

FÖRSTAINSTANSRÄTTENS DOM (femte avdelningen)
den 1 februari 2000 *

I mål T-63/98,

Transpo Maastricht BV, bolag bildat enligt nederländsk rätt, med säte i Maastricht (Nederländerna),

Marco Ooms, bosatt i Terneuzen (Nederländerna),

företrädna av advokaten Marius Johan van Dam, Rotterdam, delgivningsadress: advokatbyrån Fernand Entringer, 34 A, rue Philippe II, Luxemburg,

sökanden,

mot

Europeiska gemenskapernas kommission, företrädd av Maurits Lugard och Laura Pignataro, rättstjänsten, båda i egenskap av ombud, delgivningsadress: rättstjänsten, Carlos Gómez de la Cruz, Centre Wagner, Kirchberg,

svarande,

angående en talan om ogiltigförklaring av kommissionens beslut av den 13 februari 1998 att inte bevilja sökandena undantag enligt artikel 8.3 c i rådets

* Rättegångsspråk: nederländska.

förordning (EEG) nr 1101/89 av den 27 april 1989 om strukturella förbättringar inom inlandssjöfarten (EGT L 116, s. 25; svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 165) beträffande fartyget *Durance*,

meddelar

FÖRSTAINSTANSRÄTTEN (femte avdelningen)

sammansatt av ordföranden J.D. Cooke samt domarna R. García-Valdecasas och P. Lindh,

justitiesekreterare: byrådirektören J. Palacio González,

med hänsyn till det skriftliga förfarandet och efter det muntliga förfarandet den 6 juli 1999,

följande

Dom

Bakgrund till tvisten

- 1 Rådets förordning (EEG) nr 1101/89 av den 27 april 1989 om strukturella förbättringar inom inlandssjöfarten (EGT L 116, s. 25, svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 165) har till syfte att minska den överkapacitet inom fartygsflottor som är uppenbar i alla sektorer av marknaden transporter på inre vattenvägar. För detta ändamål föreskrivs en på gemenskapsnivå samordnad

nedskrotningsplan samt stödåtgärder. Regeln om "gammalt mot nytt" innebär att ägaren till ett fartyg som är nybyggt, importerat från tredje land eller som lämnar inrikes vattenvägar utan förbindelse med andra vattenvägar i gemenskapen för att kunna sättas i trafik, skall skrota fartyg med lika stor lastkapacitet som det nya fartyget utan att uppbära skrotningspremie. Om ägaren inte skrotar något fartyg skall han betala ett särskilt bidrag till den fond som hans nya fartyg sorterar under och som har inrättats för detta ändamål (artikel 8.1 a i förordning nr 1101/89).

2 I artikel 8.3 c i förordning nr 1101/89 föreskrivs att kommissionen, efter samråd med medlemsstaterna och de organisationer som på gemenskapsnivå företräder fraktförarna på inre vattenvägar, får undanta "specialfartyg" från tillämpningsområdet för punkt 1.

3 Efter samråd med de berörda medlemsstaterna, Schweiz, de ansvariga för de olika skrotningsfonderna och med de organisationer som på gemenskapsnivå företräder fraktförarna på de inre vattenvägarna, avgav kommissionen den 7 december 1990 en förklaring med en definition av de allmänna kriterier som skall tillämpas vid bedömningen av ansökningar om undantag från förordning nr 1101/89 för specialfartyg (nedan kallad tolkningsförklaringen).

4 I denna förklaring preciseras att undantag kan medges om samtliga av de följande kraven är uppfyllda:

— Fartyget skall vara särskilt konstruerat för att transportera en bestämd kategori varor och får inte utan ombyggnad vara tekniskt lämpat för transport av andra varor.

— Varorna skall inte kunna transporteras eller får inte transporteras av fartyg som saknar tekniska specialinstallationer.

— Ägaren av specialfartyget skall göra ett skriftligt åtagande om att inte transportera några andra varor med sitt fartyg så länge regeln om 'gammalt mot nytt' är tillämplig, och han skall förklara sig villig att sedermera betala det särskilda bidraget 'gammalt mot nytt' om han under den period då regeln om 'gammalt mot nytt' är tillämplig av någon anledning önskar transportera andra varor med sitt fartyg.”

- 5 Den 1 oktober 1996 lämnade en av sökandena, nämligen bolaget Transpo Maastricht, en ansökan till kommissionen om undantag från artikel 8.1 i förordning nr 1101/89 i enlighet med artikel 8.3 c.
- 6 Denna ansökan rörde motorfartyget *Venture*, senare omdöpt till *Durance* (nedan kallat *Durance*), som sattes i trafik år 1955. År 1982 utfördes på *Durance* vissa ändringar som var nödvändiga för att fartyget skulle kunna transportera varor i pulverform. År 1996 köptes fartyget av bolaget Transpo Maastricht och specialanpassades för transport av torr flygaska. År 1997 såldes fartyget till den andra sökanden, Marco Ooms.
- 7 Bolaget Transpo Maastricht gjorde i sin ansökan i huvudsak gällande att *Durance*, för det fall att artikel 8.1 i förordning nr 1101/89 skulle vara tillämplig på fartyget, inte kunde anses vara lämpat för transport av andra varuslag än torr flygaska, eftersom transporten av denna vara kräver en specialutrustning. Bolaget Transpo Maastricht anförde också att bolaget, för det fall att det skulle börja transportera andra varor med sitt fartyg, var berett att helt följa regeln om "gammalt mot nytt".
- 8 Den 21 mars 1997 konsulterades expertgruppen för "strukturella förbättringar inom inlandssjöfarten" (nedan även kallad expertgruppen) på grundval av tolkningsförklaringen, vilket skedde i närvaro av representanter för de berörda medlemsstaterna, Schweiz och för skrotningsfonderna i dessa länder.

- 9 Av protokollet från detta möte framgår följande:

”Under diskussionen ställde branschdelegationerna frågan huruvida detta fartyg verkligen är konstruerat för att transportera ett enda varuslag och inte utan ombyggnad är lämpat för transport av andra varor. Den nederländska skrotningsfonden har anmodats att undersöka denna fråga och meddela kommissionen resultatet av sin undersökning.

Man har enats om att om den nederländska skrotningsfondens slutsatser visar sig stämma med de kriterier som anges för beviljande av ett undantag för ett fartyg från regeln om ’gammalt mot nytt’, stöder delegationerna ett undantag för det fartyg som är avsett för transport av flygaska; i motsatt fall anser delegationerna att undantag inte skall beviljas.”

- 10 Den 1 april 1997 begärde Directoraat-Generaal Goederenvervoer (nederländsk generaldirektion för varutransport vid ministeriet för kommunikationer och vattenvägar, nedan kallad den nederländska generaldirektionen för transport) att Scheepvaartinspectie (nederländska sjöfartsinspektionen, nedan kallad sjöfartsinspektionen) skulle reda ut frågan huruvida *Durance* var särskilt konstruerat för att enbart transportera ”en enda vara”.
- 11 I skrivelse av den 14 maj 1997 svarade sjöfartsinspektionen följande:

”Den fråga som ni ställer är mycket specifik och vi förfogar inte över det nödvändiga kunnandet i detta hänseende. Vi har därför vänt oss till en välrenommerad firma av vilken vi fick följande upplysningar:

När ett fartyg utrustas för att transportera substanser i pulverform i cisterner, utförs installationen på grundval av de särskilda egenskaperna hos den substans

som skall transporteras. Konstruktionen av lastcisternerna är i princip inte beroende av substansen. Skillnaden ligger emellertid i konstruktionen av ventilationssystemet. Skillnaderna är mycket små. Systemet fungerar inte optimalt vid transport av en annan substans än den för vilken installationen har konstruerats.”

- 12 Den 23 maj 1997 diskuterades förevarande ansökan om undantag igen på ett möte med kommissionen, representanter för de berörda medlemsstaterna, Schweiz och skrotningsföretagen i dessa länder.

- 13 Genom skrivelse daterad den 27 maj 1997 översände den nederländska generaldirektionen för transport ett protokoll till bolaget Transpo Maastricht från mötet den 21 mars 1997, på vilket bolagets ansökan om undantag hade diskuterats. Denna skrivelse har, i utdrag, följande lydelse:

”[Sjöfartsinspektionens] slutsats (se bilaga) tillåter inte kommissionen att ta ett beslut. Detta beror särskilt på att det inte framgår om fartyget i fråga enbart kan transportera en enda vara.

Som Ni vet, är beviljande av ett undantag direkt beroende av att enbart en vara kan transporteras.

[Sjöfartsinspektionens] slutsats skulle därför kunna föranleda kommissionen att avslå Er ansökan.

Som ställföreträdare för den nederländska [skrotnings]fonden anser jag emellertid att Ni bör ges goda möjligheter att framföra Era argument, så att Ni trots allt skall kunna beviljas ett undantag.

Såväl kommissionen som de andra medlemsstaterna delar denna uppfattning.

Jag vill därför anmoda Er att visa oss att fartyget i fråga enbart kan transportera en enda vara.”

- 14 I sin skrivelse av den 18 juli 1997 till den nederländska generaldirektionen för transport hävdade bolaget Transpo Maastricht att det av sjöfartsinspektionens skrivelse av den 14 maj 1997 framgick att *Durance* hade utrustats på ett särskilt sätt, så att det enbart kunde transportera en enda vara och att det i detta hänseende inte behövdes detaljerade upplysningar.
- 15 Den 5 oktober 1997 skrev direktören för avdelningen för inlandssjöfart vid den nederländska generaldirektionen för transport följande till kommissionen:

”Genom skrivelse av den 27 maj i år anmodade jag bolaget Transpo Maastricht BV att slutligen visa att [*Durance*] enbart kan transportera en speciell substans.

Varken sjöfartsinspektionens skrivelse eller Transpo Maastricht BV:s svar av den 18 juli i år innehåller någon klar förklaring i detta hänseende.

Jag anser därför att fartyget i fråga, i dess nuvarande skick, kan transportera flera substanser i pulverform.

Jag vill därför rekommendera kommissionen att fatta sitt beslut på grundval av det ovannämnda.”

- 16 Bolaget Transpo Maastricht vände sig på nytt till den nederländska generaldirektionen för transport genom skrivelse av den 14 oktober 1997 och bifogade en skrivelse som Transpo Maastricht hade fått av bolaget International Pneumatic Equipment Consultants (nedan kallat IPEC). Av sistnämnda skrivelse framgick att *Durance* faktiskt inte var lämpat för transport av andra substanser än flygaska.
- 17 Den 17 oktober 1997 rådfrågade kommissionen än en gång expertgruppen. Ledamöterna i expertgruppen uttalade sig enhälligt mot att det begärda undantaget skulle beviljas.
- 18 Genom skrivelse av den 13 februari 1998 meddelade kommissionen bolaget Transpo Maastricht att den inte beviljade bolaget undantaget enligt artikel 8.3 c i förordning nr 1101/89 beträffande specialfartyg (nedan kallat det överklagade beslutet).
- 19 Efter att ha påmint om kriterierna i sin tolkningsförklaring underströk kommissionen att *Durance* inte var särskilt konstruerat för att transportera ett bestämt varuslag och att sökandena inte hade visat att de ändringar och anpassningar hade genomförts som skulle ha varit nödvändiga för att göra fartyget till ett specialfartyg.

- 20 Kommissionen hävdade dessutom att bolaget Transpo Maastricht, när kommissionen hade begärt att få detaljerade tekniska upplysningar, hade åberopat skyddet för affärshemligheter. Kommissionen har därav dragit slutsatsen att *Durance* kan användas till transport av flera varuslag. Kommissionen ansåg i detta hänseende att den omständigheten att fartyget kan transportera det som sorterar under "produkt som begränsar utsläpp av förbränningsgas" inte är avgörande.
- 21 Kommissionen kom fram till att *Durance* inte var tillräckligt specialutrustat för att uppfylla kriterierna i tolkningsförklaringen och påpekade att denna slutsats stöddes av det nederländska transportministeriets undersökning.

Förfarandet och parternas yrkanden

- 22 Sökandena har genom ansökan som inkom till förstainstansrättens kansli den 16 april 1998 väckt förevarande talan.
- 23 På grundval av referentens rapport beslutade förstainstansrätten (femte avdelningen) att inleda det muntliga förfarandet och att i enlighet med artikel 64.3 i rättegångsreglerna anmoda parterna att skriftligen besvara vissa frågor före dagen för förhandlingen. Parterna har efterkommit denna anmodan genom skrivelser av den 16 respektive den 17 juni 1999.
- 24 Parterna utvecklade sin talan och svarade på frågor från förstainstansrätten vid sammanträdet den 6 juli 1999.

25 Sökandena har yrkat att förstainstansrätten skall

— ogiltigförklara det omtvistade beslutet och bifalla deras ansökan om undantag, samt

— förplikta svaranden att ersätta rättegångskostnaderna.

26 Kommissionen, som är svarande, har yrkat att förstainstansrätten skall

— ogilla talan och

— förplikta sökandena att ersätta rättegångskostnaderna.

Prövning i sak

27 Sökandena har i huvudsak åberopat tre grunder, som avser, för det första, åsidosättande av de kriterier för specialfartyg som anges i tolkningsförklaringen, för det andra, åsidosättande av principen om ett kontradiktoriskt förfarande och, för det tredje, åsidosättande av principen om icke-diskriminering. Inom ramen för den första grunden har sökandena även gjort gällande att kommissionen inte har beaktat målsättningen med den politik som syftar till att förbättra godstransporterna på inre vattenvägar.

Den första grunden, avseende åsidosättandet av de kriterier för specialfartyg som anges i tolkningsförklaringen

Parternas argument

- 28 Sökandena anser till att börja med att det finns en motsägelse mellan de två första kriterierna som anges i tolkningsförklaringen. Kriteriet att varorna inte får transporteras av fartyg som saknar tekniska specialinstallationer är nämligen oförenligt med kravet att det berörda fartyget skall vara särskilt konstruerat för att transportera ett bestämt varuslag och inte utan ombyggnad får vara tekniskt lämpat för transport av andra varor.
- 29 Sökandena har sedan ifrågasatt hur kommissionen har tillämpat kriterierna i tolkningsförklaringen i det överklagade beslutet.
- 30 Vad gäller det första kriteriet har sökandena påpekat att kommissionens påstående att *Durance* inte är särskilt konstruerat för att transportera ett bestämt varuslag saknar relevans, eftersom detta fartyg har byggts om för att det skall kunna transportera varor i pulverform, närmare bestämt flygaska.
- 31 I sitt svaromål (punkt 21) har kommissionen för övrigt framfört den uppfattningen att kriteriet att fartyget inte får vara tekniskt lämpat för transport av andra varor inte betyder att en sådan transport skall vara omöjlig. Det är alltså inte fråga om att ange vad fartyget eventuellt kan transportera, utan det handlar om att bestämma för vilken typ av transport fartyget verkligen är lämpat. Den nederländska generaldirektionen för transport har följaktligen tillämpat det första kriteriet på ett felaktigt sätt, vilket framgår av dess skrivelser av den 1 april, den 27 maj och den 5 oktober 1997. Likaså var det fel av kommissionen

att, i samband med det överklagade beslutet, anse att det ålåg sökandena att visa att *Durance* enbart kunde transportera en bestämd vara.

- 32 Även om det stämmer att *Durance* kan transportera andra typer av varor, är det ändå så att fartyget inte är lämpat för denna sorts transport i den mening som avses i det ovannämnda första kriteriet. Kommissionen har i detta hänseende varken tagit hänsyn till sjöfartsinspektionens skrivelse av den 14 maj 1997, i vilken nämns att systemet vid transport av en annan substans inte fungerar optimalt, eller till skrivelsen från bolaget Transpo Maastricht av den 18 juli 1997, där det anges att andra varor inte kan transporteras på ett lämpligt sätt. Kommissionen har slutligen inte heller beaktat IPEC:s skrivelse av den 23 september 1996, där det sägs att de ändringar som gjorts på fartyget medför att detta inte är lämpat för transport av andra substanser än aska.
- 33 Enligt sökandena är den grunden att det inte har visats att *Durance* har genomgått de förändringar som gör att det endast kan transportera ett enda varuslag felaktig. Det framgår nämligen av ansökan om undantag att fartyget anpassades på nämnda sätt år 1996 och att ”det för att uppfylla nu gällande miljökrav är utrustat med specialinstallationer så att flygaska i pulverform kan lastas om, utan att det därvid frigörs damm”. Att fartyget uppfyller detta kriterium framgår även av dess specifika tekniska egenskaper, såsom de anges i sjöfartsinspektionens skrivelse av den 14 maj 1997 och av bolaget Transpo Maastrichts skrivelse av den 18 juli 1997. Kommissionen kände till nyssnämnda skrivelser. I det överklagade beslutet anges för övrigt att sjöfartsinspektionen i sin skrivelse av den 14 maj 1997 ”räknar upp de ändringar och anpassningar som krävs för att göra fartyget till ett specialfartyg”. Det kan vidare i enlighet med kommissionens ståndpunkt konstateras att installationens tekniska egenskaper beror på de specifika egenskaperna hos den substans som skall transporteras och att *Durance* är ett specialfartyg, eftersom det är avsett för att transportera flygaska.
- 34 Kommissionens argument, att det på grund av invändningen om skyddet för affärshemligheter varit omöjligt att erhålla de tekniska upplysningar som den behövde för att kunna göra sin bedömning, är enligt sökandena ogrundat. Det var

nämligen det företag av vilket sjöfartsinspektionen hade bett om upplysningar som gentemot den sistnämnda hade framfört invändningen om skyddet för affärshemligheter. Sökandena är under alla omständigheter beredda att, i förekommande fall, lämna all information som kommissionen skulle kunna begära, såsom bolaget Transpo Maastricht har anfört i sina skrivelser, särskilt i sin skrivelse av den 18 juli 1997, i vilken bolaget föreslår en undersökning av fartyget. Sökandena har på denna punkt framhållit att kommissionen inte har begärt några kompletterande upplysningar.

- 35 Sökandena har också kritiserat kommissionens bedömning att *Durance* inte är tillräckligt specialutrustat. I denna bedömning ligger ett erkännande från kommissionens sida att fartyget faktiskt är specialutrustat. Kommissionen har emellertid inte dragit de nödvändiga konsekvenserna av detta och inte närmare angett på vilket sätt fartyget inte är tillräckligt specialutrustat. Därigenom har kommissionen skapat svårbegripliga "grader av specialisering".
- 36 Vad gäller det andra kriteriet i tolkningsförklaringen har kommissionen enligt sökandena, under punkt 21 i sitt svaromål, förklarat att den kräver att den transporterade varan själv skall vara speciell. Ett sådant villkor föreskrivs emellertid inte i artikel 8.3 c i förordning nr 1101/89, där det endast talas om specialfartyg och inte om speciella varor. För övrigt ansåg kommissionen i några av sina tidigare beslut att transporten av aska skulle omfattas av undantaget i artikel 8.3 c i förordning nr 1101/89 och att aska alltså utgjorde en speciell vara och inte ett varuslag. Genom att till stöd för sin ansökan om undantag ha anfört den omständigheten att *Durance* transporterar torr flygaska, har sökandena till kommissionens kriterier lagt ytterligare en specifikation.
- 37 Slutligen har sökandena gjort gällande att kommissionen inte har beaktat målsättningen med den politik som syftar till att förbättra godstransporterna på inre vattenvägar.

- 38 Sökandena har i detta hänseende hävdad att det var fel av kommissionen att i det överklagade beslutet göra den bedömningen att *Durance* bidrar ”till att öka kapaciteten inom den flotta som avses i reglerna om strukturella förbättringar i förordning nr 1101/89”. *Durance* transporterar nämligen endast flygaska och det finns ingen överkapacitet inom detta segment av marknaden. Detta segment bidrar slutligen till att avlasta vägtransporterna, som tidigare belastades genom transporter av denna substans.
- 39 Det är enligt sökandena således förenligt med de mål som anges i förordning nr 1101/89 att undanta fartyget i fråga från tillämpningsområdet för artikel 8.1 i samma förordning.
- 40 Sökandena kan styrka sina påståenden med alla lagliga medel, särskilt genom vittnen och experter.
- 41 Kommissionen har, för det första, påpekat att det inte finns en motsägelse mellan de två första kriterierna i kommissionens tolkningsförklaring, utan att de tvärtom förstärker varandra. Kravet att det berörda fartyget skall vara utrustat med vissa specialinstallationer innebär nämligen inte att det skall vara omöjligt att transportera olika typer av varor. Kommissionen har dessutom bestritt att de instanser som anmodades att framföra sin åsikt om det begärda undantaget skulle ha grundat sig på andra kriterier än dem som anges i kommissionens tolkningsförklaring.
- 42 Kommissionen har, för det andra, hävdad att *Durance*, trots sina specifika tekniska egenskaper, inte kan anses vara ett specialfartyg på grund av att det kan transportera flera typer av varor. Kommissionen har i detta avseende anfört att sökandena inte har visat att *Durance* enbart kan transportera ett varuslag, trots att de uppmanats till detta i skrivelsen av den 27 maj 1997 från den nederländska generaldirektionen för transport och trots missförståndet beträffande skyddet för affärshemligheter.

- 43 Kommissionen har på denna punkt också kritiserat sökandenas extensiva tolkning av det första kriteriet, enligt vilken nämnda kriterium tillåter att det berörda fartyget används för transport av andra varuslag. Denna tolkning är oförenlig med syftet med förordning nr 1101/89 och förstainstansrättens rättspraxis i dess dom av den 1 oktober 1998 i mål T-155/97, *Natural van Dam et Danser Container Line mot kommissionen* (REG 1998, s. II-3921). Av sistnämnda dom följer att artikel 8.3 c i förordning nr 1101/89 skall tolkas restriktivt, då denna bestämmelse innebär en avvikelse från det allmänna system som tillämpas.
- 44 Kommissionen har vidare hävdat att sökandena inte har visat att *Durance* uppfyllde de miljöskyddsbestämmelser som gäller för transporter av enbart flygaska.
- 45 I motsats till vad sökandena hävdat visar dessutom sjöfartsinspektionens skrivelse av den 14 maj 1997 till den nederländska generaldirektionen för transport att *Durance* kan transportera flera typer av varor. Denna slutsats försvagas inte av de allmänna hänvisningarna till de tekniska egenskaperna i bolaget Transpo Maastrichts skrivelse av den 18 juli 1997. Situationen för *Durance* kan i detta hänseende jämföras med den för fartyget *VOF Challenger*, för vilket det begärda undantaget inte beviljades på grund av fartygets kapacitet att transportera flera typer av varor i pulverform. Även om de anpassningar och ändringar som nämns i IPEC:s skrivelse av den 23 september 1996 hade genomförts — vilket inte har styrkts — skulle detta inte minska ifrågasättande fartygs kapacitet att transportera flera typer av varor.
- 46 Kommissionen har slutligen ifrågasatt sökandenas påstående om att det skulle ha skapats olika grader av specialisering. Enbart tillämpningen av de kriterier som anges i tolkningsförklaringen, särskilt kravet att fartyget i fråga inte får vara tekniskt lämpat för transport av andra varuslag, motiverar i förevarande fall avslaget på ansökan om undantag.

- 47 Vad gäller det andra kriteriet anser kommissionen att samlingsbeteckningen "vara i pulverform" täcker ett stort antal olika varor. Kommissionen har i detta hänseende förklarat att fartyg som transporterar varor i pulverform, såsom *VOF Challenger*, systematiskt har omfattats av regeln om "gammalt mot nytt".
- 48 Vad för det tredje gäller sökandenas påstående om att kommissionen inte har tagit hänsyn till målsättningen med den politik som syftar till att förbättra godstransporterna på inre vattenvägar har kommissionen, för det första, erinrat om att de kriterier som anges i tolkningsförklaringen utformades på begäran av de berörda medlemsstaterna, Schweiz, de ansvariga för de olika skrotningsfönderna och de organisationer som på gemenskapsnivå företräder fraktförarna på de inre vattenvägarna, vilka alla godkände kriterierna, och att dessa kriterier sedan dess har tillämpats i talrika fall.
- 49 Syftet med förordning nr 1101/89 är, för det andra, att minska överkapaciteten inom sektorn för inlandssjöfart medelst skrotningsåtgärder samt att upprätthålla utbud och efterfrågan med hjälp av regeln om "gammalt mot nytt". Endast de fartyg som uppfyller alla tre kriterierna i tolkningsförklaringen kan undantas från tillämpningsområdet för denna regel.
- 50 För det tredje har kommissionen påpekat att det saknar betydelse huruvida det råder överkapacitet inom ifrågavarande marknadssegment eller inte, eftersom förordning nr 1101/89 avser inlandssjöfarten i sin helhet och alltså är av generell karaktär. Undantag tillåts endast när kriterierna för att tillämpa artikel 8.3 c i nämnda förordning är uppfyllda.
- 51 Kommissionen har också erinrat om att det enda målet med regeln om "gammalt mot nytt" är att åstadkomma förbättringar inom sektorn för inlandssjöfart genom att minska den nuvarande överkapaciteten. Att transporten av vissa typer av varor har flyttats från lands- till sjövägen rättfärdigar på inget sätt ett undantag.

- 52 Kommissionen har slutligen fastslagit att bolaget Transpo Maastricht i sin skrivelse till kommissionen av den 16 december 1996 har anfört att *Durance* inte trafikerade de inbördes förbundna systemen av inre vattenvägar i Belgien, Tyskland, Frankrike, Luxemburg, Nederländerna och Schweiz, när förordning nr 1101/89 trädde i kraft, och därigenom bekräftat att denna förordning på den tiden inte var tillämplig på detta fartyg.

Förstainstansrättens bedömning

- 53 Det skall inledningsvis konstateras att regeln om "gammalt mot nytt" enligt artikel 8.1 a i förordning nr 1101/89 gäller för fartyg som lämnar inrikes vattenvägar utan förbindelse med andra vattenvägar i gemenskapen. Det framgår emellertid av bolaget Transpo Maastrichts skrivelse till kommissionen av den 16 december 1996 att *Durance*, när förordning nr 1101/89 trädde i kraft, inte trafikerade inrikes vattenvägar med förbindelse med andra vattenvägar i gemenskapen. Sökandena har dessutom inom ramen för förevarande talan inte bestritt att *Durance*, när förordningen i fråga trädde i kraft, inte omfattades av tillämpningsområdet för denna förordning. Det finns därför skäl att anse att *Durance* omfattas av det allmänna system som föreskrivs i artikel 8.1 a.
- 54 Kommissionen har i det överklagade beslutet vidmakthållit att sökandena inte har visat att de ändringar och anpassningar som krävs för att göra fartyget till ett specialfartyg hade genomförts.
- 55 Det skall därför undersökas huruvida det av sökandenas upplysningar till kommissionen framgår att de tekniska ändringarna i fråga har genomförts. Det skall erinras om att, i ett mål om ogiltigförklaring, enligt artikel 173 i fördraget (nu artikel 230 EG i ändrad lydelse), rättsaktens lagenlighet måste bedömas enbart mot bakgrund av de upplysningar som kommissionen hade tillgång till när den antog rättsakten (se, till exempel, förstainstansrättens dom av den 25 juni 1998 i de förenade målen T-371/94 och T-394/94, British Airways m.fl. mot

kommissionen, REG 1998, s. II-2405, punkt 81, och av den 4 mars 1999 i mål T-87/96, Assicurazioni Generali och Unicredito mot kommissionen, REG 1999, s. II-203, punkt 70).

- 56 I ansökan om undantag av den 1 oktober 1996 anges visserligen att "fartyget för att uppfylla nu gällande miljökrav är utrustat med specialinstallationer så att flygaska i pulverform kan lastas om, utan att det därvid frigörs damm".
- 57 I motsats till vad sökandena har påstått framgår det emellertid varken av sjöfartsinspektionens skrivelse av den 14 maj 1997 till den nederländska generaldirektionen för transport eller av IPEC:s skrivelse av den 23 september 1996 till bolaget Transpo Maastricht att *Durance* verkligen utrustats med nämnda installationer.
- 58 Vad gäller skrivelsen av den 14 maj 1997 innehåller denna nämligen en allmänt hållen beskrivning av de tekniska egenskaper som fartyg som är utrustade för att transportera substanser i pulverform i cisterner måste uppvisa. Däremot sägs i nämnda skrivelse ingenting om att *Durance* har försetts med en sådan utrustning (se det relevanta utdraget ovan under punkt 11).
- 59 När det gäller IPEC:s skrivelse av den 23 september 1996 till bolaget Transpo Maastricht anges följande:

"Med anledning av Er förfrågan vill vi härmed meddela Er vilka anpassningar och ändringar vi anser behöver göras på [*Durance*], som Ni har köpt, för att fartyget skall lämpa sig för transport av flygaska, allt enligt följande specifikationer och åtgärder.

[...]

Dessa ändringar medför att fartyget inte längre är lämpat för transport av annan last än flygaska.

Vi hoppas att vi med detta har kunnat hjälpa Er och anser att ovannämnda punkter bör genomföras i samråd.”

- 60 Inte heller av denna skrivelse framgår det alltså att nämnda tekniska ändringar verkligen har utförts.
- 61 Sökandenas tolkning, som de har framfört som svar på förstainstansrättens frågor och upprepat vid sammanträdet, och enligt vilken den sista meningen i skrivelsen av den 23 september 1996 rör ett annat fartyg än *Durance*, kan inte godtas. Även om sökandena till stöd för sitt påstående har presenterat en skrivelse av IPEC av den 16 juni 1999, i vilken nämns att den omtvistade meningen avsåg ett annat fartyg med samma ägare, finns det i skrivelsen av den 23 september 1996, där det endast talas om *Durance*, inget som tyder på att skrivelsen kan avse ett annat fartyg än det sistnämnda.
- 62 Kommissionen ansåg följaktligen med rätta att sökandena inte hade visat att de tekniska installationer som krävdes för att *Durance*, enligt sökandena, skulle klassificeras som specialfartyg, i den mening som avses i artikel 8.3 c i förordning nr 1101/89, verkligen hade genomförts.
- 63 Sökandena har dessutom inte visat — och inte ens hävdats — att de ändringar som utfördes på *Durance* år 1982 gjorde det till ett specialfartyg i den mening

som avses i artikel 8.3 c i förordning nr 1101/89. Sökandena har på denna punkt i sin ansökan anfört att ”detta fartyg”, vad gäller förevarande talan, ”skall bedömas med hänsyn till hur det ser ut i dag, det vill säga efter att det har ändrats och anpassats för att kunna lasta flygaska”.

64 Av detta följer att sökandenas argument att det första och det andra kriteriet i tolkningsförklaringen motsäger varandra och att dessa kriterier tillämpats fel i förevarande fall skall underkännas.

65 Påståendet att de behöriga tjänstemännen på kommissionen, särskilt genom bolaget Transpo Maastrichts skrivelse av den 18 juli 1997, inbjudits att undersöka *Durance*, motsägs av själva innehållet i denna skrivelse och av sökandenas förklaringar vid sammanträdet, då de bekräftade att de aldrig uttalat en sådan inbjudan.

66 Angående påståendet att de kriterier som kommissionen har tillämpat i det överklagade beslutet inte tar hänsyn till målsättningen med gemenskapspolitiken för strukturella förbättringar, skall det erinras om att kommissionen i det överklagade beslutet med rätta ansåg att sökandena inte hade visat att de tekniska ändringar som, enligt sökandena, gjorde fartyget till ett specialfartyg verkligen hade genomförts.

67 Under dessa omständigheter behöver det inte undersökas om, såsom sökandena har påstått, de av kommissionen tillämpade kriterierna är förenliga med denna förordnings målsättning att åstadkomma strukturella förbättringar inom sjöfarten.

68 Talan kan således inte vinna bifall på den första grunden.

Den andra grunden, avseende åsidosättandet av principen om ett kontradiktiskt förfarande

Parternas argument

- 69 Sökandena har till en början hävdad att de inte kände till att tolkningsförklaringen fanns.
- 70 Sökandena har även kritiserat att kommissionen åberopat ett beslut av expertgruppen för ”strukturella förbättringar inom inlandssjöfarten”, i vilket expertgruppens ledamöter enhälligt uttalade sig mot att det begärda undantaget skulle beviljas. Med hänsyn till artikel 8.3 c i förordning nr 1101/89, i vilken det föreskrivs att kommissionen skall samråda med medlemsstaterna och de organisationer som på gemenskapsnivå företräder fraktförarna på inre vattenvägar, undrar sökandena om det var lämpligt att blanda in nämnda expertgrupp.
- 71 Sökandena har dessutom gjort gällande att de inte hade kännedom om den skrivelse som den nederländska generaldirektionen för transport den 5 oktober 1997 riktade till kommissionen och i vilken anges att *Durance*, enligt sjöfartsinspektionens skrivelse av den 14 maj 1997 och bolaget Transpo Maastrichts svar av den 18 juli 1997, kunde transportera flera varuslag. Sökandena har begärt att få se skrivelsen av den 5 oktober 1997, som enligt dem innehåller en felaktig slutsats. Det framgår dessutom av protokollet från det sammanträde som expertgruppen för ”strukturella förbättringar inom inlandssjöfarten” hade den 17 oktober 1997 att inte bara skrivelsen av den 5 oktober 1997 från den nederländska generaldirektionen för transport har använts på ett felaktigt sätt, utan även att denna direktion har tillämpat ett annat kriterium än det som kommissionen har angett.
- 72 Kommissionen har svarat att de kriterier som anges i kommissionens tolkningsförklaring har utarbetats i nära samförstånd med medlemsstaterna, fonderna och

de nationella branschorganisationerna (däribland den nederländska skrotningsfonden). Enligt kommissionen är kriterierna kända av dem som är verksamma inom sektorn för inlandssjöfart, alltså även av bolaget Transpo Maastricht, sedan år 1990. Innehållet i skriftväxlingen mellan de olika instanser som deltagit i undersökningsförfarandet avseende ifrågavarande ansökan om undantag framhåller dessutom just dessa kriterier och deras betydelse för beviljande av nämnda undantag.

- 73 Kommissionen har också erinrat om att den inte är bunden av den åsikt som företräds av medlemsstaterna eller av de organisationer som företräder fraktförarna på de inre vattenvägarna. Kommissionen är för övrigt inte heller skyldig att tillstålla sökandeföretaget protokollen från sammanträdena med dessa instanser innan kommissionen avgör nämnda företags ansökan.
- 74 Det framgår under alla omständigheter av de kortfattade protokollen från möten med representanter för medlemsstaterna och de berörda organisationerna, vilka ägde rum den 21 mars och den 23 maj 1997, att det begärda undantaget inte kunde beviljas om inte kriterierna uppfylldes. Expertgruppen för ”strukturella förbättringar inom inlandssjöfarten” ansåg på sitt möte den 17 oktober 1997 att *Durance* var lämpat för transport av andra varor än flygaska.
- 75 Vad gäller frågan huruvida förfarandet var rättsenligt har kommissionen påpekat att den konsulterade expertgruppen för ”strukturella förbättringar inom inlandssjöfarten”, som är sammansatt av företrädare för såväl medlemsstaterna som organisationer, som på gemenskapsnivå företräder fraktförarna på inre vattenvägar.
- 76 Kommissionen har slutligen hävdat att, i motsats till vad sökandena gjort gällande, deras ståndpunkt liksom skrivelserna av den 14 maj, den 18 juli och den 14 oktober 1997 presenterades för deltagarna vid mötet den 17 oktober 1997. Dessa hade alltså full kännedom om saken när de enhälligt föreslog kommissionen att inte bevilja undantag.

Förstainstansrättens bedömning

- 77 Det skall för det första konstateras att sökandenas argument att de inte skulle ha känt till att tolkningsförklaringen fanns inte kan godtas.
- 78 Det framgår nämligen klart av ansökan om undantag av den 1 oktober 1996 att bolaget Transpo Maastricht kände till de tre kriterier som kommissionen tagit fram i samarbete med medlemsstaterna och branschorganisationerna i dessa medlemsstater.
- 79 I ansökan om undantag sägs i detta hänseende följande:

”Eftersom lasten avger mycket damm, kan denna typ av last inte transporteras av fartyg som inte är specialutrustade [...]

På grund av den installerade utrustningen är fartyget inte lämpat för transport av andra typer av last.

I andra hand förklarar vi att om artikel 8.1 är tillämplig på fartyget, är vi beredda att helt följa regeln om ’gammalt mot nytt’, för det fall vi av någon anledning skulle transportera en annan typ av last med [*Durance*].”

- 80 Vad särskilt gäller det nyss nämnda, sista stycket, har sökandena, i ett svar på en fråga av förstainstansrätten, uppgett att de därigenom skulle uppfylla kravet i det tredje kriteriet i tolkningsförklaringen.
- 81 Sökandenas argument att artikel 8.3 c i förordning nr 1101/89 har åsidosatts, genom att kommissionen inte skulle ha samrått med medlemsstaterna och de organisationer som företräder fraktförarna på inre vattenvägar, är även det ogrundat.
- 82 Kommissionen har nämligen lagt fram slutsatserna från expertgruppens möte den 21 mars 1997 och från kommissionens möte, den 23 maj 1997, med företrädarna för de berörda medlemsstaterna, Schweiz och skrotningsfonderna i dessa länder, under vilka mötena man behandlade ifrågavarande ansökan om undantag och begärde den nederländska skrotningsfondens ingripande.
- 83 Av protokollet från denna expertgrupps möte den 17 oktober 1997 framgår det dessutom följande:

”Ansökningarna om undantag för tre specialfartyg har undersökts på grundval av en förklaring från kommissionens tjänstemän. På mötet presenterades ansökan om undantag för ett fjärde fartyg:

Delegationerna för medlemsstaterna och branschorganisationerna anser att alla fyra ansökningarna bör avslås:

[...]

- c) Fartyg utrustat med cisterner för transport av flygaska: Denna ansökan behandlades på mötena den 21 mars 1997 och den 23 maj 1997. På sistnämnda möte anmodades den nederländska [skrotnings]fonden att undersöka om fartyget kunde användas för transport av andra varor i pulverform. I en skrivelse av den 5 oktober 1997 till EU-kommissionen uppgav den nederländska [skrotnings]fonden att den ännu inte hade fått något klart svar av fartygets ägare, men att man därav dragit slutsatsen att fartyget, i dess nuvarande skick, lämpar sig för transport av andra typer av varor. Delegationerna är därför av den uppfattningen att ansökan om undantag inte bör beviljas.”
- 84 Det har alltså visats att kommissionen, i enlighet med kraven i artikel 8.3 c i förordning nr 1101/89, har samrått med medlemsstaterna och de berörda branschorganisationerna beträffande det överklagade beslutet.
- 85 Sökandena har slutligen kritiserat att kommissionen inte tillställde dem skrivelsen från den nederländska generaldirektionen för transport av den 5 oktober 1997.
- 86 Kommissionen har emellertid inte någon skyldighet att i detalj informera dem som ansöker om undantag om den uppfattning som framförts av medlemsstaterna och de organisationer som företräder fraktförarna på de inre vattenvägarna. Dessa har nämligen, enligt artikel 8.3 c i förordning nr 1101/89, endast en rådgivande funktion (se domen i det ovannämnda målet *Natural van Dam och Danser Container Line* mot kommissionen, punkt 51).
- 87 Det var inom ramen för det rådgivande yttrandet som det, på det möte som expertgruppen för ”strukturella förbättringar inom inlandssjöfarten” höll den 21 mars 1997, beslutades att anmoda den nederländska skrotningsfonden att undersöka huruvida *Durance* uppvisade de tekniska egenskaper som krävs för ett specialfartyg samt att meddela kommissionen resultatet av denna undersökning. I enlighet med denna anmodan genomförde den nederländska general-

direktionen för transport en undersökning vid sökandeföretaget och sjöfartsinspektionen. I den omtvistade skrivelsen av den 5 oktober 1997 informerade den nederländska generaldirektionen för transport kommissionen om de slutsatser den kommit fram till i sin undersökning.

- 88 Denna skrivelse kan därför inte ha större betydelse än ett enkelt rådgivande yttrande. Denna analys påverkas inte av att kommissionen i det överklagade beslutet ansåg att skrivelsen av den 5 oktober 1997 bekräftade dess bedömning.
- 89 Kommissionen var således inte skyldig att tillställa sökandena skrivelsen av den 5 oktober 1997.
- 90 Av det anförda följer att talan inte kan vinna bifall på den andra grunden.

Den tredje grunden, avseende åsidosättandet av principen om icke-diskriminering

Parternas argument

- 91 Sökandena har erinrat om att kommissionen tidigare har beviljat undantag enligt artikel 8.3 i förordning nr 1101/89 för fartyg av samma typ som hade samma tekniska egenskaper. Av detta följer att *Durance*, på samma sätt som dessa fartyg, inte bidrar till att öka den befintliga överkapaciteten samt att det uppvisar de egenskaper som utmärker specialfartyg.

- 92 Sökandena har därför begärt att kommissionen skall förete beslut om beviljande av sådana undantag och har hävdad att de har diskriminerats.
- 93 Sökandena har tillagt att deras ansökan om undantag inte kan jämföras med ansökan rörande fartyget *VOF Challenger*, som avslogs av kommissionen, eftersom sistnämnda fartyg var lämpat för transport av flera typer av varor (cement, flygaska, kalk i pulverform, bränd kalk). Sökandena har också erinrat om att kommissionen tidigare har undantagit flera fartyg avsedda för transport av flygaska från tillämpningsområdet för regeln om "gammalt mot nytt".
- 94 Sökandena har avslutningsvis framfört att de kan styrka sina påståenden med alla lagliga medel, särskilt genom vittnen och experter.
- 95 Kommissionen har svarat att den tidigare har avslagit ansökningar om undantag som är jämförbara med sökandenas. Kommissionen har i detta hänseende bifogat ett avslagsbeslut som den nyligen fattade beträffande fartyget *VOF Challenger*. Kommissionen har emellertid anfört att antalet ansökningar om undantag från regeln om "gammalt mot nytt" är begränsat, vilket den anser bero på att fartygens ägare själva inser att de inte kan beviljas undantag.
- 96 Kommissionen har betonat att förordning nr 1101/89 har tillämpats på tretton fartyg registrerade i Belgien och att deras ägare, i enlighet med förordningen, har betalat det särskilda bidraget "gammalt mot nytt". Kommissionen har vidare anfört att den i två beslut, av den 23 maj 1990 respektive av den 3 maj 1991, ansåg att den skulle bevilja undantaget enligt artikel 8.3 c beträffande två fartyg för vilka sökandena hade visat att de uppfyllde kriterierna i tolkningsförklaringen.

Förstainstansrättens bedömning

- 97 Som tredje grund har sökandena gjort gällande att principen om icke-diskriminering har åsidosatts, då kommissionen skulle ha beviljat undantag enligt artikel 8.3 c i förordning nr 1101/89 för fartyg som hade samma tekniska egenskaper som *Durance*. Sökandena har i detta hänseende begärt att kommissionen skall tillställa dem besluten i nämnda fall.
- 98 När ett fartyg inte uppvisar de tekniska egenskaper som krävs för ett specialfartyg, i den mening som avses i artikel 8.3 c i förordning nr 1101/89, kan det undantag som avses i denna artikel inte tillämpas av det skälet att undantag beviljats beträffande ett annat fartyg med samma tekniska egenskaper, i synnerhet som det sistnämnda fartygets situation inte ens är föremål för talan vid förstainstansrätten (se, analogt, förstainstansrättens dom av den 11 december 1996 i mål T-49/95, Van Megen Sports Group mot kommissionen, REG 1996, s. II-1799, punkt 56, och domstolens dom av den 31 mars 1993 i de förenade målen C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 och C-125/85—C-129/85, Ahlström Osakeyhtiö m.fl. mot kommissionen, REG 1993, s. I-1307, punkt 197; svensk specialutgåva, volym 9, s. 651).
- 99 Det finns således inga skäl för förstainstansrätten att kräva av kommissionen att den skall förete beslut som den tidigare antagit inom samma rättsområde och beträffande andra fartyg.
- 100 Den omständigheten att kommissionen i tidigare fall kunde anse att undantaget i artikel 8.3 c i förordning nr 1101/89 skulle tillämpas kan i alla händelser inte, *a priori*, frånta kommissionen befogenheten att besluta annorlunda i ett nytt fall, när kraven i ovannämnda artikel inte är uppfyllda.

- 101 Eftersom kommissionen med rätta anser att sökandena inte har visat att de tekniska ändringar som, enligt sökandena, skulle göra fartyget i fråga till ett specialfartyg verkligen har genomförts, kan talan inte vinna bifall på den grunden att principen om icke-diskriminering har åsidosatts.
- 102 Det är slutligen heller inte nödvändigt att låta sökandena styrka sina påståenden med alla medel. Det framgår nämligen klart av handlingarna i målet att sökandena getts möjlighet att visa riktigheten av sina påståenden under det förfarande i vilket kommissionen behandlade ansökan om undantag. Detta skedde i synnerhet genom den skrivelse som den nederländska generaldirektionen för transport den 27 maj 1997 riktade till bolaget Transpo Maastricht (se relevant utdrag ur skrivelse som nämnts ovan i punkt 13).
- 103 Av vad anförts följer att talan skall ogillas i sin helhet.

Rättegångskostnader

- 104 Enligt artikel 87.2 i rättegångsreglerna skall tappande part förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, om detta har yrkats. Kommissionen har yrkat att sökandena skall förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna. Eftersom sökandena har tappat målet, skall kommissionens yrkande bifallas.

På dessa grunder beslutar

FÖRSTAINSTANSRÄTTEN (femte avdelningen)

följande dom:

- 1) **Talan ogillas.**
- 2) **Sökandena skall bära sina kostnader och solidariskt ersätta kommissionens rättegångskostnader.**

Cooke

García-Valdecasas

Lindh

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 1 februari 2000.

H. Jung

R. García-Valdecasas

Justitiesekreterare

Ordförande