

SENTENZA DEL TRIBUNALE (Terza Sezione)

8 maggio 2003 *

Nella causa T-82/01,

VOF Josanne, con sede in Papendrecht (Paesi Bassi),

Pieter van Wijnen, residente in Papendrecht,

Adrianus Jacobus van Wijnen, residente in Papendrecht,

Anigje Veen, residente in Meerkerk (Paesi Bassi),

rappresentati dagli avv.ti J. van Dam e Y. Ooykaas,

ricorrenti,

contro

Commissione delle Comunità europee, rappresentata dai sigg. H. van Vliet e W. Wils, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo,

convenuta,

* Lingua processuale: l'olandese.

avente ad oggetto l'annullamento della decisione della Commissione 9 febbraio 2001, SG(2001) D/286100, con la quale quest'ultima ha respinto la domanda, presentata dai ricorrenti, di esclusione del battello *Josanne* dal campo di applicazione del regolamento (CE) del Consiglio 29 marzo 1999, n. 718, relativo ad una politica di regolazione delle capacità delle flotte comunitarie nella navigazione interna, al fine di promuovere il trasporto per via navigabile (GU L 90, pag. 1),

IL TRIBUNALE DI PRIMO GRADO
DELLE COMUNITÀ EUROPEE (Terza Sezione),

composto dai sigg. K. Lenaerts, presidente, J. Azizi e M. Jaeger, giudici,
cancelliere: sig. J. Plingers, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito alla trattazione orale del 18 settembre 2002 e, previa riapertura della fase orale, del 30 gennaio 2003,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

Ambito normativo

- 1 Il regolamento (CE) del Consiglio 29 marzo 1999, n. 718, relativo ad una politica di regolazione delle capacità delle flotte comunitarie nella navigazione interna, al fine di promuovere il trasporto per via navigabile (GU L 90, pag. 1), mira alla

riduzione delle sovraccapacità di stiva presenti in tutti i settori del mercato dei trasporti per via navigabile. A tale scopo sono previsti un'azione di demolizione di battelli coordinata a livello comunitario nonché provvedimenti accessori. Il regolamento n. 718/1999 rappresenta la continuazione degli sforzi intrapresi a partire dall'adozione del regolamento (CEE) del Consiglio 27 aprile 1989, n. 1101, relativo al risanamento strutturale del settore della navigazione interna (GU L 116, pag. 25).

- 2 Ai sensi dell'art. 1, primo comma, del regolamento n. 718/1999, i «battelli della navigazione interna adibiti al trasporto di merci tra due o più punti sulle vie navigabili degli Stati membri sono soggetti alla politica di regolazione delle capacità delle flotte comunitarie alle condizioni stabilite dal presente regolamento».

- 3 L'art. 2, n. 1, primo comma, del regolamento n. 718/1999 dispone che tale regolamento «si applica ai battelli da carico ed agli spintori che effettuano trasporti per conto terzi o per conto proprio, immatricolati in uno Stato membro oppure, se non immatricolati gestiti da un'impresa stabilita in uno Stato membro». L'art. 2, n. 2, del regolamento n. 718/1999 contiene un elenco di battelli e altre attrezzature non «soggetti al presente regolamento», tra i quali figurano, all'art. 2, n. 2, lett. g), del regolamento n. 718/1999, «le attrezzature di dragaggio, come le barche con valvola, i pontoni e i mezzi galleggianti delle imprese di costruzioni, nella misura in cui tale materiale non sia destinato al trasporto di merci ai sensi dell'articolo 1».

- 4 L'art. 4, n. 1, del regolamento n. 718/1999 prevede, in sostanza, che l'entrata in servizio dei battelli soggetti al regolamento stesso di nuova costruzione è soggetta

alla condizione (denominata regime «vecchio per nuovo») che il proprietario del battello proceda alla demolizione, senza riscuotere il relativo premio, di un tonnello di stiva, oppure versi al fondo dal quale dipende il nuovo battello un contributo speciale.

- 5 Ai sensi dell'art. 4, n. 6, del regolamento n. 718/1999, «[l]a Commissione può escludere taluni battelli specializzati dall'ambito di applicazione del paragrafo 1, previa consultazione degli Stati membri e delle organizzazioni rappresentative della navigazione interna a livello comunitario». Peraltro, si precisa che «[i] battelli specializzati devono essere progettati specificamente per il trasporto di un solo tipo di merci, essere tecnicamente inadeguati al trasporto di altre merci, non potendo il predetto unico tipo di merci essere trasportabile da battelli che non dispongano degli impianti tecnici speciali e non potendo i proprietari impegnarsi per iscritto a non trasportare sul loro battello nessun altro tipo di merce fintantoché si applica il regime “vecchio per nuovo”».

Fatti all'origine della controversia

- 6 I ricorrenti, la società in nome collettivo VOF Josanne e i suoi soci, sono attivi nel settore della navigazione fluviale e del dragaggio.
- 7 Il 27 giugno 2000 essi hanno presentato alla Commissione una richiesta volta all'esenzione di un battello di nuova costruzione, denominato *Josanne* (in prosieguo: la «richiesta d'esenzione»), al fine di essere dispensati dal pagamento del contributo speciale sopra indicato.
- 8 Nella loro richiesta d'esenzione, i ricorrenti hanno precisato che il battello era una «draga aspirante a rimorchio», principalmente destinata al «dragaggio,

all'estrazione di sabbia depositata sul battello stesso e in stive fissate l'una di fianco all'altra, al trasporto di tali materiali e alla manutenzione dei fondali e delle vie navigabili». Essi hanno inoltre sottolineato la natura specializzata di tale battello, dotato di un dispositivo d'aspirazione e di dragaggio nonché di trattamento della sabbia e della ghiaia estratte dai fondali. I ricorrenti ne hanno dedotto che «in ragione di tale concezione complessa nonché degli ostacoli a livello delle stive, la nave non è adatta, da un punto di vista tecnico ed economico, al trasporto di merci diverse da quelle sopra indicate [sabbia e ghiaia], salva una radicale modifica della costruzione e degli equipaggiamenti». Infine, essi hanno aggiunto di essere al corrente che «se la nave dovesse essere radicalmente trasformata per essere utilizzata a fini diversi da quelli sopra descritti, [essi sarebbero] tenuti a conformar[si] al regolamento "vecchio per nuovo"».

- 9 In allegato alla loro richiesta d'esonazione, i ricorrenti hanno prodotto, in particolare, una copia del progetto di contratto tra essi e la Hevoo BV, società di commercio e di trasporto. Tale progetto di contratto porta la data del 30 giugno 2000 e contiene unicamente la sottoscrizione del rappresentante della Hevoo BV (in prosieguo: il «progetto di contratto con la Hevoo»). Da esso risulta che «[i ricorrenti effettueranno], nel periodo dal 2000 al 2005 incluso, mediante la nave a motore "Josanne", il trasporto di sabbia di riporto, terra di riporto, terra e fanghi di dragaggio inquinati, nonché tutti gli eventuali lavori d'aspirazione e di dragaggio per conto della società commerciale e di trasporto Hevoo BV, a partire da vari siti di estrazione verso varie destinazioni in Europa, alle tariffe vigenti».
- 10 Con lettera 1° settembre 2000 i servizi della Commissione hanno richiamato l'attenzione dei ricorrenti sulle condizioni previste dal regolamento n. 718/1999 per la concessione di un'esonazione. In particolare, essi hanno messo in evidenza il fatto che, ai sensi dell'art. 2, n. 2, lett. g), del regolamento n. 718/1999, l'esclusione delle attrezzature di dragaggio dall'ambito di applicazione di tale regolamento è soggetta alla condizione che tale materiale non sia «destinato al trasporto di merci ai sensi dell'articolo 1 [di tale regolamento]». Essi ne hanno concluso che, «fatto salvo il risultato dell'esame in corso, emerge[va] dai documenti (...) trasmessi che [la] "Josanne" non sembra[va] a priori presentare i

requisiti sopra indicati». Infine, essi hanno rilevato che un elenco citato nella richiesta d'esenzione non figurava nel fascicolo trasmesso.

- 11 Il 19 settembre 2000, per ovviare a tale omissione, i ricorrenti hanno trasmesso ai servizi della Commissione la copia dei piani costruttivi della *Josanne*.

- 12 Con lettera indirizzata ai ricorrenti il 29 settembre 2000, i servizi della Commissione hanno precisato che tali piani erano già stati allegati alla richiesta d'esenzione.

- 13 Il 16 ottobre 2000, sulla base dell'art. 4, n. 6, del regolamento n. 718/1999, la convenuta ha investito il «Gruppo di esperti — Politica di regolazione delle capacità e di promozione delle flotte comunitarie» (in prosieguo: il «gruppo di esperti») della richiesta d'esenzione, sottoponendo a quest'ultimo una sintesi della domanda stessa. Emerge dal resoconto della riunione del gruppo di esperti del 20 novembre 2000 che quest'ultimo si è pronunciato in senso sfavorevole all'esenzione della *Josanne*.

- 14 Con lettera 9 febbraio 2001 (in prosieguo: la «decisione impugnata»), la convenuta ha fatto sapere ai ricorrenti che non avrebbe loro concesso l'esenzione richiesta.

- 15 Nella sua decisione, la convenuta ha precisato che, sulla base delle informazioni fornite dai ricorrenti, la *Josanne* non poteva essere considerata come un'at-

trezzatura di dragaggio ai sensi dell'art. 2, n. 2, lett. g), del regolamento n. 718/1999, in quanto destinata ad effettuare, secondo il progetto di contratto con la Hevoo, oltre a eventuali lavori di aspirazione e di dragaggio, anche il trasporto di sabbia di riporto, terra di riporto, terra e fanghi di dragaggio inquinati. Essa ha del pari rilevato che la *Josanne* non rispondeva ai criteri previsti dall'art. 4, n. 6, del regolamento n. 718/1999 per l'esenzione dei battelli specializzati, tenuto conto della sua capacità di «(...) trasportare diversi tipi di merci», e che «la sua entrata in servizio contribuisce quindi all'incremento della capacità della flotta». La convenuta ha aggiunto che il gruppo di esperti si era anch'esso pronunciato contro l'esenzione.

Procedimento e conclusioni delle parti

- 16 Con atto depositato nella cancelleria del Tribunale il 6 aprile 2001, i ricorrenti hanno introdotto il presente ricorso.

- 17 Su relazione del giudice relatore, il Tribunale (Terza Sezione) ha deciso di avviare la fase orale. Nell'ambito delle misure di organizzazione del procedimento, il 15 luglio 2002, il Tribunale ha invitato le parti a rispondere a taluni quesiti e a produrre documenti. Le parti hanno ottemperato a tali inviti.

- 18 Le parti hanno innanzitutto svolto le loro osservazioni orali e hanno risposto ai quesiti del Tribunale all'udienza svoltasi il 18 settembre 2002. In tale udienza, i ricorrenti e la convenuta hanno depositato alcuni documenti. Il Tribunale ha deciso di inserire in via provvisoria tali documenti nel fascicolo, riservandosi tuttavia la decisione definitiva in proposito. Inoltre, il Tribunale ha chiesto alla convenuta di produrre copia delle decisioni e di tutta la documentazione ad esse

relativa riguardanti richieste di esenzione di draghe aspiranti che fossero state adottate nel corso degli anni precedenti l'adozione della decisione impugnata. Poiché la convenuta ha ottemperato a tale richiesta, i ricorrenti hanno presentato le loro osservazioni in ordine a tali documenti, sollevando in tale occasione due nuovi motivi. Di conseguenza il Tribunale ha deciso, con ordinanza 13 dicembre 2002, ai sensi dell'art. 62 del suo regolamento di procedura, di riaprire la fase orale ed ha posto alla convenuta taluni quesiti scritti relativi ai documenti citati. Le parti hanno svolto le loro osservazioni orali e hanno risposto ai quesiti del Tribunale in ordine a tali due nuovi motivi in occasione di una seconda udienza tenutasi il 30 gennaio 2003, nel corso della quale la convenuta ha depositato taluni documenti.

19 I ricorrenti chiedono che il Tribunale voglia:

- annullare la decisione impugnata;

- condannare la convenuta alle spese.

20 La convenuta chiede che il Tribunale voglia:

- respingere il ricorso;

- condannare i ricorrenti alle spese.

In diritto

- 21 Nel ricorso, i ricorrenti deducono tre motivi. Essi sostengono, in via principale, che la decisione impugnata viola l'art. 2, n. 2, lett. g), del regolamento n. 718/1999. In subordine, essi fanno valere che tale decisione è stata adottata in violazione dell'art. 4, n. 6, del regolamento n. 718/1999 in quanto, da un lato, la Commissione non ha ritenuto che la *Josanne* fosse un battello specializzato ai sensi di tale disposizione e, d'altro lato, essa non ha debitamente consultato gli Stati membri e le organizzazioni rappresentative della navigazione interna a livello comunitario.
- 22 Nelle loro osservazioni in merito ai documenti prodotti dalla convenuta su richiesta del Tribunale, i ricorrenti deducono due nuovi motivi, relativi alla violazione dei principi di non discriminazione e del contraddittorio.

Sul motivo fondato sulla violazione dell'art. 2, n. 2, lett. g), del regolamento n. 718/1999

Argomenti delle parti

- 23 I ricorrenti sostengono che la convenuta ha violato l'art. 2, n. 2, lett. g), del regolamento n. 718/1999, ritenendo, nella decisione impugnata, che la *Josanne* effettui, oltre a lavori di dragaggio, anche attività di trasporto di merci ai sensi dell'art. 1 [del regolamento n. 718/1999].

- 24 Secondo i ricorrenti, ai sensi dell'art. 2, n. 2, lett. g), del regolamento n. 718/1999, spetta alla Commissione — e non a coloro che richiedono un'esenzione — provare che una draga aspirante è comunque soggetta a tale regolamento in ragione della sua destinazione al trasporto di merci ai sensi dell'art. 1 del regolamento stesso. A tale proposito, la Commissione non avrebbe potuto validamente dedurre dalla richiesta d'esenzione e dai relativi allegati che la *Josanne* fosse destinata al trasporto di merci ai sensi di tale disposizione.
- 25 I ricorrenti si riferiscono innanzitutto a una perizia effettuata il 3 aprile 2001, allegata al ricorso.
- 26 Essi fanno valere inoltre che, contrariamente a quanto sostenuto dalla Commissione nella decisione impugnata, dal progetto di contratto con la Hevoo — peraltro da essi mai sottoscritto — non emerge che la *Josanne* sarebbe stata utilizzata per svolgere attività di trasporto ai sensi dell'art. 1 del regolamento n. 718/1999. Neppure il fatto che ivi si affermi che la *Josanne* sarebbe stata utilizzata in vari luoghi in Europa significherebbe che essa sia destinata a trasportare sabbia e terra attraverso l'intera Europa.
- 27 In tale contesto, i ricorrenti sottolineano che nei lavori di dragaggio è insito che i residui che ne derivano siano trasportati, dal medesimo battello, dal luogo di estrazione sino al luogo di scarico. Essi sottolineano che una draga non effettua «abitualmente» trasporti diversi da quello necessario al trasporto verso una discarica. Orbene, secondo i ricorrenti, questo tipo di trasporto è di tutt'altra natura rispetto al «trasporto di merci ai sensi dell'art. 1 [del regolamento n. 718/1999]» di cui all'art. 2, n. 2, lett. g), del regolamento stesso. Infatti, il trasporto dei residui di dragaggio ad opera di draghe aspiranti rappresenterebbe un mercato completamente diverso dal trasporto commerciale, cioè dal «trasporto di merci ai sensi dell'art. 1 [del regolamento n. 718/1999]», per il quale sarebbero utilizzate, in generale, chiatte con rivestimento interno, e non draghe aspiranti come la *Josanne*.

- 28 I ricorrenti ne deducono che la *Josanne* non contribuisce all'incremento della capacità dell'offerta presente sul mercato del trasporto fluviale di sabbia e di terra. Al contrario, con l'attività di dragaggio, la *Josanne* creerebbe un carico idoneo ad essere trasportato da chiatte con rivestimento interno, aumentando così l'offerta su tale mercato. Del pari, i ricorrenti contestano che l'ottenimento dell'esenzione richiesta per la *Josanne* dia loro un qualsiasi vantaggio sui concorrenti. A tal proposito, essi ribadiscono che il trasporto commerciale delle merci, quale il trasporto di sabbia e di terra, è abitualmente effettuato da chiatte con rivestimento interno. Orbene, dato il carattere specializzato della *Josanne* e, pertanto, del suo elevato costo di costruzione (che supererebbe di circa EUR 500 000 quello di una chiatta con rivestimento interno), da un punto di vista commerciale non si potrebbe assolutamente considerare l'ipotesi di effettuare un simile trasporto con la *Josanne*.
- 29 Rispondendo a un quesito scritto del Tribunale, i ricorrenti hanno peraltro sostenuto che la specializzazione della *Josanne* per i soli lavori di dragaggio emerge altresì da un documento dal titolo «Elenco delle specificità dell'impianto di dragaggio, di carico e di scarico» (in prosieguo: l'«elenco delle specificità»), che essi hanno trasmesso alla Commissione unitamente alla loro richiesta d'esenzione, ma di cui non hanno conservato copia.
- 30 La convenuta ritiene che l'art. 2, n. 2, lett. g), del regolamento n. 718/1999 rappresenti una disposizione derogatoria al regime generale attuato da tale regolamento e debba quindi essere interpretato restrittivamente, tenuto conto delle finalità del testo citato. Peraltro, essa ritiene che spetti a coloro che richiedono un'esenzione dimostrare che ricorrono tutti i presupposti previsti per l'applicazione di tale deroga. Orbene, con riferimento alla richiesta d'esenzione e al progetto di contratto con la Hevoo, essa fa valere che, nella fattispecie, i ricorrenti non hanno fornito tale prova e che essa non poteva quindi concedere agli stessi l'esenzione richiesta. Inoltre, richiamandosi a uno scambio di corrispondenza da essa avuto con i ricorrenti, la convenuta contesta di aver ricevuto copia dell'elenco delle specificità nel corso del procedimento amministrativo.

Giudizio del Tribunale

- 31 Ai sensi dell'art. 2, n. 2, lett. g), del regolamento n. 718/1999, non sono soggette all'applicazione di tale regolamento «le attrezzature di dragaggio, come le barche con valvola, i pontoni e i mezzi galleggianti delle imprese di costruzioni, nella misura in cui tale materiale non sia destinato al trasporto di merci ai sensi dell'articolo 1». La nozione di «trasporto di merci» è definita, dall'art. 1 del regolamento citato, come riferita al trasporto «tra due o più punti sulle vie navigabili degli Stati membri».
- 32 Nella decisione impugnata, la convenuta non ha contestato che la *Josanne* rappresentava un'«attrezzatur[a] di dragaggio» ai sensi di tale disposizione. Essa ha tuttavia ritenuto che i ricorrenti non avessero dimostrato che la *Josanne* non era destinata al «trasporto di merci ai sensi dell'articolo 1 [del regolamento n. 718/1999]».
- 33 Si deve preliminarmente rilevare che, come sottolineato dalla convenuta, l'art. 2, n. 2, lett. g), del regolamento n. 718/1999 rappresenta una disposizione derogatoria al regime generale attuato dal regolamento n. 718/1999, la quale deve quindi essere interpretata restrittivamente, tenuto conto delle finalità del regolamento n. 718/1999 (sentenza del Tribunale 1° ottobre 1998, causa T-155/97, *Natural van Dam e Danser Container Line/Commissione*, Racc. pag. II-3921, punto 31). Inoltre, la convenuta giustamente afferma che spetta a coloro che richiedono un'esenzione ai sensi del regolamento n. 718/1999 dimostrare che tutte le condizioni previste per l'applicazione di tale deroga sono soddisfatte (sentenza del Tribunale 1° febbraio 2000, causa T-63/98, *Transpo Maastricht e Ooms/Commissione*, Racc. pag. II-135, punto 62).
- 34 Inoltre, va ricordato che la legittimità di un atto comunitario dev'essere valutata alla luce dei soli elementi disponibili al momento dell'adozione di tale atto (sentenza *Transpo Maastricht e Ooms/Commissione*, citata, punto 55). Di

conseguenza, la perizia 3 aprile 2001, sottoposta al Tribunale dai ricorrenti e realizzata solamente dopo l'adozione della decisione impugnata, non può essere tenuta in considerazione nel giudizio sulla legittimità della decisione impugnata. Per quanto concerne l'elenco delle specificità che la convenuta nega di aver ricevuto e di cui i ricorrenti affermano di non aver conservato copia, va rilevato che questo documento è citato nell'elenco degli allegati alla richiesta d'esenzone. Tuttavia, risulta chiaramente dalla corrispondenza intercorsa tra i ricorrenti e la convenuta, prodotta da quest'ultima dinanzi al Tribunale, che tale elenco non risultava tra i documenti allegati alla richiesta d'esenzone. Di conseguenza, i ricorrenti non possono validamente invocare tale documento al fine di dimostrare che la *Josanne* non poteva essere utilizzata a fini di trasporto di merci.

35 Ciò posto, si deve esaminare se la convenuta abbia commesso un errore di valutazione ritenendo, sulla base delle informazioni ad essa sottoposte dai ricorrenti nell'ambito della loro richiesta d'esenzone, che questi non avessero dimostrato che la *Josanne* non era destinata al «trasporto di merci ai sensi dell'articolo 1 [del regolamento n. 718/1999]».

36 Si deve in proposito rilevare che, nella loro richiesta d'esenzone, i ricorrenti hanno essi stessi informato la Commissione di essere presenti «sul mercato della navigazione fluviale e del dragaggio» e che la *Josanne* era stata concepita per le attività di «dragaggio, [di] estrazione di sabbia [depositata] sul battello stesso e in stive fissate l'una di fianco all'altra, [di] trasporto di tali materiali e [di] manutenzione dei fondali e delle vie navigabili». Essi hanno inoltre precisato in tale richiesta che il battello in questione era un «veicolo multifunzionale», equipaggiato in particolare con «dispositivi che permettono diversi trattamenti della sabbia e della ghiaia», concludendo che «la nave non [era] adatta, da un punto di vista tecnico ed economico, al trasporto di merci diverse da quelle sopra indicate, salva una radicale modifica della costruzione e degli equipaggiamenti». Inoltre, nel piano del battello che i ricorrenti hanno sottoposto alla Commissione unitamente alla richiesta d'esenzone, si utilizza il termine «Beunschip» (chiatta automotrice) per definire la *Josanne*. Orbene, all'udienza del 30 gennaio 2003, la convenuta ha sottolineato, senza essere contraddetta sul punto, che l'utilizzo di tale termine non escludeva che il battello in questione potesse essere utilizzato per attività di trasporto commerciale.

- 37 Inoltre, emerge dal progetto di contratto con la Hevoo, allegato alla richiesta d'esonazione, che la società Hevoo BV è una «società di trasporto di materiali per la costruzione di vie d'acqua, di strade e di infrastrutture in cemento» [«Handel in vervoer van materialen t.b.v. water-, wegen- en betonbouw»]. Secondo il citato progetto di contratto, i ricorrenti dovevano effettuare «nel periodo dal 2000 al 2005 incluso, mediante la nave a motore "Josanne", il trasporto di sabbia di riporto, [di] terra di riporto, [di] terra e fanghi di dragaggio inquinati, nonché tutti gli eventuali lavori d'aspirazione e di dragaggio per conto della società commerciale e di trasporto Hevoo BV, a partire da vari siti di estrazione verso varie destinazioni in Europa, alle tariffe vigenti». Infine, vi si precisava che la società Hevoo BV doveva organizzare «il carico e lo scarico della nave».
- 38 Risulta da quanto precede che, se è vero che nella loro richiesta d'esonazione i ricorrenti hanno affermato che la *Josanne* doveva essere impiegata principalmente per attività di dragaggio, è altresì vero che vari elementi di tale domanda, nonché del piano del battello e del progetto di contratto con la Hevoo, allegati alla domanda stessa, rivelavano che tale battello poteva e doveva essere utilizzato, oltre che per tali attività di dragaggio, anche per attività di trasporto di merci.
- 39 All'udienza del 18 settembre 2002 i ricorrenti hanno peraltro ammesso che tali diversi elementi potevano dare adito a confusione, in quanto era possibile dedurne l'esistenza di trasporti su lunghe distanze.
- 40 Solo nella fase giudiziale del procedimento i ricorrenti hanno sostenuto, in sostanza, che le attività di trasporto di cui si trattava nella richiesta d'esonazione e nel progetto di contratto con la Hevoo erano limitate al trasporto di residui di dragaggio, il quale doveva essere considerato come inerente all'attività di dragaggio. La convenuta non contesta che il trasporto dei residui di dragaggio possa essere considerato come inerente all'attività di dragaggio, se tale trasporto è chiaramente e strettamente limitato a quanto necessario per lo svolgimento di tale attività. Tuttavia, come giustamente sottolineato dalla convenuta, i ricorrenti non hanno in alcun modo precisato, nell'ambito della loro richiesta d'esonazione, la

natura e la portata delle attività di trasporto programmate con la *Josanne*. Al contrario, sulla base delle informazioni fornite dai ricorrenti nell'ambito della loro richiesta d'esenzione, la convenuta poteva ragionevolmente ritenere che la *Josanne* potesse e dovesse effettuare, oltre alle attività di dragaggio, anche le attività di trasporto di merci ai sensi dell'art. 1 del regolamento n. 718/1999, cioè il trasporto di merci tra due più punti sulle vie navigabili degli Stati membri.

- 41 Pertanto, tenendo conto del fatto che l'art. 2, n. 2, lett. g), del regolamento n. 718/1999 deve essere interpretato restrittivamente, alla luce della finalità del regolamento stesso, espressa dal suo primo 'considerando', cioè la riduzione della sovraccapacità delle flotte nella navigazione interna, i ricorrenti non hanno dimostrato che la Commissione sia incorsa in un errore di valutazione nel ritenere che, oltre alle attività di dragaggio, la *Josanne* fosse altresì destinata al trasporto di merci ai sensi dell'art. 1 e che pertanto la disposizione derogatoria di cui i ricorrenti invocavano il beneficio non fosse loro applicabile.

- 42 Tale motivo dev'essere pertanto respinto.

Sul motivo relativo alla violazione dell'art. 4, n. 6, del regolamento n. 718/1999, in quanto la Commissione non ha ritenuto che la Josanne fosse un battello specializzato

Argomenti delle parti

- 43 I ricorrenti sostengono che la Commissione ha violato l'art. 4, n. 6, del regolamento n. 718/1999 per aver ritenuto, nella decisione impugnata, che la *Josanne* potesse trasportare diversi tipi di merci e non fosse quindi un battello specializzato ai sensi di tale disposizione.

- 44 In primo luogo, secondo i ricorrenti, emerge dal fascicolo trasmesso alla convenuta che la *Josanne* è un battello specialmente e tecnicamente concepito per il trasporto di un solo tipo di merci, cioè i residui di dragaggio (o fanghi di dragaggio). Il fatto che vari documenti del fascicolo evidenzino che la *Josanne* è destinata a trasportare, in particolare, sabbia o terra d'aspirazione non inciderebbe in alcun modo su tale conclusione. Infatti, in tali documenti sarebbero utilizzati termini diversi solo con riferimento al successivo utilizzo dei residui di dragaggio. Tuttavia, secondo i ricorrenti, si tratta in ogni caso di un solo «tipo di merci» ai sensi dell'art. 4, n. 6, del regolamento n. 718/1999, cioè di materiali estratti nell'ambito dei lavori di dragaggio. Essi ribadiscono l'inidoneità sia tecnica che economica della *Josanne* al trasporto di altri tipi di merci.
- 45 In secondo luogo, i ricorrenti fanno valere che la *Josanne* non è una concorrente dei battelli progettati per il trasporto di merci che non dispongono di impianti tecnici speciali ai sensi dell'art. 4, n. 6, del regolamento n. 718/1999, in quanto su una draga possono essere caricati solo residui di dragaggio. Così, da un lato, una draga non trasporterebbe tipi di merci diversi dai fanghi di dragaggio e, d'altro lato, un battello non specializzato privo degli impianti tecnici speciali di una draga non potrebbe trasportare fanghi di dragaggio e non otterrebbe, peraltro, le autorizzazioni necessarie al fine di effettuare il trasporto di tali materiali.
- 46 La convenuta fa riferimento alla richiesta d'esenzione e al progetto di contratto con la Hevoo e afferma che i ricorrenti non hanno dimostrato che la *Josanne* fosse un battello specializzato ai sensi dell'art. 4, n. 6, del regolamento n. 718/1999.

Giudizio del Tribunale

- 47 Ai sensi dell'art. 4, n. 6, del regolamento n. 718/1999, la Commissione può escludere taluni battelli dall'ambito di applicazione del regolamento stesso e

dispensare pertanto i proprietari degli stessi dal pagamento del contributo speciale previsto da tale regolamento, quando si tratti di «battelli specializzati». Si precisa peraltro che tali battelli devono essere «progettati specificamente per il trasporto di un solo tipo di merci» e «tecnicamente inadeguati al trasporto di altre merci, non potendo il predetto unico tipo di merci essere trasportabile da battelli che non dispongano degli impianti tecnici speciali e non potendo i proprietari impegnarsi per iscritto a non trasportare sul loro battello nessun altro tipo di merce fintantoché si applica il regime “vecchio per nuovo”».

- 48 Si deve quindi verificare se, nella fattispecie, la Commissione abbia commesso un errore di valutazione ritenendo, sulla base della richiesta d'esonazione e dei relativi allegati, che i ricorrenti non avessero dimostrato che la *Josanne* era un battello specializzato ai sensi dell'art. 4, n. 6, del regolamento n. 718/1999.
- 49 Tenendo conto del carattere derogatorio di tale disposizione, si devono applicare, in tale ambito, i principi interpretativi e di ripartizione dell'onere della prova già citati al precedente punto 33. Inoltre, solo le informazioni disponibili al momento dell'adozione della decisione impugnata possono essere prese in considerazione.
- 50 Si deve innanzitutto ricordare che dalla richiesta d'esonazione emerge che la *Josanne* era idonea al trasporto di sabbia e di ghiaia (v. precedente punto 36). Si deve ricordare inoltre che, nel progetto di contratto con la Hevoo, si precisava che la *Josanne* avrebbe effettuato «il trasporto di sabbia di riporto, terra di riporto, terra e fanghi di dragaggio inquinati (...), a partire da vari siti di estrazione verso varie destinazioni in Europa» e che la società Hevoo BV doveva organizzare «il carico e lo scarico della nave».
- 51 Orbene, sulla base di tali informazioni, la Commissione poteva ragionevolmente concludere che la *Josanne* non era progettata specificamente per il trasporto di un

solo tipo di merci, bensì che con tale battello si intendeva al contrario effettuare il trasporto di vari tipi di merci. Anche se, come sottolineato dai ricorrenti, l'insieme dei residui di dragaggio trasportati al più vicino luogo di scarico doveva essere inteso come costituente «un solo tipo di merci» ai sensi dell'art. 4, n. 6, del regolamento n. 718/1999, cionondimeno, come risulta dalla formulazione impiegata nel progetto di contratto con la Hevoo, la *Josanne* non doveva trasportare solamente materiali emersi dall'acqua nel corso delle operazioni di dragaggio, ma anche merci caricate al di fuori di tali operazioni. In tali circostanze, la Commissione poteva validamente ritenere che tali diversi materiali non potessero comunque essere, in ogni caso, considerati come un «solo tipo di merci» ai sensi dell'art. 4, n. 6, del regolamento n. 718/1999.

52 Inoltre, sulla base delle informazioni trasmesse dai ricorrenti nell'ambito del procedimento amministrativo, la Commissione poteva ragionevolmente concludere che la *Josanne* non era «tecnicamente inadeguata al trasporto di altre merci». Infatti, tali informazioni potevano, al contrario, essere intese piuttosto nel senso dell'idoneità della *Josanne* a svolgere, oltre alle attività di dragaggio, anche il trasporto di varie merci, quali sabbia, terra o ghiaia. Il fatto, invocato dai ricorrenti, che la *Josanne* sarebbe economicamente inadatta al trasporto di altre merci non è sufficiente a smentire tale conclusione, in quanto emerge dall'esplicita formulazione dell'art. 4, n. 6, del regolamento n. 718/1999 che l'esenzione può essere concessa solo a vantaggio di battelli «tecnicamente inadeguati» al trasporto di altre merci.

53 Infine, sempre sulla base delle informazioni contenute nella richiesta d'esenzione e nei relativi allegati, la convenuta poteva a buon titolo ritenere che la *Josanne* non soddisfacesse neppure la condizione secondo cui l'«unico tipo di merci [non deve poter] essere trasportabile da battelli che non dispongono degli impianti tecnici speciali». Infatti, i ricorrenti non hanno contestato che materiali quali quelli citati ai punti che precedono possano essere trasportati anche da battelli non specializzati.

- 54 I ricorrenti pertanto non forniscono la prova, su di essi incombente, che la Commissione ha abusato del suo potere discrezionale ritenendo, sulla base delle informazioni fornite dai ricorrenti, che la *Josanne* non soddisfacesse le condizioni previste dall'art. 4, n. 6, del regolamento n. 718/1999 per l'esenzione di battelli specializzati.
- 55 Di conseguenza, anche questo motivo deve essere respinto.

Sul motivo relativo alla violazione dell'art. 4, n. 6, del regolamento n. 718/1999, in quanto la Commissione non ha debitamente consultato gli Stati membri e le organizzazioni rappresentative della navigazione interna a livello comunitario

Argomenti delle parti

- 56 Nel ricorso, i ricorrenti rilevano che, secondo la decisione impugnata, la convenuta ha consultato il gruppo di esperti e che questo si è pronunciato in senso sfavorevole all'esenzione. Orbene, essi rilevano che la decisione impugnata non precisa per quali motivi e su quale base il gruppo di esperti si sia pronunciato in tal senso.
- 57 Prendendo posizione sui documenti allegati al controricorso, ossia, da un lato, un estratto della richiesta di parere trasmessa dalla convenuta al gruppo di esperti in data 16 ottobre 2000 e, dall'altro, un estratto del resoconto della riunione di tale gruppo del 20 novembre 2000 (v. il precedente punto 13), i ricorrenti fanno

valere, nella loro replica, che la convenuta non ha debitamente consultato il gruppo di esperti. Essi ritengono, in primo luogo, che la convenuta non abbia trasmesso al gruppo di esperti l'intera richiesta d'esonazione con le informazioni in essa contenute e, in secondo luogo, che il parere del gruppo di esperti sia privo di qualsiasi motivazione.

- 58 La convenuta replica che, nella sua consultazione del gruppo di esperti del 16 ottobre 2000, essa ha descritto con precisione il contenuto della richiesta d'esonazione ed ha messo a disposizione di ciascun membro del gruppo di esperti che lo desiderasse un piano costruttivo della *Josanne*.

Giudizio del Tribunale

- 59 In primo luogo, in ordine alla censura relativa alla mancata trasmissione al gruppo di esperti dell'intera richiesta d'esonazione, si deve rilevare che, anche se il parere del gruppo di esperti non vincola l'istituzione, la consultazione di tale gruppo rappresenta nondimeno una formalità sostanziale, la cui violazione compromette la legittimità della decisione finale se si prova che la mancata trasmissione di taluni elementi essenziali non ha permesso a tale comitato consultivo di emettere il proprio parere con piena cognizione di causa, vale a dire senza essere stato indotto in errore su un punto essenziale da inesattezze od omissioni (v., nell'ambito del diritto della concorrenza, sentenze del Tribunale 10 luglio 1991, causa T-69/89, RTE/Commissione, Racc. pag. II-485, punto 23, e 6 ottobre 1994, causa T-83/91, Tetra Pak/Commissione, Racc. pag. II-755, punto 37).
- 60 Orbene, se è vero che nella fattispecie, nel rivolgersi al gruppo di esperti, la convenuta ha semplicemente trasmesso a quest'ultimo una sintesi della richiesta

d'esonazione, anziché l'intera richiesta con i relativi allegati, è altresì vero che la convenuta ha confermato, all'udienza del 18 settembre 2002, che nel corso della riunione del gruppo di esperti vengono sempre messi a disposizione dei membri di tale gruppo i fascicoli completi relativi alle domande di esenzione ai sensi del regolamento n. 718/1999 e che ciò è avvenuto anche nella fattispecie.

- 61 Inoltre, il Tribunale ha chiesto ai ricorrenti, sui quali grava l'onere della prova, quali erano le informazioni essenziali che, a loro parere, non erano state trasmesse dalla convenuta al citato gruppo di esperti. A tal proposito essi si sono limitati a richiamare, da un lato, il documento in ordine al quale si è già stabilito, al precedente punto 34, che non è dimostrato che i ricorrenti ne abbiano effettuato la trasmissione alla Commissione unitamente alla loro richiesta d'esonazione e, d'altro lato, un elenco, allegato alla richiesta d'esonazione, contenente i nomi delle imprese con le quali essi intendevano svolgere le loro attività. Essi hanno affermato che i membri del gruppo di esperti dovevano sapere che si trattava di società «in genere» attive nel settore del dragaggio. In proposito, è sufficiente che questo Tribunale rilevi che i nomi di tutte queste società erano ugualmente citati nel testo della richiesta d'esonazione stessa e potevano quindi essere consultati dai membri del gruppo di esperti.
- 62 In secondo luogo, per quanto concerne le censure relative alla carenza di motivazione del parere del gruppo, va ricordato che una simile carenza, relativa ad un parere che non costituisce un atto che arreca pregiudizio, bensì solo un atto non vincolante, non può comportare l'illegittimità della decisione impugnata. Infatti, quest'ultima sarebbe affetta da un difetto di motivazione solo qualora si riferisse ad un parere di esperti non motivato e non contenesse essa stessa una motivazione autonoma e sufficiente.
- 63 Per quanto i ricorrenti tentino in realtà di dimostrare che la decisione impugnata è affetta da una carenza di motivazione, in quanto non precisa le ragioni per le quali il gruppo di esperti si è pronunciato contro l'esonazione richiesta, si deve

ricordare che, poiché i pareri del citato gruppo di esperti non sono vincolanti per la Commissione e, nella fattispecie, poiché non vi è alcuna divergenza tra tale gruppo e la Commissione, i ricorrenti non possono validamente contestare alla convenuta di non averli informati in ordine al punto di vista dettagliato del gruppo di esperti.

64 Di conseguenza, anche il presente motivo deve essere respinto.

Sui motivi relativi alla violazione dei principi di non discriminazione e del contraddittorio

Argomenti delle parti

65 Nelle loro osservazioni sui documenti prodotti dalla convenuta a seguito dell'udienza del 18 settembre 2002, relativi alla prassi decisionale che essa ha seguito negli anni precedenti relativamente alle richieste di esenzione per draghe aspiranti, i ricorrenti affermano che la decisione impugnata è inficiata da una violazione dei principi di non discriminazione e del contraddittorio.

66 Infatti, a loro parere, emergerebbe da tali documenti che l'idoneità al trasporto di merci era stata altresì richiamata nel corso del procedimento amministrativo relativo ad altre draghe aspiranti, simili alla *Josanne* in quanto dotate di un equipaggiamento analogo. Orbene, contrariamente al caso in esame, i servizi della Commissione avrebbero istruito le richieste di esenzione relative a tali altre

draghe aspiranti con grande cura. In particolare, i citati servizi avrebbero consentito alle parti interessate di fornire informazioni complementari su tali battelli e avrebbero richiesto informazioni supplementari presso le competenti autorità nazionali, così da poter accertare che tali battelli non erano utilizzati per il trasporto di merci e, pertanto, che le esenzioni richieste potevano essere concesse. Quindi, secondo i ricorrenti, la convenuta era tenuta a trattare allo stesso modo il caso della *Josanne*. Quanto alla lettera del 1° settembre 2000, i ricorrenti hanno fatto valere, all'udienza del 30 gennaio 2003, che essa non era sufficientemente precisa e che non conteneva un invito espresso a fornire informazioni complementari.

67 La convenuta sottolinea che i ricorrenti non hanno dedotto, nel loro ricorso, la violazione dei principi di non discriminazione e del contraddittorio. A suo parere, quindi, tali nuovi motivi devono essere dichiarati irricevibili.

68 In ogni caso, essa ritiene che tali motivi siano infondati. Da un lato, essa sostiene che il caso della *Josanne* non è comparabile a quello delle altre draghe aspiranti. Essa rileva infatti che, a differenza delle domande di esenzione relative a tali altri battelli, nel caso della *Josanne* era evidente, alla luce delle informazioni fornite dai ricorrenti, che tale battello non presentava i requisiti per l'esenzione, né i suoi proprietari potevano essere esentati dal pagamento del contributo speciale previsto dal regolamento n. 718/1999. D'altro lato, essa fa valere che, con lettera 1° settembre 2000, i suoi servizi hanno ricordato ai ricorrenti le condizioni di esenzione dal pagamento di tale contributo speciale ed hanno loro segnalato che, sulla base delle informazioni a loro disposizione, non poteva essere concessa alcuna esenzione. I servizi della Commissione avrebbero quindi permesso ai ricorrenti di far valere il loro punto di vista prima di decidere in ordine alla richiesta d'esenzione. Inoltre, la convenuta ritiene che il caso in esame possa essere comparato a quello che ha dato origine alla sentenza del Tribunale 13 dicembre 1995, causa T-109/94, Windpark Groothusen/Commissione (Racc. pag. II-3007, punto 48), nella quale è stato dichiarato che la Commissione, investita di una richiesta di sostegno finanziario, non è tenuta a sentire le parti prima di pronunciarsi in ordine alla concessione del finanziamento.

Giudizio del Tribunale

- 69 Per quanto concerne la ricevibilità dei motivi, si deve ricordare che, ai sensi dell'art. 48, n. 2, del regolamento di procedura del Tribunale, è vietata la deduzione di motivi nuovi in corso di causa, a meno che essi si basino su elementi di diritto e di fatto emersi durante il procedimento.
- 70 Nella fattispecie, i ricorrenti hanno invocato i presenti motivi basandosi su elementi di fatto dedotti dalla convenuta in occasione di una misura di organizzazione del procedimento decisa dal Tribunale all'udienza del 18 settembre 2002 e di cui essi non hanno potuto avere conoscenza in altro modo.
- 71 La deduzione di tali motivi deve di conseguenza essere autorizzata (v., in tal senso, sentenze della Corte 14 maggio 1998, causa C-259/96 P, Consiglio/De Nil e Impens, Racc. pag. I-2915, punto 31; 15 ottobre 2002, cause riunite C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, da C-250/99 P a C-252/99 P e C-254/99 P, Limburgse Vinyl Maatschappij e a., Racc. pag. I-8375, punti 369-378, e sentenza del Tribunale 28 settembre 1999, causa T-141/97, Yasse/BEI, Racc. PI pagg. I-A-177 e II-929, punto 127).
- 72 Quanto alla fondatezza del motivo relativo alla violazione del principio di non discriminazione, si deve ricordare che esso vieta che situazioni analoghe siano trattate in maniera differente o situazioni diverse siano trattate in maniera uguale, a meno che tali disparità di trattamento non siano oggettivamente giustificate (sentenza del Tribunale 11 settembre 2002, causa T-13/99, Pfizer Animal Health/Consiglio, Racc. pag. II-3305, punto 478).

- 73 Nella fattispecie, i ricorrenti giustamente sottolineano che risulta dai documenti prodotti dalla convenuta che, nel caso delle altre draghe aspiranti per le quali è stata richiesta l'esenzione dal regolamento n. 718/1999 nel corso degli anni precedenti l'adozione della decisione impugnata, i servizi della Commissione, prima di concedere le esclusioni richieste, hanno istruito i fascicoli in maniera più approfondita di quanto abbiano fatto nel caso della *Josanne*. Essi hanno infatti, secondo i casi, invitato le parti interessate a fornire informazioni complementari in ordine all'equipaggiamento dei battelli in questione, ovvero in ordine all'utilizzo degli stessi e/o hanno formulato domande di informazioni complementari alle competenti autorità nazionali. In taluni casi, i servizi della Commissione hanno altresì invitato tali autorità ad effettuare un'ispezione del battello per accertare la veridicità delle informazioni fornite.
- 74 È anche vero, inoltre, che, come rilevato dai ricorrenti, le domande di esenzione relative a questi altri battelli contengono, in una qualche misura, indicazioni dalle quali potrebbe dedursi che tali battelli fossero del pari utilizzabili per il trasporto di merci. In risposta ai quesiti del Tribunale, la convenuta ha essa stessa ammesso che, in un primo tempo, aveva dubitato della veridicità delle affermazioni delle parti interessate e che tali dubbi avevano potuto essere fugati solamente grazie alle informazioni ricevute. Emerge del pari da questi documenti che, per alcuni dei battelli interessati, la Commissione ha concesso l'esenzione richiesta anche se il gruppo di esperti o le competenti autorità nazionali dubitavano che tali battelli presentassero tutti i requisiti richiesti.
- 75 Tuttavia, da un attento confronto tra le varie richieste di esenzione relative alle altre draghe aspiranti e quella presentata dai ricorrenti per la *Josanne* emerge chiaramente che se, come ammesso dalla convenuta, tali altre domande potevano in una qualche misura far sorgere dubbi sulla possibilità di concedere ai detti battelli l'esenzione prevista dal regolamento n. 718/1999, nessuna tra queste conteneva un insieme di indicazioni chiare ed esplicite nel senso che, oltre al dragaggio, tali battelli potevano e dovevano essere utilizzati anche per il trasporto di varie merci, come nel caso della *Josanne* (v. in proposito i precedenti punti 36-38 e 50-53).

- 76 Orbene, in una tale situazione non può rimproverarsi alla convenuta di avere riservato alla richiesta d'esonazione della *Josanne* un trattamento procedurale diverso da quello riservato ad altri battelli. Di conseguenza, il motivo relativo alla violazione del principio di non discriminazione dev'essere respinto.
- 77 Per quanto concerne la fondatezza del motivo relativo alla violazione del principio del contraddittorio, si deve ricordare che, secondo giurisprudenza costante, il rispetto dei diritti della difesa, in qualsiasi procedimento instaurato nei confronti di una persona e che possa sfociare in un atto lesivo, rappresenta un principio fondamentale del diritto comunitario che dev'essere garantito anche qualora non vi sia alcuna disciplina circa la procedura in oggetto. Tale principio impone che chiunque possa essere destinatario di una decisione lesiva dei propri interessi dev'essere messo in grado di esporre utilmente la propria opinione, quanto meno in merito agli addebiti sui quali la Commissione ha fondato la propria decisione (v. sentenza del Tribunale 10 maggio 2001, cause riunite T-186/97, T-187/97, da T-190/97 a T-192/97, T-210/97, T-211/97, da T-216/97 a T-218/97, T-279/97, T-280/97, T-293/97 e T-147/99, Kaufring e a./Commissione, Racc. pag. II-1337, punti 151 e 153, nonché la giurisprudenza ivi citata).
- 78 Contrariamente a quanto sostiene la convenuta, il caso in esame non può essere comparato a quello che ha dato origine alla sentenza *Windpark Groothusen/Commissione*, citata al precedente punto 68. Infatti, da un lato, in tale causa si trattava di una domanda introdotta su iniziativa esclusiva della persona interessata al fine di ottenere la concessione di un sostegno finanziario mentre, nel caso di specie, i ricorrenti sono soggetti al pagamento del contributo speciale ai sensi del regolamento n. 718/1999 e devono chiedere alla Commissione di esserne esentati. Dall'altro, la decisione controversa nella causa citata è intervenuta in una situazione in cui dovevano essere esaminate centinaia di domande. Come confermato dalla convenuta all'udienza del 30 gennaio 2003, ciò non è avvenuto nel caso di specie.
- 79 Nella presente causa, con lettera 1° settembre 2000, i servizi della Commissione hanno accusato ricevuta della richiesta d'esonazione e hanno richiamato l'atten-

zione dei ricorrenti sulle condizioni previste dal regolamento n. 718/1999 per la concessione di un'esenzione. In particolare, essi hanno chiaramente evidenziato che, ai sensi dell'art. 2, n. 2, lett. g), del regolamento n. 718/1999, l'esclusione delle attrezzature di dragaggio dal campo di applicazione di tale regolamento è soggetta alla condizione che tale materiale non sia «destinato al trasporto di merci ai sensi dell'articolo 1 [di tale regolamento]» (sottolineato nell'originale). Essi hanno del pari precisato che un'esenzione poteva essere presa in considerazione «solo a condizione che una draga aspirante [sia] utilizzata esclusivamente per lavori di dragaggio, di manutenzione e di estrazione di sabbia». Essi hanno infine concluso che, «fatto salvo il risultato dell'esame in corso, emerge dai documenti (...) trasmessi che [la] "Josanne" non sembra a priori presentare i requisiti sopra indicati».

80 Orbene, così facendo, la convenuta ha indicato ai ricorrenti, in maniera sufficientemente chiara e precisa, che le informazioni contenute nella richiesta d'esenzione e nei relativi allegati non permettevano di concludere che la *Josanne* fosse utilizzata esclusivamente per attività di dragaggio, perché il battello poteva del pari essere utilizzato per il trasporto di merci ai sensi dell'art. 1 del regolamento n. 718/1999.

81 Anche se i ricorrenti sostengono che tale lettera 1° settembre 2000 non conteneva un invito espresso a fornire informazioni complementari, si deve ritenere che il principio del rispetto dei diritti della difesa, se da un lato pone a carico delle amministrazioni nazionali e comunitarie taluni obblighi procedurali, implica parimenti una certa diligenza da parte dell'interessato. In tal senso, incombe a quest'ultimo, ove ritenga che i propri diritti della difesa non siano stati, o non siano stati sufficientemente rispettati nell'ambito del procedimento amministrativo, adottare le misure necessarie al fine di porvi rimedio o, quanto meno, far presente tale circostanza in tempo utile all'amministrazione competente (sentenza del Tribunale 11 luglio 2002, causa T-205/99, *Hyper/Commissione*, Racc. pag. II-3141, punto 59).

- 82 Si deve quindi rilevare che ai ricorrenti, in quanto operatori economici avveduti, è stata data la possibilità di rendere noto utilmente il loro punto di vista prima dell'adozione della decisione impugnata. Di conseguenza, il motivo relativo alla violazione del principio del contraddittorio deve del pari essere respinto.
- 83 Poiché nessuno dei motivi sollevati contro la decisione impugnata è stato accolto, il ricorso deve essere integralmente respinto.
- 84 Inoltre, per quanto concerne i documenti prodotti dalle parti all'udienza del 18 settembre 2002 (v. precedente punto 18), il Tribunale non ritiene che essi siano utili ai fini della soluzione della presente controversia.

Sulle spese

- 85 Ai sensi dell'art. 87, n. 2, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. Poiché la Commissione ne ha fatto domanda, i ricorrenti, rimasti soccombenti, vanno condannati alle spese.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Terza Sezione)

dichiara e statuisce:

- 1) Il ricorso è respinto.
- 2) I ricorrenti sopporteranno le proprie spese nonché quelle sostenute dalla convenuta.

Lenaerts

Azizi

Jaeger

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo l'8 maggio 2003.

Il cancelliere

Il presidente

H. Jung

K. Lenaerts