

Affaire T-155/97

Natural van Dam AG et Danser Container Line BV contre Commission des Communautés européennes

« Navigation intérieure — Assainissement structurel —
Conditions pour la mise en service de nouveaux bateaux — Exclusion »

Arrêt du Tribunal (quatrième chambre) du 1^{er} octobre 1998 II - 3923

Sommaire de l'arrêt

1. *Transports — Navigation intérieure — Assainissement structurel — Contribution au fonds de déchirage — Exemption en faveur des bateaux spécialisés — Interprétation restrictive — Bateau également destiné au transport de marchandises autres que celles correspondant à sa spécialisation — Exclusion*
[Règlement du Conseil n° 1101/89, art. 8, § 3, sous c)]
2. *Actes des institutions — Motivation — Obligation — Portée — Décision refusant, dans le cadre de l'assainissement structurel de la navigation intérieure, d'exempter le propriétaire d'un nouveau bateau de l'obligation de contribuer au fonds de déchirage*
[Traité CE, art. 190; règlement du Conseil n° 1101/89, art. 8, § 3, sous c)]

1. La disposition de l'article 8, paragraphe 3, sous c), du règlement n° 1101/89, relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure, qui permet au propriétaire d'un nouveau bateau, bien qu'il ne procède au déchirage d'aucun bateau existant, d'être exempté de l'obligation de verser une contribution au fonds de déchirage, lorsqu'il s'agit d'un bateau « spécialisé », doit, en tant que dérogation au régime général applicable et eu égard aux finalités du règlement, être interprétée restrictivement.
2. L'obligation de motiver une décision individuelle a pour but de permettre au juge communautaire d'exercer son contrôle de légalité et à l'intéressé de connaître les justifications de la mesure prise, afin de défendre ses droits et de vérifier si la décision est ou non bien fondée. Ainsi, la Commission n'est pas obligée de prendre position sur tous les arguments que les intéressés invoquent à l'appui de leur demande, mais il lui suffit d'exposer les faits et les considérations juridiques revêtant une importance essentielle dans l'économie de la décision.

Ainsi, dès lors qu'un nouveau bateau est destiné au transport non seulement de certaines substances dangereuses, mais également d'autres marchandises, et qu'il contribue de ce fait à l'augmentation de la capacité de cale des flottes chargées du transport d'autres marchandises se trouvant déjà en situation de surcapacité, sa mise en service contrevient aux objectifs du règlement n° 1101/89 et ne peut pas, par conséquent, donner lieu à l'octroi de ladite exemption. Est sans importance, à cet égard, que le bateau en cause opère sur un segment distinct du marché de la navigation intérieure, car, pour apprécier si la mise en service d'un nouveau bateau contribue à l'augmentation de la surcapacité existant dans ce secteur, il est obligatoire de prendre en compte le marché de la navigation intérieure dans son ensemble.

Plus particulièrement, s'agissant d'une décision au titre de l'article 8, paragraphe 3, sous c), du règlement n° 1101/89, refusant d'exempter le propriétaire d'un nouveau bateau qui ne procède au déchirage d'aucun bateau existant de l'obligation de verser une contribution au fonds de déchirage, décision qui doit être précédée d'une consultation des États membres et des organisations représentatives de la navigation intérieure, la Commission n'est pas tenue d'informer le propriétaire du bateau en cause du point de vue détaillé de ces instances. Le point de vue de celles-ci n'a que la valeur d'un avis et une éventuelle divergence de points de vue entre ces instances et la Commission ne remettrait pas en cause la validité de la décision de l'institution.