

ARREST VAN HET GERECHT (Vijfde kamer)

1 februari 2000 *

In zaak T-63/98,

Transpo Maastricht BV, vennootschap naar Nederlands recht, gevestigd te Maastricht (Nederland),

en

M. Ooms, wonende te Terneuzen (Nederland),

vertegenwoordigd door **M. J. van Dam**, advocaat te Rotterdam, domicilie gekozen hebbende te Luxemburg ten kantore van **F. Entringer**, advocaat aldaar, Rue Philippe II 34 A,

verzoekers,

tegen

Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door **M. Lugard** en **L. Pignataro**, leden van haar juridische dienst, als gemachtigden, domicilie gekozen hebbende te Luxemburg bij **C. Gómez de la Cruz**, lid van die dienst, Centre Wagner, Kirchberg,

verweerster,

betreffende een verzoek om nietigverklaring van de beschikking van de Commissie van 13 februari 1998 houdende weigering om verzoekers voor het

* Procestaal: Nederlands.

schip „Durance” een ontheffing te verlenen krachtens artikel 8, lid 3, sub c, van verordening (EEG) nr. 1101/89 van de Raad van 27 april 1989 betreffende de structurele sanering van de binnenvaart (PB L 116, blz. 25),

wijst

HET GERECHT VAN EERSTE AANLEG (Vijfde kamer),

samengesteld als volgt: J. D. Cooke, kamerpresident, R. García-Valdecasas en P. Lindh, rechters,

griffier: J. Palacio González, administrateur

gezien de stukken en na de mondelinge behandeling op 6 juli 1999,

het navolgende

Arrest

De aan het beroep ten grondslag liggende feiten

- 1 Verordening (EEG) nr. 1101/89 van de Raad van 27 april 1989 betreffende de structurele sanering van de binnenvaart (PB L 116, blz. 25), beoogt de vermindering van de structurele overcapaciteit ten aanzien van de vloten, die zich in alle sectoren van de markt voor het vervoer over de binnenwateren

voordoet. Hiertoe wordt in een op gemeenschapsniveau gecoördineerde sloopactie alsmede in begeleidende maatregelen voorzien. Op grond van de „oud-voor-nieuw”-regel is de eigenaar van een nieuw gebouwd vaartuig, een uit een derde land ingevoerd vaartuig of een vaartuig afkomstig uit de nationale binnenwateren die niet met de andere waterwegen van de Gemeenschap in verbinding staan, verplicht, voor de ingebruikneming ervan, een daarmee gelijkwaardig tonnage te laten slopen, zonder daarvoor een sloopuitkering te ontvangen. Indien hij geen scheepsruimte laat slopen, moet hij een speciale bijdrage betalen aan het daartoe opgerichte fonds waaronder zijn nieuwe vaartuig ressorteert (artikel 8, lid 1, sub a, van verordening nr. 1101/89).

- 2 Ingevolge artikel 8, lid 3, sub c, van verordening nr. 1101/89 kan de Commissie, na raadpleging van de lidstaten en de op communautair niveau representatieve binnenvaartorganisaties, „gespecialiseerde vaartuigen” uitsluiten van de toepassing van lid 1.
- 3 Op 7 december 1990 stelde de Commissie na raadpleging van de betrokken lidstaten, Zwitserland, de autoriteiten van de diverse sloopfondsen en de op communautair niveau representatieve binnenvaartorganisaties een notitie op betreffende het ontwikkelen van algemene criteria voor de beoordeling van aanvragen om ontheffing van de „oud-voor-nieuw”-regel voor gespecialiseerde vaartuigen (Raadsverordening nr. 1101/89) (hierna: „interpretatieve notitie”).
- 4 Volgens deze notitie kan een ontheffing worden verleend, indien de drie volgende cumulatieve voorwaarden zijn vervuld:

„— het vaartuig dient speciaal ontworpen te zijn voor het vervoer van één bepaalde ladingsoort en dient technisch ongeschikt te zijn voor het vervoer van andere ladingsoorten;

— de betreffende ladingsoort kan of mag niet vervoerd worden door schepen die niet over de bedoelde speciale uitrusting beschikken;

- de eigenaar van een speciaal vaartuig dient te verklaren geen andere ladingssoorten te zullen vervoeren, zolang de oud-voor-nieuw-regeling van kracht is, en bereid te zijn achteraf alsnog de speciale oud-voor-nieuw-bijdrage te betalen, indien hij — om wat voor reden dan ook — met dat schip andere ladingssoorten zal vervoeren in de genoemde periode”.
- 5 Op 1 oktober 1996 verzocht een van de verzoekers, de vennootschap Transpo Maastricht, de Commissie om ontheffing van de toepassing van artikel 8, lid 1, van verordening nr. 1101/89 uit hoofde van artikel 8, lid 3, sub c.
- 6 Het ontheffingsverzoek betrof het motorschip „Venture”, omgedoopt tot „Durance” (hierna: „Durance”), dat in 1955 in gebruik is genomen. In 1982 onderging de Durance de nodige wijzigingen voor het vervoer van poedervormige producten. In 1996 werd het schip aangekocht door Transpo Maastricht en speciaal aangepast voor het vervoer van droge vliegias. In 1997 werd het aan de tweede verzoeker, M. Ooms, verkocht.
- 7 In haar verzoek stelde Transpo Maastricht kort gezegd, dat voor het geval op de Durance artikel 8, lid 1, van verordening nr. 1101/89 van toepassing mocht zijn, het schip als ongeschikt voor het vervoer van andere ladingssoorten dan droge vliegias moest worden aangemerkt, gelet op de speciale uitrustingen die voor het vervoer van dit product nodig zijn. Zij stelde eveneens, dat, indien zij met dit schip andere soorten goederen zou gaan vervoeren, zij bereid was de „oud-voor-nieuw”-regeling volledig uit te voeren.
- 8 Op 21 maart 1997 werd de groep deskundigen „Structurele sanering van de binnenvaart” (hierna: „groep deskundigen”), in aanwezigheid van vertegenwoordigers van de betrokken lidstaten, Zwitserland en de sloopfondsen van die landen, geraadpleegd op basis van de interpretatieve notitie.

9 Uit de notulen van die bijeenkomst blijkt het volgende:

„Tijdens de discussie hebben de beroepsorganisaties de vraag opgeworpen, of dit vaartuig inderdaad is ontworpen voor het vervoer van één bepaalde ladingsoort en zonder wijziging van de constructie ervan ongeschikt is voor het vervoer van andere ladingsoorten. Het Nederlandse sloopfonds is verzocht deze vraag te onderzoeken en de Commissie hierover verslag uit te brengen.

De delegaties zijn het erover eens geworden, dat indien het Nederlandse sloopfonds concludeert dat aan de criteria voor verlening van een ontheffing van de oud-voor-nieuw-regeling is voldaan, de ontheffing moet worden verleend; in het tegenovergestelde geval zijn de delegaties van mening, dat de ontheffing moet worden geweigerd.”

10 Op 1 april 1997 verzocht het Nederlandse Directoraat-Generaal voor het Vervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (hierna: „Directoraat-Generaal voor het Vervoer”) de Scheepvaartinspectie een onderzoek in te stellen naar de vraag, of de Durance speciaal was ontworpen om „slechts één product” te kunnen vervoeren.

11 Bij brief van 14 mei 1997 antwoordde de Scheepvaartinspectie het volgende:

„De door u gestelde vraag is van zeer specialistische aard, waarover wij niet over de know-how beschikken. Daarom hebben wij ons tot een op dit gebied gerenommeerde firma gewend en om informatie gevraagd. Deze informatie leert ons het volgende:

Indien een schip wordt ingericht voor het vervoer in tanks van stoffen in poedervorm, wordt de uitvoering van de installatie bepaald aan de hand van de

specificaties van de te vervoeren stof. De uitvoering van de ladingtanks is in principe niet stofafhankelijk. Het verschil zit echter in de uitvoering van de beluchting. De verschillen zijn klein. Bij vervoer van een andere stof dan waarvoor de installatie is uitgerust, functioneert het systeem niet optimaal (...)”

- 12 Op 23 mei 1997 werd het betrokken verzoek om ontheffing opnieuw ter sprake gebracht tijdens een bijeenkomst van de Commissie, vertegenwoordigers van de betrokken lidstaten, Zwitserland en de sloopfondsen van die landen.

- 13 Bij schrijven van 27 mei 1997 stuurde het Directoraat-Generaal voor het Vervoer de vennootschap Transpo Maastricht een verslag van de bijeenkomst van 21 maart 1997, waarop haar ontheffingsverzoek was besproken. In die brief werd tevens het volgende gezegd:

„De conclusie van de Scheepvaartinspectie (zie bijlage) is voor de Commissie onvoldoende een besluit te nemen, temeer daar niet is vastgesteld dat met bedoeld schip maar een product kan worden vervoerd.

Zoals u wellicht bekend, is voor het verlenen van vrijstelling van doorslaggevend belang dat slechts een product kan worden vervoerd.

De conclusie van de Scheepvaartinspectie zou dan ook aanleiding kunnen zijn voor de Commissie, uw verzoek af te wijzen.

Echter als Nederlands fonds ben ik van mening dat u optimaal in de gelegenheid moet worden gesteld uw verzoek te kunnen onderbouwen zodat u alsnog voor vrijstelling in aanmerking zou kunnen komen.

Zowel de Commissie als de andere lidstaten beamen deze mening.

Ik geef u dan ook in overweging alsnog aan te tonen dat met bedoeld schip slechts *een* product *kan* worden vervoerd.”

- 14 In haar brief van 18 juli 1997 aan het Directoraat-Generaal voor het Vervoer verklaarde Transpo Maastricht, dat uit de brief van de Scheepvaartinspectie van 14 mei 1997 bleek, dat de Durance speciaal was aangepast om slechts één product te kunnen vervoeren en dat hiervoor geen nadere informatie over het ontwerp nodig was.
- 15 Op 5 oktober 1997 schreef het hoofd van de afdeling binnenvaart van het Directoraat-Generaal voor het Vervoer de Commissie de volgende brief:

„Bij brief van 27 mei jl. heb ik Transpo Maastricht BV verzocht alsnog aan te tonen dat met (...) [Durance] slechts een speciaal product kan worden vervoerd.

Zowel de brief van de Scheepvaartinspectie als het antwoord van Transpo d.d. 18 juli jl. geven hierin verder geen duidelijkheid.

Ik ben dan ook van mening dat met bedoeld schip en met de huidige inrichting meerdere poedervormige producten kunnen worden vervoerd.

Om die reden adviseer ik de Commissie dienovereenkomstig te beslissen.”

- 16 Op 14 oktober 1997 schreef Transpo Maastricht opnieuw aan het Directoraat-Generaal voor het Vervoer en voegde bij dit schrijven de brief van 23 september 1996 die zij van de vennootschap International Pneumatic Equipment Consultants (hierna: „IPEC”) had ontvangen. Uit laatstgenoemde brief bleek, dat de Durance in feite niet geschikt was voor het vervoer van andere stoffen dan droge vliegass.
- 17 Op 17 oktober 1997 raadpleegde de Commissie de groep deskundigen, die unaniem van mening was, dat het verzoek om ontheffing moest worden afgewezen.
- 18 Bij brief van 13 februari 1998 liet de Commissie Transpo Maastricht weten, haar niet de in artikel 8, lid 3, sub c, van verordening nr. 1101/89 bedoelde ontheffing voor gespecialiseerde vaartuigen te verlenen (hierna: „bestreden beschikking”).
- 19 Na te hebben herinnerd aan de criteria die zij in haar interpretatieve notitie had omschreven, bekleemtoonde de Commissie in de eerste plaats, dat de Durance niet speciaal was ontworpen voor het vervoer van één bepaalde ladingsoort en dat verzoekers niet hadden aangetoond, dat de wijzigingen en aanpassingen die nodig waren om van dit vaartuig een gespecialiseerd vaartuig te maken, daadwerkelijk waren uitgevoerd.

- 20 In de tweede plaats had Transpo Maastricht zich, naar aanleiding van de verzoeken van de Commissie om gedetailleerde technische informatie, op het bedrijfsgeheim beroepen. De Commissie leidde hieruit af, dat de Durance voor het vervoer van verschillende soorten goederen kon worden gebruikt. De mogelijkheid dat het schip een zogeheten „rookgasemissiebeperkend product” kon vervoeren, achtte de Commissie in dit opzicht niet doorslaggevend.
- 21 De Commissie concludeerde, dat de Durance onvoldoende gespecialiseerd was om aan de criteria van haar interpretatieve notitie te voldoen en merkte op, dat deze conclusie werd bevestigd door het onderzoek van het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Het procesverloop en de conclusies van partijen

- 22 Bij op 16 april 1998 ter griffie van het Gerecht neergelegd verzoekschrift hebben verzoekers het onderhavige beroep ingesteld.
- 23 Op rapport van de rechter-rapporteur heeft het Gerecht (Vijfde kamer) besloten, de mondelinge behandeling te openen en overeenkomstig artikel 64, lid 3, van zijn Reglement voor de procesvoering verzoekers en de Commissie uit te nodigen, vóór de terechtzitting schriftelijk een aantal vragen te beantwoorden. Partijen hebben bij brieven van 16 en 17 juni 1999 aan dit verzoek voldaan.
- 24 Ter terechtzitting van 6 juli 1999 zijn partijen in hun pleidooien en antwoorden op de vragen van het Gerecht gehoord.

25 Verzoekers concluderen dat het het Gerecht behage:

- de bestreden beschikking nietig te verklaren en hun de gevraagde ontheffing te verlenen;

- verweerster in de kosten te verwijzen.

26 De Commissie, verweerster, concludeert dat het het Gerecht behage:

- het beroep te verwerpen;

- verzoekers in de kosten te verwijzen.

Ten gronde

27 Verzoekers voeren in wezen drie middelen aan, in de eerste plaats ontleend aan miskennis van de in de interpretatieve notitie omschreven criteria aan de hand waarvan gespecialiseerde vaartuigen kunnen worden gekwalificeerd, in de tweede plaats aan schending van het beginsel van hoor en wederhoor en in de derde plaats aan schending van het non-discriminatiebeginsel. In het kader van het eerste middel betogen verzoekers voorts, dat de Commissie de doelstellingen van het saneringsbeleid op het gebied van het vervoer van goederen over het water heeft miskend.

Het eerste middel: schending van de in de interpretatieve notitie omschreven criteria aan de hand waarvan gespecialiseerde vaartuigen kunnen worden gekwalificeerd

Argumenten van partijen

- 28 Verzoekers zijn om te beginnen van mening, dat de eerste twee criteria van de interpretatieve notitie tegenstrijdig zijn. Het criterium inzake het verbod om de betrokken goederen te vervoeren met schepen die niet over speciale technische installaties beschikken, staat immers op gespannen voet met het vereiste, dat het schip speciaal voor het vervoer van een bepaald soort goederen is ontworpen en zonder wijziging van de constructie technisch ongeschikt is voor het vervoer van andere goederen.
- 29 Verzoekers betwisten voorts de wijze waarop de Commissie in de bestreden beschikking de criteria van de interpretatieve notitie heeft toegepast.
- 30 Met betrekking tot het eerste criterium, zo merken verzoekers op, is de stelling van de Commissie dat de Durance niet speciaal is ontworpen voor het vervoer van een bepaald soort goederen, ongegrond, aangezien het schip is omgebouwd om, in de eerste plaats, poedervormige producten en vervolgens, meer in het bijzonder, droge vliegass te kunnen vervoeren.
- 31 Voorts heeft de Commissie in haar verweerschrift (punt 21) gesteld, dat de voorwaarde dat een vaartuig technisch ongeschikt moet zijn voor het vervoer van andere ladingsoorten, niet betekent, dat dit vervoer onmogelijk moet zijn. Het gaat er dus niet om te bepalen, wat het vaartuig eventueel kan vervoeren, maar voor welk soort vervoer het in feite geschikt is. Het Nederlandse Directoraat-Generaal voor het Vervoer heeft het eerste criterium dus verkeerd toegepast, hetgeen volgt uit zijn brieven van 1 april, 27 mei en 5 oktober 1997. Bovendien is de Commissie er bij de vaststelling van de bestreden beschikking ten onrechte van

uitgegaan, dat verzoekers dienden aan te tonen, dat de Durance slechts één bepaald product kon vervoeren.

- 32 De Durance kan weliswaar andere ladingsoorten vervoeren, doch dit neemt niet weg dat het schip daartoe, in de zin van het eerste criterium, niet geschikt is. Op dit punt heeft de Commissie geen rekening gehouden met de brief van 14 mei 1997 van de Scheepvaartinspectie, waarin wordt gesteld, dat het systeem bij vervoer van een andere stof niet optimaal functioneert. Hetzelfde geldt voor de brief van 18 juli 1997 van Transpo Maastricht, waarin wordt verklaard, dat een ander product niet goed kan worden vervoerd, en, ten slotte, de brief van 23 september 1996 van IPEC, waarin wordt gesteld, dat het vaartuig als gevolg van de aanpassingen ongeschikt is voor het vervoer van andere ladingen dan vliegass.
- 33 De bewering, dat niet is gebleken dat de Durance zodanig is omgebouwd dat het schip slechts één soort product kan vervoeren, is onjuist. Uit het verzoek om ontheffing blijkt immers, dat het schip in 1996 in die zin is aangepast en dat het „is uitgerust met speciale installaties voor de stofvrije overslag van vliegass in poedervorm, zulks teneinde te voldoen aan de thans gestelde milieueisen”. Dat het schip aan dit criterium voldoet, blijkt eveneens uit zijn specifieke technische kenmerken, zoals genoemd in de brief van 14 mei 1997 van de Scheepvaartinspectie en de brief van 18 juli 1997 van Transpo Maastricht, waarvan de Commissie kennis heeft gekregen. Voorts wordt in de bestreden beschikking gesteld, dat in de brief van 14 mei 1997 van de Scheepvaartinspectie „een opsomming wordt gegeven van de aanpassingen en modificaties die nodig zijn om het schip gespecialiseerd te maken”. Aangezien de technische kenmerken van de installatie, overeenkomstig het standpunt van de Commissie, afhangen van de specifieke eigenschappen van de te vervoeren stof, moet worden vastgesteld, dat de Durance, omdat dit schip vliegass vervoert, gespecialiseerd is.
- 34 Het argument van de Commissie, dat zij wegens het haar tegengeworpen bedrijfsgeheim niet de voor haar beoordeling noodzakelijke technische informatie heeft gekregen, is eveneens ongegrond. Het is immers het bedrijf waaraan de

Scheepvaartinspectie om inlichtingen had gevraagd, dat zich tegenover laatstgenoemde op het bedrijfsgeheim heeft beroepen. In ieder geval zijn verzoekers indien nodig bereid, elke door de Commissie gewenste informatie te verstrekken, gelijk door Transpo Maastricht aangeboden in haar brieven, met name de brief van 18 juli 1997, waarin een onderzoek aan boord wordt aangeboden. Verzoekers beklemtonen, dat de Commissie op geen enkele manier om nadere gegevens heeft gevraagd.

- 35 Ten slotte zijn verzoekers het niet eens met het standpunt van de Commissie, dat de Durance onvoldoende gespecialiseerd is. Uit dit standpunt blijkt, dat de Commissie erkent dat het betrokken vaartuig een gespecialiseerd vaartuig is, maar hieruit niet de noodzakelijke consequenties trekt en niet aangeeft, waarom die specialisatie onvoldoende is, zodat zij vage „gradaties van gespecialiseerdheid” aanlegt.
- 36 Wat het tweede criterium van de interpretatieve notitie betreft, heeft de Commissie, aldus verzoekers, in punt 21 van haar verweerschrift gesteld, dat de vervoerde lading volgens dit criterium zelf specifiek moet zijn. Die voorwaarde is echter niet opgenomen in artikel 8, lid 3, sub c, van verordening nr. 1101/89, dat enkel van gespecialiseerde vaartuigen, maar niet van specifieke ladingen spreekt. Bovendien heeft de Commissie zich in eerdere beschikkingen op het standpunt gesteld, dat het vervoer van vliegass in aanmerking moest komen voor de ontheffing krachtens artikel 8, lid 3, sub c, van verordening nr. 1101/89, en dat vliegass dus een speciaal product is, en niet een ladingsoort. Door tot staving van hun verzoek om ontheffing aan te voeren, dat de Durance bestemd is voor het vervoer van droge vliegass, hebben verzoekers een extra specificatie aan de criteria van de Commissie toegevoegd.
- 37 Ten slotte stellen verzoekers, dat de Commissie de doelstellingen van het saneringsbeleid op het gebied van het vervoer van goederen over het water heeft miskend.

- 38 Dienaangaande stellen zij, dat de Commissie in de bestreden beschikking ten onrechte heeft gesteld, dat de Durance „bijdroeg tot de uitbreiding van de capaciteit van de vloot die onder de structurele saneringsmaatregelen van verordening nr. 1101/89 valt”. De Durance vervoert immers uitsluitend droge vliegass en in dit marktsegment bestaat geen overcapaciteit. Ten slotte draagt deze sector bij tot de ontlasting van het vervoer over de weg, waarover het vervoer van deze stof tot nu toe heeft plaatsgevonden.
- 39 De uitsluiting van het betrokken vaartuig van de werkingssfeer van artikel 8, lid 1, van verordening nr. 1101/89 is dus in overeenstemming met de doelstellingen van die verordening.
- 40 Verzoekers bieden aan hun stellingen te bewijzen door alle middelen rechtens, in het bijzonder door middel van getuigen en deskundigen.
- 41 De Commissie merkt in de eerste plaats op, dat de eerste twee criteria van haar interpretatieve notitie niet tegenstrijdig zijn, maar elkaar juist versterken. Het vereiste dat het betrokken vaartuig met bepaalde specifieke installaties moet zijn uitgerust betekent immers niet, dat het onmogelijk moet zijn, er andere soorten goederen mee te vervoeren. Bovendien ontkent de Commissie, dat de instanties die hun advies over het verzoek om ontheffing dienden te geven, zich op andere criteria dan die van haar interpretatieve notitie hebben gebaseerd.
- 42 In de tweede plaats stelt de Commissie, dat de Durance ondanks zijn specifieke technische kenmerken niet als gespecialiseerd kan worden beschouwd, aangezien het schip meerdere ladingsoorten kan vervoeren. Verzoekers hebben niet aangetoond, dat de Durance slechts één ladingsoort kan vervoeren, ondanks het verzoek daartoe van het Directoraat-Generaal voor het Vervoer van 27 mei 1997 en ondanks het misverstand over het bedrijfsgeheim.

- 43 De Commissie wijst voorts de ruime interpretatie af die verzoekers aan het eerste criterium hebben gegeven, en volgens welke het betrokken vaartuig ook voor het vervoer van andere ladingsoorten mag worden gebruikt. Deze uitlegging is onverenigbaar met de doelstelling van verordening nr. 1101/89 en met de uitspraak van het Gerecht in zijn arrest van 1 oktober 1998, *Natural van Dam en Danser Container Line/Commissie* (T-155/97, Jurispr. blz. II-3921), waaruit blijkt, dat artikel 8, lid 3, sub c, van verordening nr. 1101/89 als afwijking van de algemeen geldende regeling eng moet worden uitgelegd.
- 44 Bovendien stelt de Commissie, dat verzoekers niet hebben aangetoond, dat de Durance voldeed aan de ter bescherming van het milieu dienende regeling voor het uitsluitende vervoer van droge vliegass.
- 45 Anders dan verzoekers stellen, blijkt uit de brief van 14 mei 1997 van de Scheepvaartinspectie aan het Directoraat-Generaal voor het Vervoer, dat de Durance verschillende ladingsoorten kan vervoeren. De algemene verwijzingen naar de technische kenmerken in de brief van 18 juli 1997 van Transpo Maastricht, kunnen aan die conclusie niet afdoen. De situatie van de Durance is in dit opzicht vergelijkbaar met die van het schip „VOF Challenger”, dat evenmin een ontheffing heeft gekregen, omdat het meerdere soorten poedervormige producten kan vervoeren. Zo de aanpassingen en wijzigingen zoals voorgesteld in de brief van 23 september 1996 van IPEC al zijn uitgevoerd, hetgeen niet is aangetoond, blijft het ten slotte mogelijk met het betrokken vaartuig meerdere ladingsoorten te vervoeren.
- 46 Ten slotte verwerpt de Commissie de stelling van verzoekers, dat zij verschillende gradaties van gespecialiseerdheid aanlegt. De weigering om de gevraagde ontheffing te verlenen is alleen gebaseerd op de toepassing van de criteria van haar interpretatieve notitie, met name het vereiste dat het betrokken vaartuig ongeschikt moet zijn om andere ladingsoorten te vervoeren.

- 47 Met betrekking tot het tweede criterium is de Commissie van mening, dat de generieke term „poedervormig product” een breed scala van goederen omvat. De Commissie preciseert in dit opzicht, dat vaartuigen die poedervormige producten vervoeren, zoals de „VOF Challenger”, stelselmatig zijn onderworpen aan de „oud-voor-nieuw”-regel.
- 48 Wat, in de derde plaats, de vermeende miskennis van de doelstellingen van het saneringsbeleid op het gebied van het goederenvervoer over water betreft, herinnert de Commissie er om te beginnen aan, dat de criteria in de interpretatieve notitie zijn opgesteld op verzoek van de betrokken lidstaten, Zwitserland, de autoriteiten van de verschillende fondsen en de op communautair niveau representatieve binnenvaartorganisaties, en dat deze door hen zijn goedgekeurd en sindsdien reeds vele malen zijn toegepast.
- 49 In de tweede plaats heeft verordening nr. 1101/89 tot doel, de structurele overcapaciteit in de binnenvaart op te heffen door middel van sloopmaatregelen alsmede het evenwicht tussen vraag en aanbod te handhaven door middel van de „oud-voor-nieuw”-regel. Een ontheffing kan alleen worden verleend voor vaartuigen die cumulatief aan de drie criteria van de interpretatieve notitie voldoen.
- 50 In de derde plaats merkt de Commissie op, dat de vraag of in het betrokken marktsegment al dan niet een overcapaciteit bestaat, irrelevant is, aangezien verordening nr. 1101/89 een algemeen karakter heeft en van toepassing is op de gehele binnenvaart. De gevraagde ontheffing kan uitsluitend worden verleend, indien aan de criteria van artikel 8, lid 3, sub c, van deze verordening wordt voldaan.
- 51 Het enige doel van de „oud-voor-nieuw”-regel is de sanering van de binnenvaartsector door het terugdringen van de overcapaciteit. Een ontheffing kan dus niet worden verleend op grond van het feit dat bepaalde ladingsoorten van de weg naar de binnenwateren worden overgeheveld.

- 52 Ten slotte stelt de Commissie vast, dat Transpo Maastricht haar in de brief van 16 december 1996 heeft meegedeeld, dat de Durance bij de inwerkingtreding van verordening nr. 1101/89 niet werd ingezet op het net van de met elkaar in verbinding staande waterwegen van België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland, zodat die verordening destijds op dat vaartuig niet van toepassing was.

Beoordeling door het Gerecht

- 53 Om te beginnen moet worden vastgesteld, dat volgens de bewoordingen van artikel 8, lid 1, sub a, van verordening nr. 1101/89, de „oud-voor-nieuw”-regel geldt voor vaartuigen die de nationale waterwegen welke niet met andere waterwegen van de Gemeenschap in verbinding staan, verlaten. Blijkens de brief van 16 december 1996 van Transpo Maastricht aan de Commissie, voer de Durance bij de inwerkingtreding van verordening nr. 1101/89 niet op het net van nationale waterwegen die verbonden zijn met andere waterwegen van de Gemeenschap. In het kader van het onderhavige beroep hebben verzoekers overigens niet betwist, dat de Durance bij de inwerkingtreding van deze verordening, daar niet onder viel. Mitsdien moet worden vastgesteld, dat de Durance wel degelijk onder de algemene regeling van artikel 8, lid 1, sub a, valt.
- 54 In de bestreden beschikking heeft de Commissie gesteld, dat verzoekers niet hadden aangetoond, dat de wijzigingen en aanpassingen die nodig waren om van het betrokken vaartuig een gespecialiseerd vaartuig te maken, waren uitgevoerd.
- 55 Mitsdien moet worden onderzocht, of uit de door verzoekers aan de Commissie overgelegde stukken blijkt, dat de betrokken technische wijzigingen zijn uitgevoerd. Dienaangaande zij eraan herinnerd, dat in het kader van een beroep tot nietigverklaring krachtens artikel 173 van het Verdrag (thans, na wijziging, artikel 230 EG) de wettigheid van een gemeenschapshandeling moet worden beoordeeld aan de hand van gegevens die beschikbaar waren op de datum waarop de handeling werd vastgesteld (zie bijvoorbeeld arresten Gerecht van

25 juni 1998, *British Airways e.a./Commissie*, T-371/94 en T-394/94, *Jurispr. blz. II-2405*, punt 81, en 4 maart 1999, *Assicurazioni Generali en Unicredito/Commissie*, T-87/96, *Jurispr. blz. II-203*, punt 70).

- 56 In het verzoek om ontheffing van 1 oktober 1996 wordt gesteld, dat „het schip is uitgerust met speciale installaties voor de stofvrije overslag van vliegas in poedervorm, zulks teneinde te voldoen aan de thans gestelde milieueisen”.
- 57 Anders dan verzoekers stellen, blijkt evenwel noch uit de brief van 14 mei 1997 van de Scheepvaartinspectie aan het Directoraat-Generaal voor het Vervoer, noch uit de brief van 23 september 1996 van IPEC aan Transpo Maastricht, dat de *Durance* met die installaties was uitgerust.
- 58 De brief van 14 mei 1997 bevat immers een algemene omschrijving van de technische kenmerken waaraan vaartuigen moeten voldoen die zijn uitgerust voor het vervoer in tanks van stoffen in poedervorm, doch bevestigt op geen enkele wijze, dat de *Durance* over die uitrusting beschikt (zie de relevante passage in punt 11 hierboven).
- 59 In de brief van 23 september 1996 van IPEC aan Transpo Maastricht wordt het volgende gesteld:

„Naar aanleiding van uw verzoek geven wij hierbij onze navolgende opmerkingen betreffende de noodzakelijke aanpassingen en modificaties voor het door u aangekochte schip [*Durance*] om [het] geschikt te maken voor het vervoeren van vliegas, één en ander volgens de navolgende omschrijving en werkzaamheden.

(...)

Het gevolg van deze aanpassing is dat het schip feitelijk ongeschikt is voor het transport van andere lading dan vliegass.

Hopende u hiermede van dienst te zijn geweest en wij gaan ervan uit dat het bovenstaande in overleg zal worden uitgevoerd.”

- 60 Uit dit schrijven blijkt dus evenmin, dat de genoemde technische wijzigingen zijn uitgevoerd.
- 61 De uitlegging die verzoekers in hun antwoorden op de vragen van het Gerecht hebben gegeven en die zij ter terechtzitting hebben herhaald, namelijk dat de laatste volzin van de brief van 23 september 1996 een ander vaartuig dan de Durance betref, kan niet worden aanvaard. Tot staving van hun stelling hebben verzoekers weliswaar een brief van 16 juni 1999 van IPEC overgelegd waarin wordt gesteld, dat deze volzin betrekking had op een ander vaartuig van dezelfde eigenaar, doch uit de brief van 23 september 1996, waarin alleen de Durance wordt genoemd, blijkt niet, dat deze een ander vaartuig dan de Durance kon betreffen.
- 62 Derhalve heeft de Commissie zich terecht op het standpunt gesteld, dat verzoekers niet hadden aangetoond, dat de technische uitrustingen op grond waarvan de Durance huns inziens als gespecialiseerd vaartuig in de zin van artikel 8, lid 3, sub c, van verordening nr. 1101/89 moest worden aangemerkt, daadwerkelijk aanwezig waren.
- 63 Bovendien hebben verzoekers niet aangetoond, en zelfs niet gesteld, dat de Durance door de wijzigingen die het schip in 1982 heeft ondergaan, het karakter

van een gespecialiseerd vaartuig in de zin van artikel 8, lid 3, sub c, van verordening nr. 1101/89 heeft gekregen. Dienaangaande hebben zij met het oog op het onderhavige beroep in hun verzoekschrift gesteld, dat „het schip naar de huidige vorm, omgebouwd en voorzien van de aanpassingen voor vliegass [dient] te worden beoordeeld”.

- 64 Hieruit volgt, dat verzoekers' argumenten betreffende een tegenstrijdigheid tussen de eerste twee criteria van de interpretatieve notitie en de onjuiste toepassing van die criteria op het onderhavige geval, niet kunnen worden aanvaard.
- 65 Ten slotte wordt verzoekers' stelling, dat de bevoegde diensten van de Commissie, met name in de brief van 18 juli 1997 van Transpo Maastricht, zijn uitgenodigd om de Durance te inspecteren, tegengesproken door de inhoud van die brief en door de verklaringen van verzoekers ter terechtzitting, dat er nooit sprake is geweest van een dergelijke uitnodiging.
- 66 Met betrekking tot de vermeende inadequatie van de criteria die de Commissie in de bestreden beschikking op de doelstellingen van het gemeenschappelijk beleid tot structurele sanering heeft toegepast, moet eraan worden herinnerd, dat de Commissie in de bestreden beschikking terecht heeft geoordeeld, dat verzoekers niet hadden aangetoond, dat de technische wijzigingen die huns inziens het betrokken schip een gespecialiseerd karakter moesten verlenen, waren aangebracht.
- 67 Onder deze omstandigheden behoeft niet te worden ingegaan op de vraag of, gelijk verzoekers stellen, de door de Commissie toegepaste criteria niet in overeenstemming zijn met de door die verordening beoogde doelstellingen van het beleid tot structurele sanering van de binnenvaart.
- 68 Het eerste middel moet daarom worden afgewezen.

Het tweede middel: schending van het recht op tegenspraak

Argumenten van partijen

- 69 Verzoekers stellen om te beginnen, dat zij niet van het bestaan van de interpretatieve notitie op de hoogte waren.
- 70 Voorts verwijten zij de Commissie, zich te hebben beroepen op een uitspraak van de groep deskundigen „Structurele sanering van de binnenvaart”, waarin deze groep zich unaniem tegen de verlening van de gevraagde ontheffing zou hebben uitgesproken. Zij betwijfelen de zin van de tussenkomst van deze groep deskundigen, aangezien volgens artikel 8, lid 3, sub c, van verordening nr. 1101/89 de lidstaten en de op communautair niveau representatieve binnenvaartorganisaties moeten worden geraadpleegd.
- 71 Bovendien stellen verzoekers, niet op de hoogte te zijn geweest van de brief van 5 oktober 1997 van het Directoraat-Generaal voor het Vervoer aan de Commissie, waarin werd gesteld, dat de Durance volgens de brief van 14 mei 1997 van de Scheepvaartinspectie en het antwoord van 18 juli 1997 van Transpo Maastricht meerdere ladingsoorten kon vervoeren. Verzoekers verlangen overlegging van deze brief van 5 oktober 1997, waarvan de conclusie onjuist zou zijn. Voorts blijkt uit de notulen van de vergadering van de groep deskundigen „Structurele sanering van de binnenvaart” van 17 oktober 1997 niet alleen, dat de brief van 5 oktober 1997 van het Directoraat-Generaal voor het Vervoer onjuist is gehanteerd, maar eveneens dat dit Directoraat-Generaal een ander criterium dan de Commissie heeft toegepast.
- 72 De Commissie voert hiertegen aan, dat de criteria in haar interpretatieve notitie in nauwe samenwerking met de lidstaten, de fondsen en de nationale beroeps-

organisaties (waaronder het Nederlandse sloopfonds) zijn opgesteld. Haars inziens zijn de criteria sinds 1990 in de binnenvaartsector, en dus ook aan Transpo Maastricht, bekend. Bovendien blijken die criteria en het belang ervan voor de verlening van de ontheffing duidelijk uit de briefwisseling tussen de verschillende partijen die bij het onderzoek van de aanvraag van de ontheffing betrokken waren.

- 73 Voorts is de Commissie niet gebonden aan het advies van de lidstaten en de representatieve binnenvaartorganisaties en is zij evenmin verplicht om, alvorens op het verzoek om ontheffing te beslissen, aan de verzoekende onderneming de notulen van de vergaderingen van die partijen ter beschikking te stellen.
- 74 In elk geval blijkt uit de beknopte verslagen van de vergaderingen van de vertegenwoordigers van de lidstaten en de betrokken representatieve organisaties van 21 maart en 23 mei 1997, dat indien niet aan de criteria werd voldaan, de gevraagde ontheffing niet zou kunnen worden verleend. Tijdens de vergadering van 17 oktober 1997 heeft de groep deskundigen „Structurele sanering van de binnenvaart” zich op het standpunt gesteld, dat de Durance geschikt was voor het vervoer van andere goederen dan vliegass.
- 75 Met betrekking tot de regelmatigheid van de procedure merkt de Commissie op, dat zij het advies heeft ingewonnen van de groep deskundigen „Structurele sanering van de binnenvaart”, die uit vertegenwoordigers van de lidstaten en de op communautair niveau representatieve binnenvaartorganisaties bestaat.
- 76 Ten slotte stelt de Commissie, dat, anders dan verzoekers stellen, hun standpunt en de brieven van 14 mei, 18 juli en 14 oktober 1997 ter kennis zijn gebracht van de deelnemers aan de vergadering van 17 oktober 1997. Deze laatsten hebben dus met volledige kennis van zaken de Commissie unaniem voorgesteld, de gevraagde ontheffing niet te verlenen.

Beoordeling door het Gerecht

- 77 Om te beginnen moet worden vastgesteld, dat verzoekers' argument, dat zij niet op de hoogte waren van het bestaan van de interpretatieve notitie, niet kan worden aanvaard.
- 78 Uit het verzoek om ontheffing van 1 oktober 1996 blijkt immers duidelijk, dat Transpo Maastricht op de hoogte was van de drie criteria die de Commissie in die notitie in samenwerking met de lidstaten en de beroepsorganisaties van de lidstaten had opgesteld.
- 79 In het verzoek om ontheffing wordt namelijk gesteld:

„De ladingsoort kan niet worden vervoerd in schepen, die geen speciale uitrusting hebben en dit vanwege het stoffige karakter van de lading (...)

Het schip is door de aangebrachte voorzieningen ongeschikt voor het vervoer van een andere ladingsoort.

Ten overvloede wordt hierbij verklaard, dat indien artikel 8, lid 1, op het schip van toepassing zou zijn, wij bereid zijn de volledige oud-voor-nieuw bijdrage te voldoen, wanneer door ons om welke reden dan ook, toch een andere ladingsoort met de [Durance] zal worden vervoerd.”

- 80 Wat meer in het bijzonder de laatste alinea betreft, hebben verzoekers in antwoord op een vraag van het Gerecht gesteld, dat daarmee aan het derde criterium van de interpretatieve notitie moest worden voldaan.
- 81 Vervolgens moet worden opgemerkt, dat verzoekers' argument volgens hetwelk artikel 8, lid 3, sub c, van verordening nr. 1101/89 is geschonden omdat de lidstaten en de representatieve organisaties van de binnenvaart niet zouden zijn geraadpleegd, evenmin gegrond is.
- 82 De Commissie heeft immers de conclusies overgelegd van de vergadering van 21 maart 1997 van de groep deskundigen en de vergadering van 23 mei 1997 van die groep met de vertegenwoordigers van de betrokken lidstaten, Zwitserland en de sloopfondsen van die landen, tijdens welke het betrokken verzoek om ontheffing is onderzocht en de tussenkomst van het Nederlandse sloopfonds is gevraagd.
- 83 Bovendien wordt in het verslag van de vergadering van 17 oktober 1997 van die groep deskundigen het volgende gesteld:

„De verzoeken om ontheffing voor drie gespecialiseerde vaartuigen worden onderzocht op basis van een nota van de diensten van de Commissie. Het verzoek om ontheffing voor een vierde vaartuig wordt tijdens de vergadering ingediend.

De delegaties van de lidstaten en de sector zijn van oordeel dat de vier verzoeken om ontheffing moeten worden afgewezen:

(...)

- c) Tankschip voor het vervoer van vliegass: dit verzoek is reeds besproken op de vergaderingen van 21 maart 1997 en 23 mei 1997; op deze laatste vergadering werd het Nederlandse sloopfonds verzocht om na te gaan of het vaartuig in kwestie kon worden gebruikt voor het vervoer van andere producten in poedervorm. Bij brief van 5 oktober 1997 aan de Europese Commissie meldt het Nederlandse sloopfonds dat het nog steeds geen duidelijk antwoord van de eigenaar van het vaartuig heeft ontvangen en dat het derhalve concludeert dat het vaartuig, zoals het momenteel is uitgerust, ook geschikt is voor het vervoer van andere producten. De delegaties zijn dan ook van mening, dat het verzoek om ontheffing niet moet worden gehonoreerd.”
- 84 Het staat dus vast, dat de Commissie de bestreden beschikking heeft gegeven na raadpleging van de lidstaten en de betrokken beroepsorganisaties, overeenkomstig het bepaalde in artikel 8, lid 3, sub c, van verordening nr. 1101/89.
- 85 Ten slotte verwijten verzoekers de Commissie, dat zij hun niet de brief van 5 oktober 1997 van het Directoraat-Generaal voor het Vervoer ter beschikking heeft gesteld.
- 86 De Commissie is echter niet gehouden, de aanvragers van de ontheffing in kennis te stellen van alle details van het standpunt van de lidstaten en van de betrokken representatieve organisaties van de binnenvaart, die krachtens artikel 8, lid 3, sub c, van verordening nr. 1101/89 een adviserende rol hebben (zie arrest *Natural van Dam en Danser Container Line/Commissie*, reeds aangehaald, punt 51).
- 87 In het kader van dit advies heeft de groep deskundigen „Structurele sanering van de binnenvaart” tijdens de vergadering van 21 maart 1997 besloten, het Nederlandse sloopfonds te vragen om na te gaan, of de Durance de technische kenmerken van een gespecialiseerd vaartuig had, en de Commissie van het resultaat van zijn onderzoek op de hoogte te stellen. Overeenkomstig dit verzoek

heeft het Directoraat-Generaal voor het Vervoer een onderzoek verricht bij de verzoekende vennootschap en bij de Scheepvaartinspectie. In de litigieuze brief van 5 oktober 1997 deelt het Directoraat-Generaal voor het Vervoer de Commissie de conclusies van zijn onderzoek mee.

- 88 Deze brief kan dus niet meer waarde hebben dan die van een eenvoudig advies, aan welke conclusie niet kan worden afgedaan door het feit, dat de Commissie in de bestreden beschikking heeft gesteld, dat de brief van 5 oktober 1997 haar oordeel bevestigde.
- 89 Mitsdien moet worden vastgesteld, dat de Commissie niet gehouden was om verzoekers in kennis te stellen van de brief van 5 oktober 1997.
- 90 Uit het voorgaande volgt, dat het tweede middel moet worden afgewezen.

Het derde middel: schending van het non-discriminatiebeginsel

Argumenten van partijen

- 91 Volgens verzoekers heeft de Commissie in het verleden voor soortgelijke vaartuigen met dezelfde technische kenmerken ontheffingen krachtens artikel 8, lid 3, sub c, van verordening nr. 1101/89 verleend. Daarom moet worden vastgesteld, dat de Durance, evenals die vaartuigen, niet bijdraagt tot vergroting van de bestaande overcapaciteit en de kenmerken van een gespecialiseerd vaartuig heeft.

- 92 Verzoekers verlangen daarom, dat de Commissie alle beschikkingen overlegt waarbij dergelijke ontheffingen zijn verleend, en stellen, dat zij zijn gediscrimineerd.
- 93 Hun verzoek om ontheffing is niet vergelijkbaar met dat voor het schip „VOF Challenger”, dat door de Commissie is afgewezen, omdat dat schip geschikt was voor het vervoer van meerdere soorten goederen (cement, vliegias, kalksteenpoeder, ongebluste kalk). Voorts heeft de Commissie voor meerdere vliegiaschepen een ontheffing verleend van de „oud-voor-nieuw”-regel.
- 94 Concluderend bieden verzoekers aan, hun stellingen te bewijzen door alle middelen rechtens en, in het bijzonder, door middel van getuigen en deskundigen.
- 95 De Commissie stelt, dat zij verzoeken om ontheffing die vergelijkbaar zijn met dat van verzoekers, in het verleden heeft afgewezen, en legt in dit verband een recente beschikking met betrekking tot het schip „VOF Challenger” over. Zij wijst er echter op, dat het aantal aanvragen om ontheffing van de „oud-voor-nieuw”-regel beperkt blijft en schrijft dit toe aan het feit, dat de scheepseigenaren van mening zijn, dat zij niet voor een ontheffing in aanmerking kunnen komen.
- 96 De Commissie beklemtoont, dat dertien in België geregistreerde schepen aan de toepassing van verordening nr. 1101/89 zijn onderworpen en dat hun eigenaren uit dien hoofde de speciale „oud-voor-nieuw”-bijdrage hebben betaald. Bij twee beschikkingen, van 23 mei 1990 en 3 mei 1991, heeft zij voor twee schepen een ontheffing krachtens artikel 8, lid 3, sub c, verleend, omdat de aanvragers hadden aangetoond, dat aan de criteria van de interpretatieve notitie was voldaan.

Beoordeling door het Gerecht

- 97 Met dit middel klagen verzoekers over schending van het non-discriminatiebeginsel, omdat de Commissie de eigenaren van schepen met dezelfde technische kenmerken als de Durance een ontheffing krachtens artikel 8, lid 3, sub c, van verordening nr. 1101/89 zou hebben verleend. Zij vorderen in dit verband, dat de Commissie de betrokken beschikkingen overlegt.
- 98 Er moet echter worden vastgesteld, dat wanneer een schip niet de kenmerken van een gespecialiseerd vaartuig in de zin van artikel 8, lid 3, sub c, van verordening nr. 1101/89 heeft, de in dit artikel bedoelde ontheffing niet kan worden verleend op grond dat zij voor een ander schip, met dezelfde technische kenmerken, wel is verleend, wanneer de situatie van laatstgenoemd schip zelfs niet het voorwerp van een procedure voor het Gerecht is (zie, naar analogie, arrest Gerecht van 11 december 1996, Van Megen/Commissie, T-49/95, Jurispr. blz. II-1799, punt 56, en arrest Hof van 31 maart 1993, Ahlström Osakeyhtiö e.a./Commissie, C-89/95, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 en C-125/85—C-129/85, Jurispr. blz. I-1307, punt 197).
- 99 Mitsdien bestaat er voor het Gerecht geen aanleiding, van de Commissie te verlangen, dat zij de beschikkingen overlegt die zij in het verleden in dezelfde juridische context met betrekking tot andere schepen heeft gegeven.
- 100 In elk geval kan de omstandigheid, dat de Commissie zich in eerdere zaken op het standpunt heeft gesteld, dat de ontheffing van artikel 8, lid 3, sub c, van verordening nr. 1101/89 moest worden verleend, haar niet a priori de bevoegdheid ontnemen om in een nieuwe zaak anders te beslissen, wanneer aan het vereiste van voormeld artikel niet is voldaan.

- 101 Nu de Commissie terecht heeft geoordeeld, dat verzoekers niet hadden aangetoond, dat de technische wijzigingen die het betrokken vaartuig huns inziens een gespecialiseerd karakter moesten geven, daadwerkelijk waren uitgevoerd, moet het middel inzake schending van het non-discriminatiebeginsel worden afgewezen.
- 102 Ten slotte is het niet noodzakelijk, verzoekers toe te staan hun stellingen met alle middelen rechtens te bewijzen. Uit het dossier blijkt immers duidelijk, dat zij, met name door het Directoraat-Generaal voor het Vervoer in de brief van 27 mei 1997 aan Transpo Maastricht, tijdens de procedure van onderzoek van het verzoek om ontheffing door de Commissie in de gelegenheid zijn gesteld, de juistheid van hun stellingen aan te tonen (zie de hiervóór in punt 13 aangehaalde passage).
- 103 Uit het voorgaande volgt, dat het beroep in zijn geheel moet worden verworpen.

Kosten

- 104 Volgens artikel 87, lid 2, van het Reglement voor de procesvoering wordt de in het ongelijk gestelde partij in de kosten verwezen, voor zover zulks is gevorderd. Aangezien verzoekers in het ongelijk zijn gesteld, dienen zij overeenkomstig de vordering van de Commissie in de kosten te worden verwezen.

HET GERECHT VAN EERSTE AANLEG (Vijfde kamer),

rechtdoende:

- 1) Verwerpt het beroep.
- 2) Verwijst verzoekers in hun eigen kosten alsmede, hoofdelijk, in die van de Commissie.

Cooke

García-Valdecasas

Lindh

Uitgesproken ter openbare terechtzitting te Luxemburg op 1 februari 2000.

De griffier

De president van de Vijfde kamer

H. Jung

R. García-Valdecasas