transportmidler.

3. Ved indførelsen af denne forbindelse kan man nå en større kreds af offentligheden end med den nu bestående linjeforbindelse. Salg af billetter kan ske her i landet (og i Det forenede Kongerige) i større målestok gennem et mere udbredt net af salgssteder. Det forekommer mig, at dette ikke i sig selv behøver at føre til, at den bestående transport mister kunder, men snarere giver mulighed for et videre udbud af transport på de gunstigst mulige betingelser.

4. De britiske myndigheder har i mellemtiden for godt et år siden meddelt, at de var rede til at give tilladelsen.«

Ved beslutning af 12. april 1984 gav Commissie Vervoervergunningen den af Snel ansøgte tilladelse for en periode på syv år fra den 18. april 1984 til den 17. april 1991 på betingelse af, at rutekørslen blev varetaget i samarbejde med det britiske selskab Wallace Arnold Tours Ltd, Leeds, på strækningen Amsterdam-Haag-Breda-Zeebrugge (B)-Dover (GB)-Gatwick (GB)-London og retur.

Man begrundede beslutningen med de ovenfor anførte betragtninger, som findes i ministerens beslutning af 17. november 1983, men anførte før disse følgende betragtninger:

»behandlingen af en ansøgning om indførelse af regelmæssig befordring har til formål at undersøge, om den forbindelse, som ansøgningen vedrører, ikke allerede varetages såvel kvantitativt som kvalitativt på tilfredsstillende måde af den allerede eksisterende persontransport; efter Commissie's opfattelse imødekommes efterspørgslen efter regelmæssig transport mellem Amsterdam, Haag, Rotterdam og Breda på den ene side og London på den anden side allerede såvel kvantitativt som kvalitativt på tilfredsstillende måde af den bestående persontransport, og imødekommelse af denne ansøgning vil således ikke fremme en velfungerende transport; Ministeriet for Trafik og Offentlige Arbejder er ifølge den førnævnte skrivelse af 17. november 1983 efter at have behandlet ansøgningen imidlertid af den opfattelse, at den ansøgte tilladelse bør gives...«

Bovo og van Nood indbragte den 21. maj 1984 de nævnte beslutninger af 17. november 1983 og af 12. april 1984 for College van Beroep voor het Bedrijfsleven og påberåbte sig artikel 55 i den nederlandske lov af 1939 om personbefordring.

Den 29. juni 1984 besluttede præsidenten for College van Beroep voor het Bedrijfsleven at udsætte de anfægtede beslutninger, indtil retten havde truffet afgørelse om sagens realitet.

Den 14. februar 1986 afsagde College van Beroep voor het Bedrijfsleven dom; den afviste sagen, for så vidt den vedrører beslutningen af 17. november 1983, men admitterede den, for så vidt den angår beslutningen af 12. april 1984. Den anså det i øvrigt for nødvendigt at indhente et svar på visse spørgsmål vedrørende fortolkningen af arti-

klerne 8, 13 og 16, i Rådets forordning nr. 517/72 for at kunne træffe afgørelse om sagens realitet. Den anmodede derfor Domstolen om at træffe præjudiciel afgørelse om følgende spørgsmål:

»1) Medfører en korrekt fortolkning af artikel 16, stk. 2, i Rådets forordning (EØF) nr. 517/72, at det er tilstrækkeligt, hvis en medlemsstat i sin nationale lovgivning til gennemførelse af forordningen har fastsat bestemmelser, som giver de berørte mulighed for inden for en frist af 30 dage skriftligt at indgive klage over den offentligt til gennemsyn fremlagte ansøgning, før der træffes beslutning om ansøgningen?

Såvel ved benægtende som ved bekræftende svar på det første spørgsmål:

2) Skal de beslutninger om ansøgninger om etablering af regelmæssig befordring, som træffes efter indbyrdes aftale af de medlemsstater, på hvis område passagerer optages eller afsættes, jfr. forordningens artikel 13, stk. 1, ved en korrekt fortolkning af dette stk. forstås

a) som en beslutning truffet af den medlemsstat, på hvis område den ansøgende virksomhed har sit sæde, som denne medlemsstat først træffer efter at have opnået de øvrige berørte medlemsstaters samtykke,

eller

b) som en multilateral under internationale forhandlinger af flere medlemsstater i fællesskab truffet beslutning,

eller

c) som en beslutning *sui generis*, der i betragtning af sin karakter og under hensyn til den videre mulige beslutningstagning i mangel af denne beslutning kan sidestilles med en retsakt eller beslutning fra en af Fællesskabets institutioner?

3) Såfremt Domstolen besvarer spørgsmål 2 på den under c anførte måde, er denne beslutning da, således som den i dette tilfælde er meddelt og begrundet af den nederlandske minister for Trafik og Offentlige Arbejder ved skrivelse af 17. november 1983, ugyldig på grund af tilsidesættelse af EØF-Traktatens artikel 190 og / eller af forordning (EØF) nr. 517/72, navnlig af dennes artikel 8, af de ovenfor nævnte grunde?

4) Såfremt Domstolen ikke besvarer spørgsmål 2 på den under c anførte måde, medfører en korrekt fortolkning af forordningens artikel 8, stk. 1, at der ved 'de eksisterende personbefordringstjenester' udelukkende skal forstås regelmæssig befordring af personer med busser, der benytter samme rute og krydser Kanalen på samme måde som den regelmæssige befordring, som ansøgningen vedrører, eller skal der derunder også forstås andre former for befordring af personer med busser (via en delvis anden rute; med brug af en anden måde at krydse Kanalen), samt befordring af personer pr. bane?«

Forelæggelseskendelsen er registreret på Domstolens Justitskontor den 24. marts 1986.

I henhold til artikel 20 i protokollen vedrørende statutten for De Europæiske Fællesskabers Domstol er der indgivet skriftlige indlæg af sagsøgerne i hovedsagen Bovo Tours BV og Van Nood Touringcars BV ved advokat M. W. Josephus Jitta, Amster-

dam, af Snel en Co. BV, som er adciteret i hovedsagen, ved advokat R. A. A. Duk, Haag, af den britiske regering ved B. F. McHenry, Treasury Solicitor's Department, som befuldmægtiget, af den franske regering ved Régis de Gouttes som befuldmægtiget, af den nederlandske regering ved I. Verkade som befuldmægtiget, og af Kommissionen ved T. van Rijn, Kommissionens Juridiske Tjeneste, som befuldmægtiget.

På grundlag af den refererende dommers rapport og efter at have hørt generaladvokaten har Domstolen besluttet at indlede den mundtlige forhandling uden forudgående bevisførelse.

II — Skriftlige indlæg indgivet for Domstolen

A — *Det første spørgsmål*

Sagsøgerne i hovedsagen (herefter benævnt »sagsøgerne«) og *Kommissionen* mener, at det første spørgsmål bør besvares benægtende. De har anført, at det ikke er tilstrækkeligt, at en medlemsstat i sin nationale lovgivning til gennemførelse af forordningen indsætter en bestemmelse, som giver de berørte mulighed for skriftligt at fremsætte indsigelse inden for en frist af 30 dage regnet fra offentliggørelsen af ansøgningen. Forordningen kræver derimod, at beslutningen om ansøgningen kan være genstand for en efterfølgende kontrol. Forordningens artikel 16, stk. 2, pålægger medlemsstaterne en forpligtelse til at foretage en efterfølgende kontrol af de beslutninger, der træffes i henhold til stk. 1. Dette fremgår af selve bestemmelsens ordlyd samt af præamblen til forordningen og af bestemmelsens plads i forordningen.

Med hensyn til ordlyden af artikel 16, stk. 2, afsnit 2, bestemmes det, at medlemsstaterne sikrer transportvirksomhederne som sådanne mulighed for med egnede midler at gøre deres interesser gældende »over for de nævnte beslutninger«. Det, der sigtes til, er den formelle beslutning, der træffes af den medlemsstat, på hvis område den ansøgende virksomhed har hjemsted. Det ville være i strid med bestemmelsens utvetydige ordlyd kun at bestemme, at virksomhederne kan gøre deres interesser gældende på et stadium, før den medlemsstat, på hvis område den ansøgende virksomhed har hjemsted, træffer beslutning.

Forordningens præambel er endnu klarere i denne henseende, idet det anføres i den tiende betragtning, at »der skal gives transportvirksomhederne mulighed for med egnede midler at gøre deres interesser gældende over for bestemte beslutninger, som medlemsstaterne har truffet om ansøgninger«. Disse interesser kan kun varetages over for det endelige resultat, dvs. den beslutning, der er truffet i henhold til artikel 16, stk. 1.

Denne fortolkning bestyrkes i øvrigt af den pågældende bestemmelses plads i forordningen. Denne plads viser, at transportvirksomhederne skal have mulighed for at anfægte den beslutning, som vedrører dem, på baggrund af dennes begrundelse. Det fremgår i øvrigt af ændringen af bestemmelsens placering i forhold til Kommissionens forslag, hvori den oprindelig stod foran den nuværende artikel 16, stk. 1.

Snel, som er adciteret i hovedsagen, og *den britiske, den franske* og *den nederlandske regering* mener derimod, at artikel 16, stk. 2,

afsnit 2, ikke giver de berørte virksomheder mulighed for at anfægte de beslutninger, hvorved der gives en tilladelse.

Når de nationale lovgivninger, som f. eks. den nederlandske eller den britiske, giver de virksomheder, som kan lide tab på grund af den nye tilladelse, mulighed for at fremsætte deres synspunkter og gøre deres rettigheder gældende over for den myndighed, som træffer beslutningen, er de i overensstemmelse med forordningens artikel 16, stk. 2.

Snel har gjort gældende, at medlemsstaterne på dette område har fået tildelt en »generel opgave« og ikke en »speciel opgave« (som f. eks. den opgave at administrere et toldkontingent eller en fiskerikvote). Desuden er den ovenfor foreslåede fortolkning af den omtvistede bestemmelse nødvendig på grund af selve ordlyden af forordning nr. 517/72, dens opbygning og dens formål. Hvis der var en efterfølgende domstolskontrol, ville den desuden være uden indhold.

De regeringer, der har afgivet indlæg i sagen, har anført, at det klart fremgår af artikel 16, stk. 2, 2. punktum, at det tilkommer medlemsstaterne at vælge de »egnede midler« til at sikre de berørte muligheden for at gøre deres interesser gældende.

Artikel 16 a, stk. 1, i Rådets forordning [som blev indsat ved Rådets forordning nr. 1301/78) (EFT L 158 af 16.6.1978, s. 1)] omhandler det tilfælde, at der fremsættes indsigelser fra andre berørte transportvirksomheder, før en tilladelse fornyes. Hvis Rådet havde haft til hensigt at pålægge medlemsstaterne en forpligtelse til at indføre adgang til prøvelse af de beslutninger, der træffes i henhold til artikel 13, stk. 1, ville det udtrykkeligt have fastsat bestemmelser herom, og det ville være nævnt i artikel 16a, stk. 1.

Desuden har de gjort gældende, at den kompetente myndighed ikke har noget skøn ved anvendelsen af artikel 16, stk. 1, men tværtimod er forpligtet til at handle i overensstemmelse med den aftale, der er truffet mellem medlemsstaterne i henhold til artikel 13, stk. 1. Det ville derfor være fuldstændigt uberettiget og uforeneligt med artikel 16, stk. 1, at tillade de nationale myndigheder at kontrollere en beslutning truffet ved indbyrdes aftale af de medlemsstater, på hvis område passagerer optages og afsættes. Denne beslutning er ifølge den britiske regering en international overenskomst, som ikke kan anfægtes af en national myndighed.

Endelig har den nederlandske regering bemærket, at en sag, der efterfølgende anlægges ved en national ret til prøvelse af en tilladelse, der er udstedt i en bestemt medlemsstat, kunne bevirke, at en transportvirksomhed ikke længere kunne fortsætte sin rutekørsel, mens dennes partner i en anden medlemsstat kan i henhold til sin egen tilladelse. Dette er nu situationen for ruten Amsterdam-London.

B — *Det andet spørgsmål*

Ifølge *sagsøgerne, den franske regering* og *Kommissionen* skal de beslutninger om ansøgninger om oprettelse af rutekørsel, som nævnes i forordningens artikel 13, stk. 1, anses for beslutninger truffet af den medlemsstat, på hvis område den ansøgende virksomhed har hjemsted, og som denne medlemsstat først træffer efter at have opnået samtykke fra de øvrige berørte medlemsstater. Den omstændighed, at den kom-

petente myndighed i den medlemsstat, som træffer beslutningen, først skal indhente samtykke fra de øvrige berørte medlemsstater og i mangel heraf først kan træffe beslutning efter en »voldgiftsafgørelse« fra Kommissionen og Rådet, ændrer intet i beslutningens rent nationale karakter.

Ifølge *den nederlandske regering* må det fremhæves, at forordningen ved fordelingen af kompetencen sondrer mellem de medlemsstater, som træffer beslutningerne ved indbyrdes aftale, og den nationale myndighed, som udsteder tilladelsen. Forordningens artikel 16 bestemmer, at den nationale myndighed træffer afgørelse *på grundlag af* den indbyrdes aftale mellem medlemsstaterne. Denne beslutning kan altså anses for medlemsstaternes fælles beslutning truffet i henhold til forordningen.

Ifølge *Snel* og *den britiske regering* er den i forordningens artikel 13, stk. 1, nævnte beslutning en international overenskomst indgået mellem de berørte medlemsstater. Den kan følgelig ikke være underlagt de nationale domstoles kontrol, og heller ikke Domstolens kontrol, i det omfang der ikke er tale om en retsakt fra en af Fællesskabets institutioner. Under henvisning til ordlyden af forordningerne nr. 516/72 og nr. 517/72 har Snel fremhævet, at der er tale om en aftale mellem medlemsstaterne vedrørende oprettelse af international rutekørsel, som dog ikke er Traktater i folkerettens forstand. Snel har i øvrigt gjort gældende, at forordningens artikel 13, stk. 4, bestemmer, at »beslutningerne... får virkning en måned efter, at de i stk. 2 nævnte medlemsstater er blevet underrettet«. Udtrykket »får virkning« viser, at der ikke er tale om en national beslutning, der er undergivet domstolenes kompetence i den pågældende medlemsstat.

Ifølge Det Forenede Kongeriges regering har enhver medlemsstat, på hvis område der optages og afsættes passagerer, samme interesse i, om tilladelsen gives, og skal følgelig have samme status med hensyn til vedtagelsen af beslutningen. Skrivelsen fra den nederlandske minister af 17. november 1983 er ikke en beslutning, men registrerer blot den beslutning, der er truffet ved overenskomst mellem Det Forenede Kongerige og Nederlandene.

Den medlemsstat, på hvis område virksomheden har hjemsted, kan undlade at deltage i den i artikel 13 i forordning nr. 517/72 nævnte beslutningsprocedure. Ansøgningen om tilladelse kan fremsættes af en transportvirksomhed, hvis hjemsted findes i en anden medlemsstat end dem, på hvis område der optages og afsættes passagerer. F. eks. kan en italiensk virksomhed ansøge om tilladelse til at oprette en rute mellem Frankrig og Forbundsrepublikken Tyskland.

Det Forenede Kongeriges regering har endvidere anført, at hvis de nationale domstole kunne udøve deres kompetence med hensyn til aftaler mellem medlemsstater, ville der ikke være uløselige konflikter mellem de pågældende retsordener. Den foreliggende sag er et eksempel herpå. Den pågældende forbindelse, når den gennemføres fra Det Forenede Kongerige, varetages af et konsortium af transportvirksomheder etableret i Det Forenede Kongerige og i Nederlandene. Da forbindelsen blev oprettet, ansøgte virksomhederne i konsortiet deres regerin-

ger om den nødvendige tilladelse, som blev givet efter den i forordning nr. 517/72 indførte procedure. Såfremt den nederlandske domstol annullerer den beslutning, som den nederlandske kompetente myndighed har truffet, vil dommen ikke have virkninger for transportvirksomhederne i Det Forenede Kongerige, hvilket vil have til følge, at kun en britisk virksomhed kan varetage den pågældende transporttjeneste. Den kompetente myndighed i Det Forenede Kongerige kan ikke annullere den givne tilladelse, hvilket ville være i strid med aftalen mellem Det Forenede Kongeriges og Nederlandenes regeringer, som er indgået i overensstemmelse med artikel 13, stk. 1, i forordning nr. 517/72.

Endelig betyder den manglende kontrol fra medlemsstaternes domstole med de trufne beslutningers overensstemmelse med artikel 13 ikke, at medlemsstaternes adfærd er undtaget enhver domstolskontrol. Søgsmålsadgangen i EØF-Traktatens artikel 169 står åben, når en medlemsstat ikke opfylder de forpligtelser, der følger af forordningen.

C — *Det tredje spørgsmål*

I betragtning af de ovenstående svar på det andet spørgsmål mener parterne, at det er overflødigt at besvare dette spørgsmål.

D — *Det fjerde spørgsmål*

Sagsøgerne, den franske regering og *Kommissionen* er af den opfattelse, at begrebet »eksisterende personbefordringstjenester« i forordningens artikel 8 skal fortolkes bredt, således at det omfatter alle bestående former og måder for persontransport, som har betydning for behandlingen af ansøgningen.

Med hensyn til transport ad jernbane har sagsøgerne anført, at denne er omfattet af den tredje betragtning til forordning nr. 516/72 og af afsnit 5 i de generelle bemærkninger, som er en del af kommentaren til forslaget til forordning nr. 517/72. Flyforbindelser må ligeledes tages i betragtning ved vurderingen af det samlede udbud af befordringstjenester.

Den franske regering mener, at denne fortolkning bestyrkes af forordningens artikel 9, stk. 2, som bestemmer, at »de pågældende medlemsstater [har] mulighed for efter forhandling med indehaveren af tilladelsen efter indbyrdes aftale at ændre de betingelser, som driften af rutekørsel er underkastet«, »med forbehold af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 af 26. juni 1969 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlige tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje«. Denne fortolkning bekræftes af Kommissionen i dennes svar på Georges Patterson's skriftlige spørgsmål nr. 2311/84 (EFT C 203 af 12.8.1985, s. 14).

Kommissionen har fremhævet, at selve ordlyden af begrebet »eksisterende personbefordringstjenester« er generel og peger i retning af en bred fortolkning. Betragtet i sammenhæng med den fælles transportpolitik som helhed taler formålet med artikel 8 ligeledes for en vid fortolkning af begrebet.

Desuden ville fællesskabslovgiver, hvis man havde ønsket at begrænse en retsakts anvendelsesområde til vejtransport, udtrykkeligt have sagt dette (se samme forordnings artikel 4, som indeholder udtrykket »internationale personbefordringer ad landevej«, artikel 4 i forordning nr. 117/66, som anvender samme udtryk, samt sidstnævnte forordnings titel).

Kommissionen har endelig fremhævet, at der gælder særligt strenge bestemmelser for transportmarkedet. I de fleste medlemsstater anses jernbanetransport for den passende personbefordringsmåde, navnlig over store afstande, hvilket forklarer, at staten i almindelighed støtter dens privilegerede stilling. Personbefordring ad landevej er kun tilladt, for så vidt den supplerer de bestående jernbanebefordringstjenester.

Snel og *den nederlandske regering* er af den opfattelse, at udtrykket »de eksisterende personbefordringstjenester« skal fortolkes således, at det kun omfatter regelmæssige personbefordringstjenester per omnibus, der benytter samme rute som de befordringstjenester, som ansøgningen vedrører.

Ordlyden af forordningerne nr. 117/66 og nr. 517/72 er begrænset til international befordring med omnibus. Formålet med artikel 8 er at sikre befordringstjenesternes kontinuitet og passagerernes interesser og ikke at beskytte de erhvervsdrivende, der allerede driver befordringstjeneste, ved til deres fordel at skabe et opdelt marked, hvor konkurrence ikke tillades.

I den nuværende situation sker det, at jernbanerne tages i betragtning ved vurderingen af befordringsmarkedet, men de ovennævnte forordninger vedrører kun transport ad landevej med omnibus og indeholder ingen henvisning til personbefordring med jernbane eller andre transportmidler.

Det er endvidere klart, at artikel 8, stk. 1, vedrører den forbindelse, som er genstand for ansøgningen, og bestemmer, at det skal konstateres, om betjeningen af den trafik, som er genstand for ansøgningen, ikke allerede er sikret tilfredsstillende, såvel kvalitativt som kvantitativt, af de eksisterende personbefordringstjenester. Der er ikke i denne sammenhæng tale om at tage andre former for personbefordring per omnibus i betragtning ved vurderingen af den bestående befordring.

Den britiske regering har anført, at der ved behandlingen af ansøgningen ikke blot skal tages hensyn til forholdene på markedet for personbefordring — som kan omfatte jernbane- og flytransport — men også til andre faktorer som f. eks. forbrugernes interesser og udviklingen af en konkurrencepolitik. Den har anført, at tretten år efter tiltrædelsen af Fællesskabet er der kun femogtyve faste befordringstjenester med omnibus mellem det britiske område og de øvrige medlemsstater. Borgerne i Fællesskabet bliver berøvet adgang til bekvemme, direkte og billige transportmidler. En restriktiv fortolkning af artikel 8 ville have til følge, at udviklingen af markedet og af den frie udveksling af tjenesteydelser blev forhindret. Den britiske regering tilslutter sig derfor den begrundelse, som den nederlandske minister har fremført i sagen. Den støtter argumentet om, at oprettelsen af en ny befordringstjeneste vil lette den brede offentligheds adgang til at rejse med omnibus. Erfaringerne fra Det Forenede Kongerige, hvor der ikke er fastsat bestemmelser for bybefordringstjenester, viser, at valgmuligheden fører til en betydelig forbedring af kvaliteten og af hyppigheden af forbindelserne og af udviklingen af omnibusbefordringen, hvilket er til gavn for både passagererne og transportvirksomhederne. Den pågældende beslutning er derfor i overensstemmelse med arti-