

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ (πέμπτο τμήμα)
της 1ης Φεβρουαρίου 2000 *

Στην υπόθεση T-63/98,

Transpo Maastricht BV, εταιρία ολλανδικού δικαίου, με έδρα το Maastricht (Κάτω Χώρες),

και

Marco Ooms, κάτοικος Terneuzen (Κάτω Χώρες),

εκπροσωπούμενοι από τον Marius Johan van Dam, δικηγόρο Ρότερνταμ, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον Fernand Entringer, 34 A, rue Philippe II,

προσφεύγοντες,

κατά

Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενης από τον Maurits Lugard και τη Laura Pignataro, μέλη της Νομικής Υπηρεσίας, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον Carlos Gómez de la Cruz, Centre Wagner, Kirchberg,

καθής,

που έχει ως αντικείμενο την ακύρωση της αποφάσεως της Επιτροπής, της 13ης Φεβρουαρίου 1998, με την οποία απορρίφθηκε το αίτημα των προσφευγόντων περί

* Γλώσσα διαδικασίας: η ολλανδική.

εφαρμογής, για το πλοίο *Durance*, του άρθρου 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ, του κανονισμού (ΕΟΚ) 1101/89 του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 1989, σχετικά με τη διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΕΕ L 116, σ. 25),

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ
ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ (πέμπτο τμήμα),

συγκείμενο από τους J. D. Cooke, Πρόεδρο, R. García-Valdecasas και P. Lindh, δικαστές,

γραμματέας: J. Palacio González, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της προφορικής διαδικασίας της 6ης Ιουλίου 1999,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Ο κανονισμός (ΕΟΚ) 1101/89 του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 1989, σχετικά με τη διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΕΕ L 116, σ. 25, στο εξής: κανονισμός 1101/89), αποσκοπεί στη μείωση των πλεονασμάτων μεταφορικής ικανότητας που έχουν εμφανιστεί σε όλους τους τομείς της αγοράς των μεταφορών μέσω

πλωτών οδών. Προς τούτο, προβλέπεται πρόγραμμα συντονισμένης σε κοινοτικό επίπεδο διαλύσεως πλοίων καθώς και συνοδευτικά μέτρα. Ο κανόνας «παλαιό αντί νέου» επιβάλλει στον ιδιοκτήτη νέου σκάφους που είτε είναι νεότευκτο είτε έχει εισαχθεί από τρίτη χώρα είτε έχει εξέλθει από εθνικές οδούς που δεν συνδέονται με τις άλλες πλωτές οδούς της Κοινότητας, για να μπορέσει να το χρησιμοποιήσει, να προβεί σε διάλυση, χωρίς πριμοδότηση διαλύσεως, χωρητικότητας σκάφους ισοδύναμης προς εκείνη του νέου σκάφους. Εάν δεν προβεί στη διάλυση κάποιου σκάφους, οφείλει να καταβάλει ειδική εισφορά στο ταμείο που συστήνεται για τον σκοπό αυτό, στο οποίο υπάγεται το νέο του σκάφος (άρθρο 8, παράγραφος 1, του κανονισμού 1101/89).

- 2 Το άρθρο 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ, του κανονισμού 1101/89 προβλέπει τη δυνατότητα της Επιτροπής, μετά από διαβούλευση με τα κράτη μέλη και τους οργανισμούς εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε κοινοτικό επίπεδο, να εξαιρέσει «εξειδικευμένα» σκάφη από το πεδίο εφαρμογής της παραγράφου 1.
- 3 Στις 7 Δεκεμβρίου 1990, η Επιτροπή συνέταξε, μετά από διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, με την Ελβετία, με τις αρχές των διαφόρων ταμείων διαλύσεως και με τους αντιπροσωπευτικούς οργανισμούς της εσωτερικής ναυσιπλοΐας στο κοινοτικό επίπεδο, μια σημείωση σχετικά με τον καθορισμό των γενικών κριτηρίων για την εξέταση των αιτήσεων εξαιρέσεως εξειδικευμένων σκαφών από την εφαρμογή του κανονισμού 1101/89 (στο εξής: ερμηνευτική σημείωση).
- 4 Κατά τη σημείωση αυτή, είναι δυνατόν να χορηγηθεί απαλλαγή εφόσον συντρέχουν σωρευτικά οι ακόλουθες τρεις προϋποθέσεις:

«— το σκάφος πρέπει να έχει ναυπηγηθεί ειδικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων συγκεκριμένης κατηγορίας και πρέπει να είναι ακατάλληλο από τεχνικής απόψεως, χωρίς τροποποίηση της δομής του, για τη μεταφορά άλλων εμπορευμάτων»

— το εμπόρευμα δεν μπορεί ή δεν επιτρέπεται να μεταφερθεί από πλοία τα οποία δεν διαθέτουν ειδικές τεχνικές εγκαταστάσεις·

— ο ιδιοκτήτης του εξειδικευμένου σκάφους πρέπει να αναλάβει εγγράφως τη δέσμευση ότι κανένα άλλο εμπόρευμα δεν θα μεταφερθεί με το σκάφος του καθ' ον χρόνο εφαρμόζεται ο κανόνας “παλαιό αντί νέου” και πρέπει να δηλώσει ότι είναι διατεθειμένος να καταβάλει μεταγενέστερα την ειδική εισφορά “παλαιό αντί νέου” εάν, για οποιοδήποτε λόγο, επιθυμεί να μεταφέρει με το σκάφος του άλλα εμπόρευμα κατά τον χρόνο εφαρμογής του κανόνα “παλαιό αντί νέου”».

5 Την 1η Οκτωβρίου 1996 ένας από τους προσφεύγοντες, η εταιρία Transpo Maastricht υπέβαλε στην Επιτροπή αίτηση εξαιρέσεως από την εφαρμογή του άρθρου 8, παράγραφος 1, του κανονισμού 1101/89 βάσει του άρθρου 8, παράγραφος 3, σημείο γ).

6 Η αίτηση αυτή αφορούσε το αυτοκινούμενο σκάφος Venture που μετονομάστηκε Durance (στο εξής: Durance), το οποίο τέθηκε σε λειτουργία το 1955. Το 1982 το Durance υπέστη τις αναγκαίες μετατροπές για τη μεταφορά προϊόντων κονιάματος. Το 1996 το αγόρασε η εταιρία Transpo Maastricht και το προσάρμοσε ειδικά για τη μεταφορά ξηρής τέφρας. Το 1997, το σκάφος πωλήθηκε στον δεύτερο των προσφευγόντων, τον Marco Ooms.

7 Με την αίτησή της, η εταιρία Transpo Maastricht υποστήριξε στην ουσία ότι αν το Durance υπαχθεί στο άρθρο 8, παράγραφος 1, του κανονισμού 1101/89 πρέπει να θεωρηθεί ως ακατάλληλο για τη μεταφορά άλλων κατηγοριών εμπορευμάτων εκτός της ξηρής τέφρας λόγω του ειδικού εξοπλισμού που απαιτεί η μεταφορά αυτού του προϊόντος. Ανέφερε επίσης ότι, αν ποτέ μεταφέρει με το σκάφος αυτό άλλο είδος εμπορευμάτων, είναι διατεθειμένη να δεχθεί την πλήρη εφαρμογή του κανονισμού «παλαιό αντί νέου».

8 Στις 21 Μαρτίου 1997 η ομάδα εμπειρογνομόνων Assainissement structurel de la navigation intérieure (στο εξής: ομάδα εμπειρογνομόνων), παρισταμένων των εκπροσώπων των ενδιαφερομένων κρατών μελών, της Ελβετίας και των Ταμείων διαλύσεως της χώρας αυτής, κλήθηκε να διατυπώσει την άποψή της βάσει της ερμηνευτικής σημειώσεως.

- 9 Από τα πρακτικά της συσκέψεως αυτής προκύπτουν τα ακόλουθα:

«Κατά τη διάρκεια της συζητήσεως, οι επαγγελματικές αντιπροσωπείες έθεσαν το ζήτημα αν το σκάφος αυτό έχει πράγματι σχεδιαστεί για τη μεταφορά μιας μόνο κατηγορίας εμπορευμάτων και είναι ακατάλληλο, χωρίς μετατροπή της δομής του, για τη μεταφορά άλλων εμπορευμάτων.

Το Ολλανδικό Ταμείο Διαλύσεως κλήθηκε να εξετάσει το ερώτημα αυτό και να ενημερώσει σχετικώς την Επιτροπή.

Συμφωνήθηκε ότι αν τα συμπεράσματα του Ολλανδικού Ταμείου Διαλύσεως συμφωνούν με τα κριτήρια αναγνωρίσεως εξαιρέσεως ενός σκάφους από τον κανόνα “παλαιό αντί νέου”, οι αντιπροσωπείες τάσσονται υπέρ της εξαιρέσεως του σκάφους που προορίζεται για τη μεταφορά τέφρας· στην αντίθετη περίπτωση είναι της γνώμης ότι δεν πρέπει να χορηγηθεί εξαίρεση.»

- 10 Την 1η Απριλίου 1997, η Directoraat-Generaal Goederenvervoer (γενική διεύθυνση μεταφοράς εμπορευμάτων του ολλανδικού Υπουργείου Επικοινωνιών και Πλωτών Οδών, στο εξής: ολλανδική γενική διεύθυνση μεταφορών) ζήτησε από τη Scheerwaartinspectie (ολλανδική επιθεώρηση ναυσιπλοΐας, στο εξής: επιθεώρηση ναυσιπλοΐας) να εξετάσει το ζήτημα αν το Durance ήταν ειδικά σχεδιασμένο για να μπορεί να μεταφέρει «ένα μόνο προϊόν».
- 11 Με έγγραφο της 14ης Μαρτίου 1997, η επιθεώρηση ναυσιπλοΐας απάντησε:

«Το ερώτημα που υποβάλλεται είναι άκρως ειδικό και δεν διαθέτουμε το αναγκαίο know-how. Για τον λόγο αυτό απευθυνθήκαμε σε μια γνωστή επιχείρηση από την οποία ζητήσαμε πληροφορίες. Οι πληροφορίες αυτές είναι οι ακόλουθες:

Αν ένα σκάφος είναι εξοπλισμένο για τη μεταφορά εντός δεξαμενών ουσιών υπό τη μορφή σκόνης, η εγκατάσταση γίνεται με γνώμονα τις ιδιαιτερότητες του μεταφερο-

μένου εμπορεύματος. Ο σχεδιασμός των δεξαμενών μεταφοράς δεν εξαρτάται κατ' αρχήν από το εμπόρευμα. Η διαφορά έγκειται όμως στον σχεδιασμό του συστήματος εξαερισμού. Οι διαφορές είναι ελάχιστες. Σε περίπτωση μεταφοράς εμπορεύματος διαφορετικού από αυτό για το οποίο σχεδιάστηκε η εγκατάσταση, το σύστημα δεν λειτουργεί με τον καλύτερο τρόπο.»

12 Στις 23 Μαΐου 1997 η εν λόγω αίτηση εξαιρέσεως μνημονεύθηκε και πάλι κατά τη διάρκεια συσκέψεως της Επιτροπής, των εκπροσώπων των ενδιαφερομένων κρατών μελών, της Ελβετίας και των Ταμείων διαλύσεως της χώρας αυτής.

13 Με έγγραφο της 27ης Μαΐου 1997, η ολλανδική γενική διεύθυνση μεταφορών διαβίβασε στην εταιρία Transpo Maastricht τα πρακτικά της συσκέψεως της 21ης Μαρτίου 1997, κατά την οποία συζητήθηκε η αίτησή της. Το έγγραφο αυτό αναφέρει επίσης:

«Το συμπέρασμα (της επιθεωρήσεως ναυσιπλοΐας) (βλ. παράρτημα) δεν επιτρέπει στην Επιτροπή να λάβει απόφαση ιδίως διότι δεν αναφέρει αν το συγκεκριμένο σκάφος μπορεί να μεταφέρει μόνο ένα προϊόν.

Όπως γνωρίζετε η χορήγηση εξαιρέσεως εξαρτάται άμεσα από το στοιχείο ότι μόνο ένα είδος προϊόντος μπορεί να μεταφερθεί.

Το συμπέρασμα της [επιθεωρήσεως ναυσιπλοΐας] ενδέχεται επομένως να οδηγήσει την Επιτροπή στην απόρριψη της αιτήσεώς σας.

Ωστόσο, ως το ολλανδικό ταμείο [διαλύσεως], φρονούμε ότι πρέπει να σας δοθεί η μεγαλύτερη δυνατή ευχέρεια όσον αφορά την επιχειρηματολογία που αναπτύσσετε προκειμένου να σας χορηγηθεί η εξαίρεση.

Τόσο η Επιτροπή όσο και τα άλλα κράτη μέλη συμμερίζονται την άποψη αυτή.

Σας ζητώ επομένως να μας αποδείξετε ότι το συγκεκριμένο σκάφος μπορεί να μεταφέρει μόνο ένα προϊόν.»

- 14 Στην από 18 Ιουλίου 1997 επιστολή της προς την ολλανδική γενική διεύθυνση μεταφορών, η εταιρία Transpo Maastricht δήλωσε ότι από το έγγραφο της επιθεωρήσεως ναυσιπλοΐας της 14ης Μαΐου 1997 προκύπτει ότι το Durance είχε διαρρυθμιστεί έτσι ώστε να μη μπορεί να μεταφέρει παρά μόνο ένα προϊόν και ότι δεν χρειάζονται λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με το σχεδιασμό του.
- 15 Στις 5 Οκτωβρίου 1997, ο διευθυντής του τμήματος ποτάμιας ναυσιπλοΐας της ολλανδικής γενικής διευθύνσεως μεταφορών έγραψε στην Επιτροπή:

«Με έγγραφο της 27ης παρελθόντος Μαΐου, ζήτησα από την εταιρία Transpo Maastricht BV να αποδείξει τελικά ότι [το Durance] μπορεί να μεταφέρει μόνο ένα συγκεκριμένο προϊόν.

Ούτε το έγγραφο της επιθεωρήσεως ναυσιπλοΐας ούτε η απάντηση της Transpo Maastricht της 18ης παρελθόντος Ιουλίου παρέχουν σαφείς διευκρινίσεις ως προς αυτό το ζήτημα.

Φρονώ επομένως ότι, με τον σημερινό εξοπλισμό του, το εν λόγω σκάφος μπορεί να μεταφέρει διάφορα προϊόντα με τη μορφή σκόνης.

Γι' αυτό τον λόγο προτείνω στην Επιτροπή να αποφανθεί αναλόγως.»

16 Η εταιρία Transpo Maastricht έγραψε και πάλι στην ολλανδική γενική διεύθυνση μεταφορών στις 14 Οκτωβρίου 1997 και επισυνήψε την επιστολή της 23ης Σεπτεμβρίου 1996 που της διαβίβασε η εταιρία International Pneumatic Equipment Consultants (στο εξής: IPEC). Από την επιστολή αυτή προκύπτει ότι το Durance δεν είναι κατάλληλο για τη μεταφορά άλλων ουσιών εκτός της τέφρας.

17 Στις 17 Οκτωβρίου 1997 η Επιτροπή ζήτησε τη γνώμη της ομάδας εμπειρογνομόνων που τάχθηκε ομόφωνα κατά της χορηγήσεως της ζητουμένης απαλλαγής.

18 Με επιστολή της 13ης Φεβρουαρίου 1998, η Επιτροπή πληροφόρησε την εταιρία Transpo Maastricht ότι δεν της χορηγεί την εξαίρεση ειδικευμένου πλοίου του άρθρου 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ, του κανονισμού 1101/89 (στο εξής: προσβαλλομένη απόφαση).

19 Αφού επανέλαβε τα κριτήρια που είχε διατυπώσει με την ερμηνευτική σημείωσή της η Επιτροπή υπογράμμισε αφενός ότι το Durance δεν είχε σχεδιαστεί ειδικά για τη μεταφορά συγκεκριμένου τύπου εμπορευμάτων και ότι οι προσφεύγοντες δεν απέδειξαν την πραγματοποίηση των αναγκαίων τροποποιήσεων και προσαρμογών που θα έδιναν στο σκάφος κάποια εξειδίκευση.

- 20 Αφετέρου δήλωσε ότι, όταν ζήτησε λεπτομερείς τεχνικές πληροφορίες, η εταιρία Transpo Maastricht αντέταξε την τήρηση του επαγγελματικού απορρήτου. Η Επιτροπή συνήγαγε εξ αυτού ότι το Durance μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για τη μεταφορά πλειόνων τύπων εμπορευμάτων. Συναφώς θεώρησε ότι η δυνατότητα του σκάφους να μεταφέρει αυτό που χαρακτηρίζεται ως «προϊόν που περιορίζει τη εκπομπή καυσαερίων» δεν είναι καθοριστικής σημασίας.
- 21 Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το Durance δεν ήταν επαρκώς εξειδικευμένο ώστε να ανταποκρίνεται στα κριτήρια της ερμηνευτικής σημειώσεώς της και επισήμανε ότι το συμπέρασμα αυτό επιρρωννύεται από την έρευνα του Ολλανδικού Υπουργείου Μεταφορών.

Διαδικασία και αιτήματα των διαδίκων

- 22 Με δικόγραφο που κατέθεσαν στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου στις 16 Απριλίου 1998, οι προσφεύγοντες άσκησαν την παρούσα προσφυγή.
- 23 Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή, το Πρωτοδικείο (πέμπτο τμήμα) αποφάσισε, αφενός, να προχωρήσει στην προφορική διαδικασία και, αφετέρου, σύμφωνα με το άρθρο 64, παράγραφος 3, του Κανονισμού Διαδικασίας του, να καλέσει τους προσφεύγοντες και την Επιτροπή να απαντήσουν εγγράφως, πριν από την επ' ακροατηρίου συζήτηση, σε ορισμένες ερωτήσεις. Οι διάδικοι απάντησαν με επιστολές της 16ης και της 17ης Ιουνίου 1999.
- 24 Οι διάδικοι αγόρευαν και απάντησαν στις ερωτήσεις του Πρωτοδικείου κατά τη συνεδρίαση της 6ης Ιουλίου 1999.

25 Οι προσφεύγοντες ζητούν από το Πρωτοδικείο:

- να ακυρώσει την προσβαλλομένη απόφαση και να τους χορηγήσει τη ζητούμενη εξαίρεση·

- να καταδικάσει την καθής στα δικαστικά έξοδα.

26 Η Επιτροπή, καθής, ζητεί από το Πρωτοδικείο:

- να απορρίψει την προσφυγή·

- να καταδικάσει τους προσφεύγοντες στα δικαστικά έξοδα.

Επί της ουσίας

27 Οι προσφεύγοντες προβάλλουν, κατά τα ουσιώδη, τρεις λόγους ακυρώσεως που αφορούν την παραβίαση, πρώτον, ορισμένων κριτηρίων που καθορίζει η ερμηνευτική σημείωση για τον χαρακτηρισμό των σκαφών ως εξειδικευμένων, δεύτερον, της αρχής της αντιδικίας και, τρίτον, της αρχής της απαγορεύσεως των διακρίσεων. Στο πλαίσιο του πρώτου λόγου οι προσφεύγοντες υποστηρίζουν επίσης ότι η Επιτροπή αγνόησε τους στόχους της πολιτικής εξυγιάνσεως του τομέα των πλωτών μεταφορών εμπορευμάτων.

Επί του πρώτου λόγου ακυρώσεως, της παραβιάσεως των κριτηρίων χαρακτηρισμού των εξειδικευμένων πλοίων που καθορίστηκαν με την ερμηνευτική σημείωση

Επιχειρήματα των διαδίκων

- 28 Οι προσφεύγοντες φρονούν, πρώτον, ότι υπάρχει αντίφαση μεταξύ των δύο πρώτων κριτηρίων που καθορίζει η ερμηνευτική σημείωση. Συγκεκριμένα, το κριτήριο ότι δεν επιτρέπεται η μεταφορά του οικείου εμπορεύματος με πλοία που δεν διαθέτουν ειδικές τεχνικές εγκαταστάσεις είναι ασυμβίβαστο με την απαίτηση ότι το οικείο πλοίο πρέπει να έχει σχεδιαστεί ειδικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων συγκεκριμένης κατηγορίας και να είναι ακατάλληλο για τη μεταφορά άλλων εμπορευμάτων χωρίς τροποποίηση της δομής του.
- 29 Οι προσφεύγοντες αμφισβητούν εν συνεχεία την εφαρμογή των κριτηρίων της ερμηνευτικής σημείωσης στην οποία προέβη η Επιτροπή με την προσβαλλομένη απόφαση.
- 30 Σχετικά με το πρώτο κριτήριο, οι προσφεύγοντες παρατηρούν ότι ο ισχυρισμός της Επιτροπής ότι το *Durance* δεν έχει ναυπηγηθεί ειδικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων συγκεκριμένης κατηγορίας είναι αλυσιτελής δεδομένου ότι το σκάφος υπέστη μετατροπές για να μπορεί να μεταφέρει, αρχικά μιν, προϊόντα σε σκόνη και, στη συνέχεια, ειδικότερα για τη μεταφορά τέφρας.
- 31 Εξάλλου, με το υπόμνημα αντικρούσεως η Επιτροπή θεώρησε ότι η προϋπόθεση κατά την οποία το σκάφος πρέπει να είναι τεχνικά ακατάλληλο για τη μεταφορά άλλων εμπορευμάτων δεν σημαίνει ότι πρέπει να είναι αδύνατη η μεταφορά τους. Συνεπώς το ζήτημα δεν είναι να προσδιοριστεί τι μπορεί ενδεχομένως να μεταφέρει το σκάφος αλλά για ποιο είδος μεταφοράς είναι πράγματι κατάλληλο. Κατά συνέπεια, η ολλανδική γενική διεύθυνση μεταφορών εφάρμοσε εσφαλμένα το πρώτο κριτήριο όπως προκύπτει από τα έγγραφά της, της 1ης Απριλίου, 27ης Μαΐου και 5ης Οκτωβρίου 1997. Ομοίως η Επιτροπή, όταν εξέδωσε την προσβαλλομένη απόφαση, κακώς θεώρησε ότι οι προ-

σφεύγοντες όφειλαν να αποδείξουν ότι το Durance μπορούσε να μεταφέρει μόνο ένα συγκεκριμένο εμπόρευμα.

- 32 Συγκεκριμένα, καίτοι πράγματι το Durance μπορεί να μεταφέρει και εμπορεύματα άλλων κατηγοριών ωστόσο, κατά την έννοια του πρώτου κριτηρίου, δεν είναι κατάλληλο γι' αυτό το είδος μεταφοράς. Η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη συναφώς το έγγραφο της επιθεώρησης ναυσιπλοΐας της 14ης Μαΐου 1997 όπου αναφέρεται ότι, σε περίπτωση μεταφοράς άλλης ουσίας, το σύστημα δεν θα λειτουργούσε κατά τον καλύτερο τρόπο, ούτε την επιστολή της εταιρίας Transpo Maastricht της 18ης Ιουλίου 1997 που τονίζει ότι δεν μπορεί να μεταφερθεί με τον κατάλληλο τρόπο άλλο προϊόν ούτε, τέλος, το έγγραφο του IPEC της 23ης Σεπτεμβρίου 1996 που αναφέρει ότι, ύστερα από τις μετατροπές που του έγιναν, το σκάφος είναι ακατάλληλο για τη μεταφορά άλλων εμπορευμάτων εκτός της τέφρας.
- 33 Έτσι, η αιτιολογία ότι δεν αποδεικνύεται ότι το Durance υπέστη μετατροπές που του δίνουν τη δυνατότητα να μεταφέρει προϊόντα μόνο μιας κατηγορίας είναι εσφαλμένη. Από την αίτηση εξαιρέσεως προκύπτει ότι το πλοίο προσαρμόστηκε προς τούτο το 1996 και ότι «διαθέτει ειδικές εγκαταστάσεις για τη μεταφόρτωση τέφρας υπό μορφή σκόνης χωρίς να δημιουργείται κονιορτός προκειμένου να τηρεί τις ισχύουσες προδιαγραφές για την προστασία του περιβάλλοντος». Η ανταπόκριση του πλοίου στο κριτήριο αυτό προκύπτει επίσης και από τα ειδικά τεχνικά χαρακτηριστικά του, όπως περιγράφονται στο έγγραφο της 14ης Μαΐου 1997 της επιθεώρησης ναυσιπλοΐας και στην επιστολή της 18ης Ιουλίου 1997 της εταιρίας Transpo Maastricht, των οποίων η Επιτροπή έλαβε γνώση. Εξάλλου, η προσβαλλομένη απόφαση αναφέρει ότι στο από 14 Μαΐου 1997 έγγραφο η επιθεώρηση ναυσιπλοΐας «απαριθμεί τις προσαρμογές και μεταφορές που απαιτούνται για να χαρακτηρίσει το σκάφος ως εξειδικευμένο». Επιπλέον, σύμφωνα με τη θέση της Επιτροπής, δεδομένου ότι τα τεχνικά χαρακτηριστικά της εγκαταστάσεως εξαρτώνται από τις συγκεκριμένες ιδιότητες της μεταφερομένης ουσίας, πρέπει να διαπιστωθεί ότι το Durance είναι εξειδικευμένο σκάφος διότι χρησιμοποιείται για τη μεταφορά κονιορτώδους τέφρας.
- 34 Επιπλέον, το επιχείρημα της Επιτροπής, ότι αδυνατούσε να λάβει τις αναγκαίες τεχνικές πληροφορίες για την εκτίμησή της λόγω του επαγγελματικού απορρήτου που της αντέταξε η προσφεύγουσα, είναι αβάσιμο. Το επαγγελματικό απόρρητο αντέταξε στην

επιθεώρηση ναυσιπλοΐας η επιχείρηση από την οποία η τελευταία ζήτησε πληροφορίες. Εν πάση περιπτώσει, οι προσφεύγοντες είναι διατιθημένοι, αν χρειαστεί, να παράσχουν κάθε πληροφορία που θα χρειαζόταν η Επιτροπή, όπως της είχε δηλώσει η εταιρία Transpo Maastricht με την επιστολή της 18ης Ιουλίου 1997 με την οποία πρότεινε να γίνει επιθεώρηση του πλοίου. Οι προσφεύγοντες υπογραμμίζουν συναφώς ότι η Επιτροπή δεν ζήτησε καμία πρόσθετη πληροφορία.

35 Οι προσφεύγοντες αμφισβητούν επίσης την εκτίμηση της Επιτροπής ότι το Durance δεν είναι αρκούντως εξειδικευμένο. Από την εκτίμηση αυτή προκύπτει ότι η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι το σκάφος είναι εξειδικευμένο, πλην όμως δεν ενεργεί αναλόγως και δεν δικαιολογεί για ποιο λόγο η εξειδίκευση δεν είναι επαρκής, καθιερώνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο ασαφή «επίπεδα εξειδίκευσεως».

36 Σχετικά με το δεύτερο κριτήριο της ερμηνευτικής σημείωσης, η Επιτροπή, υποστηρίζουν οι προσφεύγοντες, δήλωσε στο σημείο 21 του υπομνήματος αντικρούσεως ότι απαιτεί να είναι ειδικό το ίδιο το μεταφερόμενο εμπόρευμα. Η προϋπόθεση αυτή όμως δεν προβλέπεται στο άρθρο 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ, του κανονισμού 1101/89, που αναφέρεται μόνο στα εξειδικευμένα σκάφη και όχι στα ειδικά εμπορεύματα. Επιπλέον, με παλαιότερες αποφάσεις η Επιτροπή είχε θεωρήσει ότι η μεταφορά τέφρας εμπίπτει στην εξαίρεση του άρθρου 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ, του κανονισμού 1101/89 και επομένως η τέφρα αποτελεί ειδικό εμπόρευμα και όχι κατηγορία εμπορευμάτων. Συνεπώς οι προσφεύγοντες, επικαλούμενοι στο πλαίσιο της αιτήσεως εξαιρέσεως το γεγονός ότι το Durance μεταφέρει ξηρή κονιορτώδη τέφρα, πρόσθεσαν στα κριτήρια της Επιτροπής μια επιπλέον εξειδίκευση.

37 Τέλος, οι προσφεύγοντες υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή αγνόησε τους στόχους της πολιτικής εξυγιάνσεως του τομέα των πλωτών μεταφορών εμπορευμάτων.

- 38 Συναφώς υποστηρίζουν ότι κακώς η Επιτροπή, με την προσβαλλομένη απόφαση, θεώρησε ότι το Durance συμβάλλει «στην αύξηση της ικανότητας του στόλου στον οποίο αναφέρονται οι κανόνες περί διαρθρωτικής εξυγίανσης του κανονισμού 1101/89». Πράγματι, το Durance μεταφέρει μόνο κονιορτώδη τέφρα και δεν υπάρχει πλεονάζουσα ικανότητα σ' αυτό τον τομέα της αγοράς. Τέλος, ο τομέας αυτός συμβάλλει στην αποσυμφόρηση του τομέα των οδικών μεταφορών στον οποίο ανήκει μέχρι τότε η μεταφορά αυτού του υλικού.
- 39 Συνεπώς, η εξαίρεση του εν λόγω σκάφους από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 8, παράγραφος 1, του κανονισμού 1101/89 ανταποκρίνεται στους στόχους που τάσσει ο ίδιος ο κανονισμός.
- 40 Οι προσφεύγοντες προτείνουν να αποδείξουν τους ισχυρισμούς τους με κάθε νόμιμο μέσο και ειδικότερα με μάρτυρες και πραγματογνώμονες.
- 41 Η Επιτροπή παρατηρεί, πρώτον, ότι τα δύο πρώτα κριτήρια της ερμηνευτικής σημείωσής της δεν είναι αντιφατικά αλλά αντιθέτως αλληλοεπισχυνόμενα. Πράγματι η απαίτηση ότι το σκάφος πρέπει να είναι εξοπλισμένο με ορισμένες ειδικές εγκαταστάσεις δεν σημαίνει ότι πρέπει να αδυνατεί να μεταφέρει εμπορεύματα διαφορετικού τύπου. Επιπλέον η Επιτροπή αρνείται ότι τα όργανα που καλούνται να γνωμοδοτήσουν ως προς τη ζητούμενη εξαίρεση στηρίζονται σε κριτήρια διαφορετικά αυτών που καθορίζει η ερμηνευτική σημείωση.
- 42 Η Επιτροπή υποστηρίζει, δεύτερον, ότι το Durance, παρά τα ειδικά τεχνικά χαρακτηριστικά του, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως εξειδικευμένο σκάφος, λαμβανομένης υπόψη της ικανότητάς του να μεταφέρει εμπορεύματα πλειόνων τύπων. Η Επιτροπή επισημαίνει συναφώς ότι οι προσφεύγοντες δεν απέδειξαν ότι το Durance μπορούσε να μεταφέρει μόνο μία κατηγορία εμπορευμάτων παρά το ότι τους το είχε ζητήσει η ολλανδική γενική διεύθυνση μεταφορών με έγγραφο της 27ης Μαΐου 1997 και παρά την παρεξήγηση όσον αφορά το εμπορικό απόρρητο.

- 43 Η Επιτροπή επικρίνει επίσης συναφώς τη διασταλτική ερμηνεία που δίνουν οι προσφεύγοντες στο πρώτο κριτήριο, κατά την οποία, το κριτήριο επιτρέπει τη χρησιμοποίηση του οικείου σκάφους για τη μεταφορά εμπορευμάτων και άλλων κατηγοριών. Η ερμηνεία αυτή δεν συμβιβάζεται με τον σκοπό του κανονισμού 1101/89 και την απόφαση του Πρωτοδικείου της 1ης Οκτωβρίου 1998, T-155/97, *Natural van Dam* και *Danser Container Line* κατά Επιτροπής (Συλλογή 1998, σ. II-3921), όπου αναφέρεται ότι, ως παρέκκλιση από το ισχύον γενικό καθεστώς, η διάταξη του άρθρου 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ, του κανονισμού 1101/89 πρέπει να ερμηνεύεται συσταλτικά.
- 44 Επιπλέον η Επιτροπή υποστηρίζει ότι οι προσφεύγοντες δεν απέδειξαν ότι το *Durance* ανταποκρίνεται στη ρύθμιση που διέπει την αποκλειστική μεταφορά τέφρας, η οποία σκοπεύει στην προστασία του περιβάλλοντος.
- 45 Εξάλλου, αντίθετα με όσα υποστηρίζουν οι προσφεύγοντες, το έγγραφο της επιθεωρήσεως ναυσιπλοΐας προς την ολλανδική γενική διεύθυνση μεταφορών της 14ης Μαΐου 1997 αποδεικνύει ότι το *Durance* μπορεί να μεταφέρει εμπορεύματα διαφόρων τύπων. Ομοίως οι γενικές αναφορές στα τεχνικά χαρακτηριστικά που περιέχει η επιστολή της 18ης Ιουλίου 1997 της εταιρίας *Transpo Maastricht* δεν είναι ικανές να αποδυναμώσουν το συμπέρασμα αυτό. Συναφώς, η περίπτωση του *Durance* μπορεί να συγκριθεί με την περίπτωση του σκάφους *VOF Challenger* για το οποίο δεν χορηγήθηκε η ζητηθείσα εξαίρεση λόγω της ικανότητας του σκάφους να μεταφέρει διαφόρων ειδών κονιορτώδη προϊόντα. Επιπλέον, οι προσαρμογές και μετατροπές για τις οποίες γίνεται λόγος στο έγγραφο του ΙΡΕC της 23ης Σεπτεμβρίου 1996, ακόμη και αν πραγματοποιήθηκαν, πράγμα που δεν αποδείχθηκε, δεν περιορίζουν την ικανότητα του εν λόγω σκάφους να μεταφέρει εμπορεύματα διαφόρων κατηγοριών.
- 46 Τέλος, η Επιτροπή αντικρούει τον ισχυρισμό των προσφευγόντων ότι έχουν καθιερωθεί διάφοροι βαθμοί εξειδικεύσεως. Μόνη η εφαρμογή των κριτηρίων της ερμηνευτικής σημείωσης και ειδικότερα της απαιτήσεως ότι το συγκεκριμένο σκάφος πρέπει να είναι κατάλληλο για τη μεταφορά εμπορευμάτων άλλων κατηγοριών, δικαιολογεί εν προκειμένω την άρνηση χορηγήσεως της ζητούμενης εξαίρεσης.

- 47 Σχετικά με το δεύτερο κριτήριο, η Επιτροπή φρονεί ότι η γενική ονομασία «κονιορτώδες προϊόν» καλύπτει ευρύ φάσμα εμπορευμάτων. Η Επιτροπή διευκρινίζει συναφώς ότι τα σκάφη που, όπως το σκάφος VOF Challenger, μεταφέρουν κονιορτώδη προϊόντα υπάγονται συστηματικά στον κανόνα «παλαιό αντί νέου».
- 48 Τρίτον, σχετικά με τον ισχυρισμό ότι αγνόησε τους στόχους της πολιτικής εξυγίανσεως του τομέα των πλωτών μεταφορών εμπορευμάτων, η Επιτροπή υπενθυμίζει, πρώτον, ότι τα κριτήρια που διατύπωσε με την ερμηνευτική σημείωση καθορίστηκαν μετά από αίτηση των ενδιαφερομένων κρατών μελών, της Ελβετίας, των αρχών διαφόρων ταμείων διαλύσεως και αντιπροσωπευτικών στο κοινοτικό επίπεδο οργανώσεων της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, που τα ενέκριναν, και από τότε τα κριτήρια αυτά εφαρμόστηκαν επανειλημμένα.
- 49 Δεύτερον, οι στόχοι του κανονισμού 1101/89 είναι η εξάλειψη των διαρθρωτικών πλεονασμάτων στον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας με μέτρα διαλύσεως και η διατήρηση της σχέσεως προσφοράς και ζήτησεως χάρη στον κανόνα «παλαιό αντί νέου». Για τον λόγο αυτό μόνο τα σκάφη που ανταποκρίνονται και στα τρία κριτήρια της ερμηνευτικής σημείωσης μπορούν να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής του κανόνα αυτού.
- 50 Τρίτον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι το ζήτημα αν σε κάποιο τμήμα της οικείας αγοράς επικρατεί ή όχι κατάσταση πλεονάζουσας ικανότητας δεν ασκεί επιρροή, δεδομένου ότι ο κανονισμός 1101/89 έχει γενικό χαρακτήρα και αφορά ολόκληρη την εσωτερική ναυσιπλοΐα. Μόνο η τήρηση των κριτηρίων εφαρμογής του άρθρου 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ, του εν λόγω διαγωνισμού παρέχει τη δυνατότητα χορηγήσεως της εν λόγω εξαίρεσης.
- 51 Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι ο μόνος σκοπός που επιδιώκει ο κανόνας «παλαιό αντί νέου» είναι η εξυγίανση του τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας με τη μείωση των υπαρχόντων πλεονασμάτων ενώ η μετατόπιση της μεταφοράς ορισμένων κατηγοριών εμπορευμάτων από τις οδικές στις ποτάμιες μεταφορές δεν δικαιολογούν τη χορήγηση εξαίρεσης.

- 52 Τέλος, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι στην από 16 Δεκεμβρίου 1996 επιστολή που της απηύθυνε η εταιρία Transpo Maastricht, η τελευταία ανέφερε ότι το Durance δεν έπλεε στο δίκτυο αλληλοσυνδεομένων πλωτών οδών του Βελγίου, της Γερμανίας, της Γαλλίας, του Λουξεμβούργου, των Κάτω Χωρών και της Ελβετίας κατά τον χρόνο θέσεως σε ισχύ του κανονισμού 1101/89, επιβεβαιώνοντας έτσι ότι το εν λόγω σκάφος δεν υπαγόταν τότε στον κανονισμό αυτό.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 53 Πρέπει, πρώτον, να διαπιστωθεί ότι, κατά το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο α, του κανονισμού 1101/89, ο κανόνας «παλαιό αντί νέου» εφαρμόζεται στα σκάφη που εξέρχονται από τις εθνικές οδούς οι οποίες δεν συνδέονται με άλλες πλωτές οδούς της Κοινότητας. Όπως όμως προκύπτει από την επιστολή της 16ης Δεκεμβρίου 1996 της εταιρίας Transpo Maastricht προς την Επιτροπή, κατά τον χρόνο θέσεως σε ισχύ του κανονισμού 1101/89, το Durance δεν έπλεε στο δίκτυο εθνικών οδών που συνδέονται με άλλες πλωτές οδούς της Κοινότητας. Εξάλλου, οι προσφεύγοντες εν προκειμένω δεν αμφισβήτησαν ότι, κατά την έναρξη ισχύος του εν λόγω κανονισμού, το Durance δεν υπαγόταν σ' αυτόν. Κατά συνέπεια, πρέπει να θεωρηθεί ότι το Durance υπάγεται στο γενικό σύστημα του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο α.
- 54 Με την προσβαλλομένη απόφαση η Επιτροπή κρίνει ότι οι προσφεύγοντες δεν απέδειξαν ότι είχαν πραγματοποιηθεί οι αναγκαίες μετατροπές και προσαρμογές για να καταστεί το σκάφος εξειδικευμένο.
- 55 Πρέπει συνεπώς να εξεταστεί αν, από τα στοιχεία που προσκόμισαν οι προσφεύγοντες στην Επιτροπή, προκύπτει ότι οι εν λόγω τεχνικές μετατροπές πραγματοποιήθηκαν. Συναφώς πρέπει να υπομνησθεί ότι, στο πλαίσιο προσφυγής ακυρώσεως δυνάμει του άρθρου 173 της Συνθήκης (νυν, κατόπιν τροποποίησης, άρθρο 230 ΕΚ), η νομιμότητα μιας κοινοτικής πράξεως πρέπει να εκτιμάται σε συνάρτηση μόνο με τα στοιχεία που είχε στη διάθεσή της η Επιτροπή κατά τον χρόνο εκδόσεως της πράξεως (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις του Πρωτοδικείου της 25ης Ιουνίου 1998, T-371/94 και T-394/94,

British Airways κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, σ. II-2405, σκέψη 81, και της 4ης Μαρτίου 1999, T-87/96, Assicurazioni Generali και Unicredito κατά Επιτροπής, που δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στη Συλλογή, σκέψη 70).

- 56 Βεβαίως, η αίτηση εξαιρέσεως της 1ης Οκτωβρίου 1996 αναφέρει ότι «το πλοίο είναι εξοπλισμένο με ειδικές εγκαταστάσεις για τη μεταφόρτωση χωρίς τη δημιουργία κονιορτού, τέφρας υπό τη μορφή σκόνης προκειμένου να τηρούνται οι ισχύουσες οικολογικές προδιαγραφές».
- 57 Ωστόσο, αντίθετα με τον ισχυρισμό των προσφευγόντων, ούτε από το έγγραφο της επιθεώρησης ναυτιλίας προς την ολλανδική διεύθυνση μεταφορών της 14ης Μαΐου 1997 ούτε από το έγγραφο του IPEC προς την εταιρία Transpo Maastricht της 23ης Σεπτεμβρίου 1996 προκύπτει ότι το Durance ήταν εξοπλισμένο με τις εγκαταστάσεις αυτές.
- 58 Συγκεκριμένα, το έγγραφο της 14ης Μαΐου 1997 περιέχει μια γενική περιγραφή των τεχνικών χαρακτηριστικών που πρέπει να έχουν τα πλοία τα εξοπλισμένα για την εντός δεξαμενών μεταφορά προϊόντων υπό μορφή σκόνης και ουδόλως αναφέρει ότι το Durance διέθετε τέτοιο εξοπλισμό (βλ. το οικείο χωρίο στη σκέψη 11 ανωτέρω).
- 59 Η επιστολή του IPEC προς την εταιρία Transpo Maastricht της 23ης Σεπτεμβρίου 1996 αναφέρει τα ακόλουθα:

«Κατόπιν της αιτήσεώς σας, σας διαβιβάζουμε τις παρατηρήσεις μας επί των προσαρμογών και μετατροπών που χρειάζεται το [Durance] που αγοράσατε, για να είναι κατάλληλο για τη μεταφορά κονιορτώδους τέφρας σύμφωνα με τις ακόλουθες προδιαγραφές και δραστηριότητες.

(...)

Οι προσαρμογές αυτές έχουν ως συνέπεια ότι το πλοίο δεν είναι πλέον κατάλληλο για τη μεταφορά άλλου φορτίου εκτός της κονιορτώδους τέφρας.

Ελπίζουμε ότι φανήκαμε χρήσιμοι και θεωρούμε ότι θα εφαρμοστούν καταλλήλως τα προαναφερθέντα σημεία.»

- 60 Δεν προκύπτει δηλαδή ούτε από αυτό το έγγραφο ότι πραγματοποιήθηκαν οι εν λόγω τεχνικές μετατροπές.
- 61 Συναφώς, η ερμηνεία που διατύπωσαν οι προσφεύγοντες με τις απαντήσεις τους στις ερωτήσεις του Πρωτοδικείου και επανέλαβαν κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ότι δηλαδή η τελευταία φράση της επιστολής της 23ης Σεπτεμβρίου 1996 δεν αφορά το Durance αλλά ένα άλλο σκάφος δεν μπορεί να γίνει δεκτή. Πράγματι, καίτοι οι προσφεύγοντες προσκόμισαν υπέρ της απόψεώς τους ένα έγγραφο του ΙΡΕC της 16ης Ιουνίου 1999, όπου αναφέρεται ότι η επίδικη φράση αφορούσε ένα άλλο πλοίο του ίδιου πλοιοκτήτη, ουδώς προκύπτει από την επιστολή της 23ης Σεπτεμβρίου 1996 στην οποία μνημονεύεται μόνο το Durance, ότι αυτή δεν αφορούσε αυτό το πλοίο αλλά ένα άλλο.
- 62 Κατά συνέπεια, η Επιτροπή βασίμως θεώρησε ότι οι προσφεύγοντες δεν απέδειξαν ότι είχαν πραγματοποιηθεί οι τεχνικές εγκαταστάσεις που θα επέτρεπαν κατά την άποψή τους να χαρακτηριστεί το Durance ως εξειδικευμένο σκάφος κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ, του κανονισμού 1101/89.
- 63 Επιπλέον, οι προσφεύγοντες δεν απέδειξαν, ούτε καν υποστήριξαν ότι οι μετατροπές που έγιναν στο Durance το 1982 έδωσαν στο πλοίο τον χαρακτήρα εξειδικευμένου

σκάφους, κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ, του κανονισμού 1101/89. Συναφώς, υποστήριξαν με την προσφυγή τους ότι «το σκάφος αυτό πρέπει να εκτιμηθεί βάσει της τωρινής του κατάστασης, δηλαδή όπως έχει μετατραπεί και διαρρυθμιστεί για τη μεταφορά κονιορτώδους τέφρας».

64 Κατά συνέπεια, τα επιχειρήματα των προσφευγόντων που αναφέρονται στην ύπαρξη αντιφάσεων μεταξύ των δύο πρώτων κριτηρίων της ερμηνευτικής σημείωσης και στην κακή εφαρμογή των κριτηρίων αυτών εν προκειμένω είναι αλυσιτελή.

65 Τέλος, ο ισχυρισμός ότι οι αρμόδιες υπηρεσίες της Επιτροπής κλήθηκαν να επιθεωρήσουν το Durance, ιδίως με την επιστολή της εταιρίας Transpo Maastricht της 18ης Ιουλίου 1997, αντικρούεται από το ίδιο το περιεχόμενο αυτής της επιστολής και από τις δηλώσεις των προσφευγόντων κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, που επιβεβαίωσαν ότι ουδέποτε διατύπωσαν τέτοια πρόταση.

66 Σχετικά με τον ισχυρισμό ότι τα κριτήρια που εφάρμοσε η Επιτροπή με την προσβαλλόμενη απόφαση είναι ακατάλληλα για την επιδίωξη των στόχων της κοινοτικής πολιτικής διαρθρωτικής εξυγιάνσεως, πρέπει να σημειωθεί ότι η Επιτροπή βασίμως θεώρησε με την προσβαλλόμενη απόφαση ότι οι προσφεύγοντες δεν απέδειξαν ότι είχαν πραγματοποιηθεί οι τεχνικές τροποποιήσεις που κατά την άποψή τους θα έδιναν στο σκάφος τον χαρακτήρα εξειδικευμένου σκάφους.

67 Υπό τις συνθήκες αυτές παρέλκει η εξέταση του ζητήματος μήπως, όπως ισχυρίζονται οι προσφεύγοντες, τα κριτήρια που εφάρμοσε η Επιτροπή δεν συνάδουν προς τους στόχους της πολιτικής διαρθρωτικής εξυγιάνσεως της ναυτιλίας που επιδιώκει ο εν λόγω κανονισμός.

68 Άρα ο πρώτος λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί.

Επί του δευτέρου λόγου ακυρώσεως που είναι η παραβίαση της αρχής της αντιδικίας

Επιχειρήματα των διαδίκων

- 69 Οι προσφεύγοντες υποστηρίζουν, πρώτον, ότι αγνοούσαν την ύπαρξη της ερμηνευτικής σημείωσης.
- 70 Προσάπτουν επίσης στην Επιτροπή ότι επικαλέστηκε μια απόφαση της ομάδας εμπειρογνομόνων «διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας» με την οποία η ομάδα αυτή τάχθηκε ομόφωνα κατά της χορήγησης της ζητηθείσας εξαίρεσης. Οι προσφεύγοντες εγείρουν το ζήτημα κατά πόσον υπήρξε σκοπίμη η παρέμβαση της ομάδας εμπειρογνομόνων, παρατηρώντας ότι, κατά το άρθρο 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ, του κανονισμού 1101/89, η διαβούλευση γίνεται με τα κράτη μέλη και τους αντιπροσωπευτικούς οργανισμούς εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε κοινοτικό επίπεδο.
- 71 Επιπλέον, οι προσφεύγοντες υποστηρίζουν ότι δεν έλαβαν γνώση του από 5 Οκτωβρίου 1997 εγγράφου της ολλανδικής γενικής διευθύνσεως μεταφορών προς την Επιτροπή όπου αναφέρεται ότι, σύμφωνα με το έγγραφο της επιθεωρήσεως ναυσιπλοΐας της 14ης Μαΐου 1997 και την απάντηση της εταιρίας Transpo Maastricht της 18ης Ιουλίου 1997, το Durance μπορούσε να μεταφέρει πλείονες κατηγορίες εμπορευμάτων. Οι προσφεύγοντες ζητούν να προσκομιστεί το έγγραφο της 5ης Οκτωβρίου 1997 που διατυπώνει ένα εσφαλμένο συμπέρασμα. Επιπλέον, από τα πρακτικά της συσκέψεως της ομάδας εμπειρογνομόνων «διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας» της 17ης Οκτωβρίου 1997 προκύπτει ότι όχι μόνο το έγγραφο της ολλανδικής γενικής διευθύνσεως μεταφορών της 5ης Οκτωβρίου 1997 χρησιμοποιήθηκε κακόπιστα αλλά και ότι η εν λόγω διεύθυνση εφάρμοσε κριτήριο διαφορετικό αυτού που είχε υιοθετήσει η Επιτροπή.
- 72 Η Επιτροπή αντιτείνει ότι τα κριτήρια που διατυπώνει με την ερμηνευτική σημείωσή της καταρτίστηκαν σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη, τα ταμεία και τις εθνικές

επαγγελματικές οργανώσεις (μεταξύ των οποίων και το ολλανδικό ταμείο διαλύσεως). Η Επιτροπή φρονεί ότι τα κριτήρια αυτά είναι γνωστά στους επαγγελματίες του τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας άρα και στην εταιρία Transpo Maastricht, από το 1990. Επιπλέον, το περιεχόμενο των επιστολών που ανταλλάχθηκαν μεταξύ των διαφόρων μετασχόντων στη διαδικασία εξετάσεως της αιτήσεως εξαίρεσεως αναδεικνύει τα κριτήρια αυτά και τη σημασία τους για τη χορήγηση της εν λόγω εξαίρεσης.

73 Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι δεν δεσμεύεται από τη γνώμη των κρατών μελών και των αντιπροσωπευτικών οργανώσεων της εσωτερικής ναυσιπλοΐας ούτε και οφείλει να κοινοποιεί τα πρακτικά των συσκέψεων αυτών των μερών στην αιτούσα επιχείρηση, πριν αποφανθεί επί της αιτήσεώς της.

74 Εν πάση περιπτώσει, από τα συνοπτικά πρακτικά των συσκέψεων των εκπροσώπων των κρατών μελών και των οικείων επαγγελματικών οργανώσεων της 21ης Μαρτίου και 23ης Μαΐου 1997 προκύπτει ότι, αν δεν πληρούνται τα κριτήρια, δεν μπορεί να χορηγηθεί η ζητούμενη εξαίρεση. Ακριβώς όμως η ομάδα εμπειρογνομόνων «διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας» θεώρησε, κατά τη σύνοδό της της 17ης Οκτωβρίου 1997, ότι το Durance ήταν κατάλληλο για τη μεταφορά και άλλων εμπορευμάτων εκτός της κονιορτώδους τέφρας.

75 Σχετικά με το νομότυπο της διαδικασίας η Επιτροπή παρατηρεί ότι ζήτησε τη γνώμη της ομάδας εμπειρογνομόνων «διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας», που απαρτίζεται από εκπροσώπους των κρατών μελών και των αντιπροσωπευτικών στο κοινοτικό επίπεδο οργανώσεων της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

76 Η Επιτροπή υποστηρίζει τέλος ότι, αντίθετα με τον ισχυρισμό των προσφευγόντων, η άποψή τους καθώς και οι επιστολές της 14ης Μαΐου, της 18ης Ιουλίου και της 14ης Οκτωβρίου 1997 περιήλθαν στη γνώση των μετασχόντων στη σύσκεψη της 17ης Οκτωβρίου 1997. Συνεπώς οι τελευταίοι ήταν πλήρως ενήμεροι της καταστάσεως όταν πρότειναν ομόφωνα στην Επιτροπή να μη χορηγήσει τη ζητούμενη εξαίρεση.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 77 Πρέπει, πρώτον, να διαπιστωθεί ότι το επιχείρημα των προσφευγόντων ότι αγνοούσαν την ύπαρξη της ερμηνευτικής σημείωσης δεν μπορεί να γίνει δεκτό.
- 78 Συγκεκριμένα, από την αίτηση περί εξαιρέσεως της 1ης Οκτωβρίου 1996 προκύπτει ότι η εταιρία Transpo Maastricht γνώριζε τα τρία κριτήρια που καθόρισε η Επιτροπή με την εν λόγω σημείωση, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και τις επαγγελματικές οργανώσεις τους.
- 79 Η αίτηση περί εξαιρέσεως αναφέρει συναφώς τα ακόλουθα:

«Το είδος φορτίου δεν μπορεί να μεταφερθεί από σκάφη που δεν έχουν ειδικό εξοπλισμό λόγω της κονιορτώδους φύσεώς του (...).

Λόγω του εξοπλισμού αυτού, το σκάφος είναι ακατάλληλο για τη μεταφορά άλλου είδους φορτίων.

Δευτερευόντως δηλώνουμε ότι αν εφαρμοστεί το άρθρο 8, παράγραφος 1, στο σκάφος είμαστε διατιθεμένοι να εφαρμόσουμε πλήρως τον κανονισμό “παλαιό αντί νέου”, στην περίπτωση που για κάποιους λόγους θα μεταφέραμε κάποιου άλλου είδους φορτίο με το [Durance].»

- 80 Όσον αφορά ειδικότερα την τελευταία παράγραφο ανωτέρω, οι προσφεύγοντες δήλωσαν, απαντώντας σε ερώτηση του Πρωτοδικείου, ότι είχε ως αντικείμενο την ανταπόκριση στο τρίτο κριτήριο της ερμηνευτικής σημείωσης.
- 81 Εν συνεχεία πρέπει να σημειωθεί ότι το επιχείρημα των προσφευγόντων περί παραβάσεως του άρθρου 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ, του κανονισμού 1101/89, καθότι δεν ζητήθηκε η γνώμη των κρατών μελών και των αντιπροσωπευτικών οργανώσεων της εσωτερικής ναυσιπλοΐας είναι και αυτό αβάσιμο.
- 82 Πράγματι, η Επιτροπή προσκόμισε τα συμπεράσματα στα οποία κατέληξε η σύσκεψη της ομάδας εμπειρογνομόνων της 21ης Μαρτίου 1998 και η σύσκεψη της Επιτροπής της 23ης Μαΐου 1997 με τους εκπροσώπους των οικείων κρατών μελών, της Ελβετίας και των ταμείων διαλύσεως των χωρών αυτών, κατά τις οποίες εξετάστηκε η επίδικη αίτηση εξαιρέσεως και ζητήθηκε η παρέμβαση του ολλανδικού ταμείου διαλύσεως.
- 83 Επιπλέον, από τα πρακτικά της συσκέψεως της ομάδας εμπειρογνομόνων, της 17ης Οκτωβρίου 1997 προκύπτουν τα ακόλουθα:

«Εξετάζονται οι αιτήσεις εξαιρέσεως για τρία ειδικευμένα σκάφη βάσει μιας σημείωσης των υπηρεσιών της Επιτροπής. Κατά τη διάρκεια της συνόδου υπεβλήθη η αίτηση εξαιρέσεως για ένα τέταρτο σκάφος:

Οι εκπρόσωποι των κρατών μελών και του επαγγελματικού τομέα είναι της γνώμης ότι οι τέσσερις αιτήσεις εξαιρέσεως πρέπει να απορριφθούν:

(...)

- γ) Σκάφος-δεξαμενή, προοριζόμενο για τη μεταφορά κονιορτώδους τέφρας: η αίτηση αυτή εξετάστηκε στις συσκέψεις της 21ης Μαρτίου 1997 και της 23ης Μαΐου 1997· κατά την τελευταία σύσκεψη, το ολλανδικό ταμείο [διαλύσεως] κλήθηκε να εξετάσει αν το σκάφος μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για τη μεταφορά άλλων κονιορτωδών προϊόντων. Σε έγγραφο της 5ης Οκτωβρίου 1997 προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το ολλανδικό ταμείο [διαλύσεως] αναφέρει ότι δεν έχει λάβει μέχρι στιγμής σαφή απάντηση από τον κύριο του σκάφους εξ ου και συμπεραίνει ότι το σκάφος, όπως είναι εξοπλισμένο προσφέρεται για τη μεταφορά και άλλων ειδών προϊόντων. Κατά συνέπεια, οι εκπρόσωποι είναι της γνώμης ότι η αίτηση εξαιρέσεως δεν πρέπει να γίνει δεκτή.»
- 84 Αποδεικνύεται δηλαδή ότι, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ, του κανονισμού 1101/89, η Επιτροπή διαβουλεύθηκε προκειμένου να εκδόσει την προσβαλλομένη απόφαση, με τα κράτη μέλη και τις οικείες επαγγελματικές οργανώσεις.
- 85 Τέλος, οι προσφεύγοντες προσάπτουν στην Επιτροπή ότι δεν τους διαβίβασε το έγγραφο της ολλανδικής γενικής διεύθυνσεως μεταφορών της 5ης Οκτωβρίου 1997.
- 86 Ωστόσο, η Επιτροπή δεν υποχρεούται να ενημερώσει τους αιτούντες την εξαίρεση αναλυτικά για την άποψη των κρατών μελών και των αντιπροσωπευτικών οργανώσεων της εσωτερικής ναυσιπλοΐας που, βάσει του άρθρου 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ, του κανονισμού 1101/89, έχουν ρόλο συμβουλευτικό (βλ. απόφαση Natural van Dam και Danser Container Line κατά Επιτροπής, προαναφερθείσα, σκέψη 51).
- 87 Πρέπει όμως να διαπιστωθεί ότι στο πλαίσιο αυτής της συμβουλευτικής γνώμης, η ομάδα εμπειρογνομόνων «διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας» αποφάσισε κατά τη σύνοδο της 21ης Μαρτίου 1997 να ζητήσει από το ολλανδικό ταμείο διαλύσεως να εξετάσει αν το Durance εμφανίζει τα τεχνικά χαρακτηριστικά ενός εξειδικευμένου σκάφους και να γνωστοποιήσει στην Επιτροπή το πόρισμα της εξέτασής του. Κατόπιν αυτού, η ολλανδική γενική διεύθυνση μεταφορών ζήτησε

πληροφορίες από την προσφεύγουσα και από την επιθεώρηση ναυσιπλοΐας. Στο επί-
 δικο έγγραφο της 5ης Οκτωβρίου 1997, η ολλανδική γενική διεύθυνση μεταφορών
 γνωστοποίησε στην Επιτροπή τα πορίσματα της έρευνάς της.

88 Το έγγραφο αυτό επομένως δεν μπορεί να έχει μεγαλύτερη αξία από μια συμβουλευτική
 γνώμη, η δε ανάλυση αυτή δεν εξουδετερώνεται από το γεγονός ότι η Επιτροπή θεώρησε
 με την προσβαλλομένη απόφαση ότι το έγγραφο της 5ης Οκτωβρίου 1997 επιρρωννύει
 την εκτίμησή της.

89 Κατά συνέπεια, πρέπει να θεωρηθεί ότι η Επιτροπή δεν είχε την υποχρέωση να διαβι-
 βάσει στους προσφεύγοντες το έγγραφο της 5ης Οκτωβρίου 1997.

90 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι ο δεύτερος λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορρι-
 φθεί.

*Επί του τρίτου λόγου ακυρώσεως, της παραβιάσεως της αρχής της απαγορεύσεως των
 διακρίσεων*

Επιχειρήματα των διαδίκων

91 Οι προσφεύγοντες παρατηρούν ότι η Επιτροπή χορήγησε στο παρελθόν εξαιρέσεις
 βάσει του άρθρου 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ, του κανονισμού 1101/89 για σκάφη του
 ίδιου τύπου που παρουσίαζαν τα ίδια τεχνικά χαρακτηριστικά. Πρέπει συνεπώς να
 διαπιστωθεί ότι το Durance, όπως ακριβώς και εκείνα τα σκάφη, δεν συμβάλλει στην
 αύξηση της υπάρχουσας πλεονάζουσας ικανότητας και εμφανίζει τα χαρακτηριστικά
 εξειδικευμένου σκάφους.

- 92 Οι προσφεύγοντες απαιτούν από την Επιτροπή την προσκόμιση των αποφάσεων που χορηγούν τέτοιες εξαιρέσεις και υποστηρίζουν ότι υπέστησαν δυσμενή διάκριση.
- 93 Οι προσφεύγοντες προσθέτουν ότι η δική τους αίτηση εξαιρέσεως δεν μπορεί να συγκριθεί με την αφορώσα το σκάφος VOF Challenger, την οποία απέρριψε η Επιτροπή διότι το εν λόγω σκάφος ήταν κατάλληλο για τη μεταφορά διαφόρων ειδών εμπορευμάτων (τσιμέντο, κονιορτώδης τέφρα, ασβέστη, ασβεστοκονία). Παρατηρούν επίσης ότι η Επιτροπή εξείρεσε του πεδίου εφαρμογής του κανόνα «παλαιό αντί νέου» πλείονα σκάφη μεταφοράς ιπτάμενης τέφρας.
- 94 Τέλος, οι προσφεύγοντες προτείνουν να αποδείξουν τους ισχυρισμούς τους με κάθε νόμιμο μέσο και ειδικότερα με μάρτυρες και πραγματογνώμονες.
- 95 Η Επιτροπή αντιτείνει ότι στο παρελθόν απέρριψε αιτήσεις εξαιρέσεως παρόμοιες με αυτήν των προσφευγόντων και προσκομίζει μια πρόσφατη απορριπτική απόφαση αφορώσα το σκάφος VOF Challenger. Η Επιτροπή επισημαίνει πάντως ότι ο αριθμός των αιτήσεων εξαιρέσεως από τον κανόνα «παλαιό αντί νέου» παραμένει περιορισμένος και θεωρεί ότι η κατάσταση αυτή δικαιολογείται από την άποψη των κυρίων των σκαφών ότι δηλαδή τα σκάφη δεν μπορούν να υπαχθούν σε εξαίρεση.
- 96 Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι δεκατρία σκάφη νηολογημένα στο Βέλγιο υπήχθησαν στον κανονισμό 1101/89 και οι κύριοί τους κατέβαλαν την ειδική εισφορά «παλαιό αντί νέου». Η Επιτροπή προσθέτει ότι με δύο αποφάσεις της 23ης Μαΐου 1990 και της 3ης Μαΐου 1991 έκρινε ότι πρέπει να χορηγηθεί η εξαίρεση του άρθρου 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ, για δύο σκάφη, δεδομένου ότι οι αιτούντες απέδειξαν ότι πληρούνται τα κριτήρια της ερμηνευτικής ανακοίνωσης.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 97 Οι προσφεύγοντες προβάλλουν, με τον λόγο αυτό, παραβίαση της αρχής της απαγορεύσεως των διακρίσεων καθότι η Επιτροπή χορήγησε την εξαίρεση του άρθρου 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ, του κανονισμού 1101/89 σε κυρίως σκαφών που εμφάνιζαν τα ίδια τεχνικά χαρακτηριστικά με το Durance. Ζητούν δε να προσκομίσει η Επιτροπή τις αντίστοιχες αποφάσεις.
- 98 Πρέπει όμως να σημειωθεί ότι, εφόσον ένα σκάφος δεν εμφανίζει τα χαρακτηριστικά εξειδικευμένου σκάφους κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ, του κανονισμού 1101/89, η εξαίρεση του άρθρου αυτού δεν μπορεί να εφαρμοστεί με την αιτιολογία ότι χορηγήθηκε ήδη για άλλο σκάφος με τα ίδια τεχνικά χαρακτηριστικά, τη στιγμή που το Πρωτοδικείο δεν ασχολήθηκε με την περίπτωση του σκάφους αυτού (βλ. κατ' αναλογία, αποφάσεις του Πρωτοδικείου της 11ης Δεκεμβρίου 1996, T-49/95, Van Meegen κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. II-1799, σκέψη 56, και του Δικαστηρίου της 31ης Μαρτίου 1993, C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85 και C-125/85 έως C-129/85, Ahlström Osakeyhtiö κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1993, σ. I-1307, σκέψη 197).
- 99 Επομένως, δεν χρειάζεται να καλέσει το Πρωτοδικείο την Επιτροπή να προσκομίσει παλαιότερες αποφάσεις που εξέδωσε στο ίδιο νομοθετικό πλαίσιο σχετικά με άλλα σκάφη.
- 100 Εν πάση περιπτώσει, το γεγονός ότι η Επιτροπή έκρινε σε παλαιότερες υποθέσεις ότι είχε εφαρμογή η εξαίρεση του άρθρου 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ, του κανονισμού 1101/89 δεν μπορεί κατ' αρχήν να της στερήσει την εξουσία να λάβει διαφορετική απόφαση σε μια νέα υπόθεση εφόσον δεν πληρούνται οι όροι του εν λόγω άρθρου.

- 101 Δεδομένου ότι η Επιτροπή βασίμως θεώρησε ότι οι προσφεύγοντες δεν απέδειξαν ότι έγιναν πράγματι οι τεχνικές μετατροπές που κατά την άποψή τους θα προσέδιδαν στο επίδικο σκάφος τον χαρακτήρα εξειδικευμένου σκάφους, ο λόγος ακυρώσεως της παραβιάσεως της αρχής της απαγορεύσεως των διακρίσεων πρέπει να απορριφθεί.
- 102 Τέλος, είναι περιττό να επιτραπεί στους προσφεύγοντες να αποδείξουν τους ισχυρισμούς τους με κάθε νόμιμο μέσο. Πράγματι, από τη δικογραφία προκύπτει σαφώς ότι τους δόθηκε η δυνατότητα να αποδείξουν την ακρίβεια των ισχυρισμών τους κατά τη διαδικασία εξετάσεως της αιτήσεως εξαιρέσεως από την Επιτροπή και συγκεκριμένα από την ολλανδική γενική διεύθυνση μεταφορών με την από 27 Μαΐου 1997 επιστολή της προς την εταιρία Transpo Maastricht.
- 103 Από όλα τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι η προσφυγή πρέπει να απορριφθεί στο σύνολό της.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 104 Κατά το άρθρο 87, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπήρχε σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Δεδομένου ότι οι προσφεύγοντες ηττήθηκαν, πρέπει να καταδικαστούν στα δικαστικά έξοδα, σύμφωνα με το αίτημα της Επιτροπής.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ (πέμπτο τμήμα)

αποφασίζει:

- 1) Απορρίπτει την προσφυγή.
- 2) Οι προσφεύγοντες φέρουν τα δικαστικά τους έξοδα καθώς και, αλληλεγγύως, τα έξοδα της Επιτροπής.

Cooke

García-Valdecasas

Lindh

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο την 1η Φεβρουαρίου 2000.

Ο Γραμματέας

Ο Πρόεδρος

H. Jung

R. García-Valdecasas