

YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN  
TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (ensimmäinen jaosto)

13 päivänä kesäkuuta 2006 \*

Yhdistetyissä asioissa T-218/03–T-240/03,

**Cathal Boyle**, kotipaikka Killybegs (Irlanti), ja 22 muuta kantajaa, joiden nimet on esitetty liitteessä, edustajinaan P. Gallagher, SC, A. Collins, SC, ja solicitor D. Barry,

kantajina,

joita tukee

**Irlanti**, asiamiehinaan D. O'Hagan ja C. O'Toole, avustajanaan barrister D. Conlan Smyth, prosessiosoite Luxemburgissa,

väliintulijana,

\* Oikeudenkäyntikieli: englanti.

vastaan

**Euroopan yhteisöjen komissio**, asiamiehinhään G. Braun ja B. Doherty, prosessi-osoite Luxemburgissa,

vastaajana,

joissa vaaditaan kumottavaksi komission saamista pyynnöistä kasvattaa monivuotisen ohjausohjelma IV:n tavoitteita kokonaispituudeltaan yli 12 metrin pituisten alusten turvallisuutta, navigointia, hygieniaa, tuotteiden laatua ja alusten työoloja koskevien parannusten ottamiseksi huomioon 4 päivänä huhtikuuta 2003 tehty komission päätös 2003/245/EY (EYVL L 90, s. 48), sikäli kuin siinä hylätään hakijoiden alusten kapasiteetin lisäämistä koskevat hakemukset,

EUROOPAN YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN  
OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN (ensimmäinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja J. D. Cooke sekä tuomarit R. García-Valdecasas ja I. Labucka,

kirjaaja: hallintovirkamies J. Plingers,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 23.11.2005 pidetyssä istunnossa esitetyn,

on antanut seuraavan

## **tuomion**

### **Asiaa koskevat oikeussäännöt**

- 1 Yhteisön kalastusalan uudelleenjärjestelyn tavoitteista ja yksityiskohtaisista säännöistä 1 päivästä tammikuuta 1997 31 päivään joulukuuta 2001 kestävä tasapainon löytämiseksi kalavarojen ja niiden hyödyntämisen välillä 26 päivänä kesäkuuta 1997 tehdyn neuvoston päätöksen 97/413/EY (EYVL L 175, s. 27) 4 artiklan 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden monivuotisissa ohjausohjelmissä yksinomaan turvallisuuden parantamisesta johtuva kapasiteetin lisääminen oikeuttaa tapauskohtaisesti lisäämään samassa suhteessa laivaston segmenttien tavoitteita silloin, kun ne eivät lisää kyseisten alusten pyyntiponnistusta.”

- 2 Irlannin kalastuslaivaston monivuotisen ohjausohjelman hyväksymisestä 1 päivän tammikuuta 1997 ja 31 päivän joulukuuta 2001 väliseksi ajaksi 16 päivänä joulukuuta 1997 tehdyn komission päätöksen 98/125/EY (EYVL 1998, L 39, s. 41; jäljempänä MOO IV) liitteessä olevassa 3.3 kohdassa todetaan seuraavaa:

”Jäsenvaltiot voivat milloin tahansa jättää komissiolle turvallisuuden parantamista koskevan ohjelman. Komissio päättää päätöksen 97/413/EY 3 ja 4 artiklan

mukaisesti, oikeuttaako kyseisen ohjelman aiheuttama kapasiteetin kasvu vastaavan kasvun myös MOO IV:n tavoitteissa.

– –”

- 3 Kalatalousalan rakenteellisia toimia koskevista yksityiskohtaisista säännöistä ja edellytyksistä 17 päivänä joulukuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2792/1999 (EYVL L 337, s. 10) 6 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Kalastuslaivaston uudistaminen ja kalastusalusten nykyaikaistaminen järjestetään tämän osaston mukaisesti.

Kunkin jäsenvaltion on esitettävä komissiolle 23 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen hyväksymistä varten laivaston uudistamisen ja nykyaikaistamisen seurantaan koskevat pysyvät järjestelyt. Näiden järjestelyjen avulla jäsenvaltioiden on osoitettava, että alusten lisäämistä laivastoon ja poistamista siitä säädellään siten, että kapasiteetti ei kokonaisuudessaan eikä kyseisten laivastosegmenttien suhteen ylitä monivuotisessa ohjausohjelmassa vahvistettuja vuotuisia tavoitteita, tai että tarvittaessa kalastuskapasiteettia pienennetään asteittain näiden tavoitteiden mukaiseksi.

Järjestelyissä on erityisesti otettava huomioon se, että julkisella tuella poistettua kapasiteettia ei voida korvata, paitsi jos on kyse kokonaispituudeltaan alle 12 metrin aluksista, jotka eivät ole troolareita.

2. Jäsenvaltio voi esittää pyynnön kapasiteettitavoitteiden selkeästi määritellystä määrällisestä lisäämisestä sellaisten toimenpiteiden osalta, joilla parannetaan turvallisuutta, navigointia, hygieniää, tuotteiden laatua ja työoloja edellyttäen, että nämä toimenpiteet eivät johda kyseisten kalavarojen hyödyntämistason nousuun.

Komissio tutkii tällaisen pyynnön ja hyväksyy sen 23 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen. Jäsenvaltiot säätelevät kapasiteetin lisäystä 1 kohdassa tarkoitettujen pysyvien järjestelyjen mukaisesti.”

- 4 Päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohta kumottiin 1.1.2002 alkaen päätöksen 97/413 muuttamisesta 28.1.2002 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2002/70/EY (EYVL L 31, s. 77).
- 5 Elollisten vesiluonnonvarojen säilyttämisestä ja kestävästä hyödyntämisestä yhteisessä kalastuspolitiikassa 20 päivänä joulukuuta 2002 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2371/2002 (EYVL L 358, s. 59) 11 artiklan 5 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Vähintään viiden vuoden ikäisten kalastusalusten nykyaikaistaminen pääkannen yläpuolella turvallisuuden, työskentelyolosuhteiden, hygienian ja tuotteiden laadun parantamiseksi saa lisätä aluksen vetoisuutta edellyttäen, että tällä nykyaikaistamisella ei lisätä aluksen pyyntikykyä – –”

**Tosiseikat**

- 6 Kantajat ovat Irlannin kalastuslaivastoon kuuluvien alusten omistajia.
  
- 7 Vuosien 1999 ja 2001 välisenä aikana meriministeriön (jäljempänä ministeriö) ja komission välillä käytiin päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohtaa koskevaa kirjeenvaihtoa.
  
- 8 Tämän ajan kuluessa, ja erityisesti marras- ja joulukuussa 2001 kukin kantajista haki ministeriöltä lupaa kapasiteetin lisäämiseen turvallisuuden parantamisen johdosta päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdan ja päätöksen 98/125 liitteessä olevan 3.3 kohdan mukaisesti.
  
- 9 Ministeriö pyysi 14.12.2001 päivätyllä kirjeellä komissiolta Irlannin laivastolle 1 304 bruttotonnin korotusta monikäyttöalusten segmenttiin ja 5 335 bruttotonnin korotusta pelagisia lajeja pyytävään segmenttiin päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Kirjeellä täydennettiin ministeriön aikaisempaa, kahta alusta koskevaa pyyntöä, joka oli osoitettu komissiolle ensimmäisenä kyseisenlaisena asiana.
  
- 10 Edellä mainitussa 14.12.2001 päivätyssä kirjeessä todettiin, että se perustui hakemuksiin, joita olivat esittäneet 38 aluksenomistajaa, jotka olivat muokanneet tai korvanneet aluksiaan tai jotka aikoivat näin toimia. Kirjeen mukana oli yksityiskohtainen selvitys kyseessä olevista 38 aluksesta. Kirjeeseen liitetystä taulukosta ilmenee, että 18 tämän asian kantajista oli mainittujen 38 omistajan joukossa.

- 11 Ministeriö toimitti komissiolle 19.12. ja 21.12.2001 päivätyillä kirjeillä tietoja muiden kantajien omistamista aluksista.
- 12 Komissio teki 4.4.2003 komission saamista pyynnöistä kasvattaa MOO IV:n tavoitteita kokonaispituudeltaan yli 12 metrin pituisten alusten turvallisuutta, navigointia, hygieniää, tuotteiden laatua ja alusten työoloja koskevien parannusten ottamiseksi huomioon päätöksen 2003/245/EY (EYVL L 90, s. 48; jäljempänä riidanalainen päätös).
- 13 Riidanalaisen päätöksen päätösosa kuuluu seuraavasti:

*"1 artikla*

Hakemusten hyväksyttävyyys

MOO IV:n vetoisuustavoitteiden kasvattamista koskevat hakemukset katsotaan hyväksymiskelpoisiksi seuraavilla edellytyksillä:

1. Jäsenvaltiot ovat toimittaneet hakemukset tapauskohtaisesti ennen 31 päivää joulukuuta 2001.

2. Alusten on oltava asianmukaisesti yhteisön alusrekisteriin rekisteröityjä.

3. Kyseinen alus on kokonaispituudeltaan vähintään 15 metriä pitkä.
  
4. Vetoisuuden lisäys johtuu olemassa olevassa rekisteröidyssä aluksessa, joka töiden aloittamishetkellä on vähintään viisi vuotta vanha, pääkannen yläpuolella tehdyistä tai tehtävistä uudenaikaistamistöistä. Jos alus on menetetty merellä, vetoisuuden lisäys on seurausta korvaavan aluksen suuremmasta pääkannen yläpuolisesta vetoisuudesta menetettyyn alukseen verrattuna.
  
5. Vetoisuuden lisääminen on perusteltua, jos tavoitteena on parantaa turvallisuutta, navigointia, hygieniaa, tuotteiden laatua ja työoloja koskevia tekijöitä.
  
6. Muutetun tai korvaavan aluksen pääkannen alapuolista vetoisuutta ei ole lisätty.

Hakemukset MOO IV:n konetehoa koskevien tavoitteiden kasvattamiseksi eivät ole hyväksymiskelpoisia.

## *2 artikla*

Edellä 1 artiklassa vahvistettujen perusteiden mukaisesti hyväksytyt hakemukset luetellaan liitteessä I.



Edellä 1 artiklassa vahvistettujen perusteiden mukaisesti hylätyt hakemukset luetellaan liitteessä II.

### *3 artikla*

Tämä päätös on osoitettu Belgian kuningaskunnalle, Irlannille, Alankomaiden kuningaskunnalle, Ruotsin kuningaskunnalle sekä Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneelle kuningaskunnalle.”

- 14 Kaikki kantajien alukset mainitaan riidanalaisen päätöksen liitteessä II olevassa luettelossa ”hylätyt alukset”.

### **Menettely ja asianosaisten ja muiden osapuolten vaatimukset**

- 15 Kantajat ovat nostaneet käsiteltävänä olevan kanteen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjaamoon 13.6.2003 toimittamallaan kannekirjelmillä, jotka kirjattiin numeroilla T-218/03–T-240/03. Kantajat ovat hyväksyneet ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen ehdotuksen kanteiden käsittelemisestä yhtenä asiana.
- 16 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen viidennen jaoston puheenjohtaja hyväksyi 20.1.2001 antamallaan määräyksellä Irlannin väliintulijaksi tukemaan kantajien vaatimuksia. Irlannin väliintulokirjelmä jätettiin 10.3.2004. Komissio esitti huomautuksensa kirjelmästä 16.6.2004.

- 17 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin (ensimmäinen jaosto) pyysi prosessinjohtotoimena 8.12.2004 tekemällään päätöksellä kantajia esittämään kaikki asiakirjat, joilla voidaan vahvistaa niiden omistusasema kyseessä olevien alusten osalta. Kantajat vastasivat tähän pyyntöön.
- 18 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin päätti esittelevän tuomarin kertomuksen perusteella aloittaa suullisen käsittelyn ja pyysi prosessinjohtotoimenpiteenä asianosaisia esittämään eräitä asiakirjoja ja vastaamaan tiettyihin kysymyksiin. Asianosaiset vastasivat esitettyihin pyyntöihin.
- 19 Asianosaisten ja väliintulijan lausumat sekä niiden vastaukset ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin kuultiin 23.11.2005 pidetyssä istunnossa.
- 20 Kuultuaan asianosaisia ja väliintulijaa asiasta istunnossa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin päätti työjärjestyksensä 50 artiklan mukaisesti yhdistää esillä olevat asiat tuomion antamista varten.
- 21 Kantajat ja Irlanti vaativat, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin
- kumoaa riidanalaisen päätöksen sikäli kuin siinä hylätään kantajien alusten kapasiteetin lisäämistä koskevat hakemukset
  - velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

22 Komissio vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

- jättää kanteet tutkimatta
  
- toissijaisesti hylkää kanteet perusteettomina
  
- velvoittaa kantajat korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

### **Tutkittavaksi ottaminen**

23 Komissio vaatii esillä olevien kanteiden jättämistä tutkimatta, koska riidanalainen päätös ei koske koska kantajia suoraan ja erikseen EY 230 artiklan neljännessä kohdassa tarkoitetulla tavalla.

24 Komissio väittää myös, että eräät kantajista eivät ole osoittaneet olevansa kyseessä olevien alusten omistajia. Komissio kuitenkin peruutti istunnossa tämän väitteen.

### *Asianosaisten ja väliintulijan lausumat*

25 Komissio huomauttaa alustavasti, että riidanalainen päätös on osoitettu niille jäsenvaltioille, joita asia koskee. Kantajat eivät ole päätöksen adressaatteja, niitä ei mainita nimeltä päätöksessä, eivätkä ne ole olleet missään suorassa yhteydessä komissioon.

- 26 Komission mukaan riidanalainen päätös tehtiin Irlannin tehtyä hakemuksen koko laivastonsa kapasiteetin lisäämiseksi. Vaikka Irlannin viranomaiset ovatkin perustaneet hakemuksensa tiettyjä aluksia koskeneisiin seikkoihin, ei voida katsoa, että päätös on todellisuudessa osoitettu kantajille.
- 27 Komissio väittää, että riidanalainen päätös ei koske kantajia erikseen. Päätöksestä aiheutuu vaikutuksia kantajille ainoastaan, koska ne omistavat aluksia Irlannissa. Riidanalaisella päätöksellä ei loukata niiden omistusoikeutta kyseisiin aluksiin, ja kantajat voivat jatkaa kalastusta olemassa olevilla aluksillaan (asia 11/82, Piraiki-Patraiki ym. v. komissio, tuomio 17.1.1985, Kok. 1985, s. 207, 13 kohta). Komissio lisää, että vaikka oletettaisiin, että kalastusalusten omistajien joukko on Irlannissa täysin suljettu, riidanalainen päätös ei koske kantajia sen enempää kuin ketä tahansa kalastusaluksen omistajaa Irlannissa.
- 28 Sen seikan osalta, että riidanalaisen päätöksen liitteessä II mainitaan kantajien alukset, komissio toteaa, että tällainen maininta on seurausta ainoastaan päätöksen tosiseikkoja koskevasta asiayhteydestä (asia T-482/93, Weber v. komissio, tuomio 10.7.1996, Kok. 1996, s. II-609).
- 29 Komissio ei hyväksy kantajien esittämää rinnastusta edellä 27 kohdassa mainittuun asiaan Piraiki-Patraiki ym. vastaan komissio, sillä komission mukaan kantajien suorittama rinnastus perustuu sekä tosiseikkojen osalta että oikeudellisesti virheellisesti väitteeseen siitä, että ne ”ovat toimittaneet komissiolle lisäkapasiteettia koskevat aluskohtaiset hakemukset”.
- 30 Oikeuskäytännöstä ilmenee komission mukaan, että toimenpiteen yleiseen sovellettavuuteen ja siten sen säädösluonteeseen ei vaikuta se, että on mahdollista määritellä jokseenkin täsmällisesti niiden henkilöiden lukumäärä, joihin säädöstä sovelletaan tiettyä ajankohtana, tai jopa yksilöidä henkilöt, jos on selvää, että toimenpidettä

sovelletaan mainittuihin henkilöihin sen tarkoituksen mukaisesti siinä määritellyn objektiivisen oikeudellisen tai tosiasiallisen tilanteen perusteella. Asian kannalta ei riitä, että osoitetaan, että toimenpidettä sovelletaan vain ”suljettuun” toimijoiden joukkoon (asia T-298/94, Roquette Frères v. neuvosto, tuomio 7.11.1996, Kok. 1996, s. II-1531, 41 ja 42 kohta). Joka tapauksessa nyt esillä olevassa asiassa tiettyyn alukseen liittyvien henkilöiden joukkoa ei ole määritelty lopullisesti, koska aluksen omistaja voi vaihtua.

- 31 Komission mukaan riidanalainen päätös ei koske kantajia myöskään oikeuskäytännössä tarkoitettulla tavalla suoraan (yhdistetyt asiat T-198/95, T-171/96, T-203/97, T-174/98 ja T-225/99, Comafrika ja Dole Fresh Fruit Europe v. komissio, tuomio 12.7.2001, Kok. 2001, s. II-1975, 96 kohta). Riidanalaisesta päätöksestä aiheutuva ainoa oikeudellinen vaikutus on se, että Irlannin laivastolle myönnetään 203 bruttotonnin kapasiteetin lisäys (ks. päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohta). Vaikka kantajilla on asiassa todistustaakka, ne eivät ole mitenkään selvittäneet sitä, kuinka riidanalaisesta päätöksestä aiheutuu vaikutuksia niiden osalta. Ne eivät myöskään ole väittäneet, että kyseisellä päätöksellä on muutettu niiden oikeudellista asemaa.
- 32 Välitöntä vaikutusta koskeva pohdinta voidaan nyt esillä olevassa asiassa tiivistää yhteen yksinkertaiseen kysymykseen eli sen selvittämiseen, mitä komissio on kantajille tehnyt. Komissio huomauttaa myös, että mikäli riidanalaisesta päätöksestä todella aiheutuisi automaattisia vaikutuksia, ne olisi jo tullut havaita.
- 33 Irlannin viranomaisten asiana on päättää kapasiteetin lisäyksen käyttämisestä ja siitä, kuinka on toimittava sellaisten kapasiteettia koskevien hakemusten osalta, jotka ylittävät komission salliman määrän (ks. asetuksen N:o 2792/1999 6 artiklan 2 kohta). Kaikki tiettyjä aluksia koskevat päätökset edellyttävät täten sitä, että Irlannin viranomaiset soveltavat välissä olevia sääntöjä, eikä niiden tekeminen ole täysin automaattista.

- 34 Komissio riitauttaa kantajien väitteen, jonka mukaan se on tehnyt yksittäisiä aluksia koskevan päätöksen. Se riitauttaa sen kantajien esittämän esimerkin merkityksellisyyden, joka koskee liitteessä I mainitulle alukselle tarkoitettua kapasiteetin uudelleen osoittamista jollekin toiselle alukselle. Ensinnäkin komissiolle osoitettujen hakemusten sisältö ei ole sama kuin jäsenvaltioille osoitettujen hakemusten. Lisäksi, vaikka liitteessä I mainitun aluksen omistaja saattaa väittää, että se on perustellusti luottanut kansallisella tasolla esittämiensä aluksensa lisenssiä koskevien hakemusten hyväksymiseen, vastaavanlaista luottamuksensuojaa ei ole olemassa kielteisen päätöksen osalta. Yhtäältä vaikka komissio hylkää koko laivaston kapasiteetin tavoitteiden lisäämistä koskevan hakemuksen, yksittäisten alusten osalta voidaan kuitenkin toteuttaa lisäyksiä, koska jäsenvaltio voi hyväksyä kapasiteetin lisäämistä koskevat hakemukset MOO IV:n puitteissa asetettujen enimmäismäärien rajoissa. Erityisesti Irlannin kapasiteetin osalta lisäämisvaraa on vielä jäljellä. Toisaalta Irlannissa on olemassa kapasiteettien markkinat, eli omistajat voivat halutessaan ostaa lisäkapasiteettia uutta alusta varten. Vastoin kantajien esittämää tällaisten markkinoiden olemassaololla on merkitystä, koska se osoittaa, että komission kielteinen päätös ei välttämättä johda kielteiseen päätökseen niiden hakemusten osalta, joita yksittäiset toimijat osoittavat Irlannin viranomaisille.
- 35 Komissio lisää, että varsin useat kantajat ovat voineet kalastaa ennen riidanalaisen päätöksen tekemispäivää. Toisin sanottuna monet kantajista ovat hyötäneet pitkään lisäkapasiteetista syntyvästä taloudellisesta edusta. Lisäksi monet kantajista ovat voineet jatkaa kalastamista mainitun päätöksen tekemisen jälkeen. Irlannin kalastusministeri totesi lokakuussa 2003, että viidellä kantajien aluksista oli lisenssi. Eräät muut kantajille kuuluvista aluksista saivat lisenssin vuonna 2004.
- 36 Lisäksi vastauksena kantajien väitteeseen, jonka mukaan komissio olisi voinut yksinkertaisesti myöntää Irlannille 203 bruttotonnin kapasiteetin lisäyksen osoittamatta yksittäisiä aluksia, komissio toteaa, ettei tällä muuteta päätöksen oikeudellisia vaikutuksia, jotka on määritelty sillä lainsäädäntökehyksellä, johon päätös kuuluu, eikä kyseisen päätöksen muodolla (yhdistetyt asia 789/79 ja 790/79, Calpak ja Società emiliana lavorazione frutta v. komissio, tuomio 17.6.1980, Kok. 1980, s. 1949, 7 kohta).

- 37 Mitä tulee Irlannin esittämään väitteeseen, jonka mukaan kantajien vastattavaksi tulisivat äärimmäisen merkittävät kustannukset Irlannin laivastoon sovellettavan lisäys–poistojärjestelmän johdosta (ks. jäljempänä 41 kohta), komissio toteaa, etteivät kantajat ole esittäneet tätä väitettä ja että se on esitetty liian myöhään. Lisäksi väite on ristiriidassa kantajien esittämien perusteluiden kanssa, koska sillä osoitettaisiin, että kaikki kantajille mahdollisesti aiheutuvat haitalliset vaikutukset johtuvat kansallisesta lainsäädännöstä eikä riidanalaisesta päätöksestä. Irlannin lainsäädäntö voi heijastaa eräitä yhteisön oikeuden sääntöjä, mutta se ei muodosta riidanalaisen päätöksen täytäntöönpanosäännöstä.
- 38 Tämä vahvistetaan sillä, että Irlanti alkoi soveltaa uutta kalastusalusten lisenssien myöntämistä koskevaa politiikkaa marraskuusta 2003 alkaen (Policy Directive 2/2003). Tämä politiikka ei ole automaattinen seuraus riidanalaisesta päätöksestä ja osoittaa, että Irlannin viranomaisilla on tiettyä harkintavaltaa kansallisen lisensoijien koskevan lainsäädännön soveltamisessa.
- 39 Kantajat väittävät, että riidanalainen päätös koskee niitä erikseen ja suoraan.
- 40 Ne väittävät muun muassa välittömän vaikutuksen osalta, että asetuksen N:o 2792/1999 6 artiklan 2 kohta (ks. edellä 33 kohta) ei ollut voimassa riidanalaisen päätöksen tekohetkellä. Joka tapauksessa sitä seikkaa, että kyseisessä artiklassa säädetään, että jäsenvaltiot hallinnoivat kapasiteetin lisäyksiä, on pidettävä ainoastaan jäsenvaltioille asetettuna velvoitteena toteuttaa tarvittavat toimenpiteet kaikkien myönteisten päätösten täytäntöönpanemiseksi.
- 41 Irlanti väittää, että riidanalaisesta päätöksestä aiheutunut oikeusvaikutus on niiden hakemusten nimenomainen hylkääminen, jotka kantajat esittivät tonnimääräisen kapasiteetin lisäämiseksi turvallisuuden perusteella kyseisen päätöksen 1 artiklassa

säädettyjen arviointiperusteiden mukaisesti. Tästä seuraa, että kantajien vastattavaksi tulevat äärimmäisen merkittävät kustannukset, koska niiden on hankittava hakemusten kohteena olleen turvallisuuden perustuneen tonnimäärän korvaava kapasiteetti.

*Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta*

- 42 EY 230 artiklan neljännen kohdan mukaan luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö voi nostaa kumoamiskanteen sille osoitetusta päätöksestä tai päätöksestä, joka siitä huolimatta, että se on annettu asetuksena tai toiselle henkilölle osoitettuna päätöksenä, koskee ensin mainittua henkilöä suoraan ja erikseen.
- 43 Koska riidanalainen päätös on osoitettu Irlannille ja muille jäsenvaltioille, joita asia koskee, asiassa on selvitettävä, koskeeko kyseinen päätös kantajia suoraan ja erikseen.
- 44 Siltä osin kuin on kyse siitä, koskeeko päätös kantajia erikseen, on muistutettava, että vakiintuneessa oikeuskäytännössä todetaan, että jotta päätöksen voidaan katsoa koskevan erikseen muita kuin niitä, joille se on osoitettu, sillä on vaikutettava niiden oikeudelliseen asemaan niille tunnusomaisten erityispiirteiden tai sellaisen tosiasiallisen tilanteen takia, jonka perusteella ne erotetaan kaikista muista ja ne voidaan tästä syystä yksilöidä samalla tavalla kuin se, jolle päätös on osoitettu (asia 25/62, Plaumann v. komissio, tuomio 15.7.1963, Kok. 1963, s. 197, Kok. Ep. I, s. 181, 223 kohta; edellä 27 kohdassa mainittu asia Piraiki-Patraiki ym. v. komissio, tuomion 11 kohta ja asia T-435/93, ASPEC ym. v. komissio, tuomio 27.4.1995, Kok. 1995, s. II-1281, 62 kohta).



- 45 Tältä osin on huomattava, että komissio on riidanalaisessa päätöksessä ratkaissut jäsenvaltioiden esittämät pyynnöt, joilla pyrittiin niiden MOO IV:n mukaisten tavoitteiden kokonaismääräiseen lisäämiseen. Komissiolle esitetty Irlannin kansallista laivastoa koskeva lisäyspyyntö koostui kuitenkin alusten omistajien – mukaan luettuna kantajat – yksittäisten hakemusten muodostamasta kokonaisuudesta.
- 46 On myös todettava, että komissiolla oli päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdan nojalla velvollisuus arvioida mainitut yksittäiset hakemukset ”tapauskohtaisesti” (ks. myös riidanalaisen päätöksen toinen perustelukappale). Komissio on kirjelmässään väittänyt, että se tutki ”tapauskohtaisesti” kunkin Irlannin hakemuksessa mainitun aluksen tilanteen, ja se on istunnossa vahvistanut, että ilmaus ”tapauskohtaisesti” tarkoittaa ”alus alukselta”. Tältä osin on todettava, että komissio hylkäsi Alankomaiden ”kokonaishakemuksen”, koska siinä ei ollut ”tapauskohtaista erittelyä” (liite II).
- 47 Lisäksi komissio mainitsee liitteessä I (”hyväksytyt hakemukset”) ja liitteessä II (”hylätyt hakemukset”) kyseessä olevat alukset. Täten kaikkien kantajien alusten nimet mainitaan liitteessä II.
- 48 Vaikka riidanalainen päätös osoitettiin niille jäsenvaltioille, joita asia koski, on todettava, että se koskee tiettyjä yksilöityjä aluksia. Riidanalaista päätöstä on täten pidettävä joukkona yksittäisiä päätöksiä, joista kullakin vaikutettiin mainittujen alusten omistajien oikeudelliseen asemaan, mukaan luettuna kantajien oikeudellinen asema (ks. vastaavasti yhdistetyt asiat 41/70–44/70, International Fruit Company ym. v. komissio, tuomio 13.5.1971, Kok. 1971, s. 411, 17–22 kohta).
- 49 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että kyseessä olleiden alusten omistajien lukumäärä ja henkilöllisyys olivat määriteltävissä ja tarkistettavissa jo ennen riidanalaisen päätöksen tekemistä ja että komissio oli tietoinen siitä, että sen

päätöksellä vaikutettiin ainoastaan mainittujen omistajien intresseihin ja asemaan. Riidanalainen päätös koskee sellaisten henkilöiden suljettua joukkoa, jotka oli määritelty päätöksen tekohetkellä ja joiden oikeuksiin komissiolla oli aikomus vaikuttaa. Tästä seuraa, että näin luodun tosiasiallisen tilanteen perusteella kantajat erottuivat kaikista muista ja ne voitiin yksilöidä samalla tavalla kuin se, jolle päätös oli osoitettu (yhdistetyt asiat 106/63 ja 107/63, Toepfer ja Getreide-Import v. komissio, tuomio 1.7.1965, Kok. 1965, s. 525 ja 533).

- 50 Sen kysymyksen osalta, koskeeko riidanalainen päätös kantajia suoraan, on muistutettava, että vakiintuneessa oikeuskäytännössä on vahvistettu kaksi kumulatiivista edellytystä sille, milloin toimen voidaan katsoa koskevan kantajaa suoraan EY 230 artiklan neljännessä kohdassa tarkoitettulla tavalla.
- 51 Ensinnäkin riitautetulla toimella on oltava välittömiä vaikutuksia yksityisen oikeus- asemaan. Toiseksi kyseinen toimi ei saa jättää niille, joille se on osoitettu ja joiden tehtävänä on sen toimeenpano, ollenkaan harkintavaltaa, jolloin toimeenpano on täysin automaattista ja perustuu yksinomaan yhteisön lainsäädäntöön eikä edellytä muiden välissä olevien sääntöjen soveltamista (asia C-386/96 P, Dreyfus v. komissio, tuomio 5.5.1998, Kok. 1998, s. I-2309, 43 kohta ja asia T-69/99, DSTV v. komissio, tuomio 13.12.2000, Kok. 2000, s. II-4039, 24 kohta). Toiseen edellytykseen sisältyvä vaatimus täyttyy myös silloin kun jäsenvaltiolla on vain teorettinen mahdollisuus olla ryhtymättä toimenpiteessä edellytettyihin toimiin ja kun sen tahdosta ryhtyä säädöksen mukaisiin toimenpiteisiin ei ole epäilystäkään (em. asia Dreyfus v. komissio, tuomion 44 kohta; ks. myös vastaavasti edellä 27 kohdassa mainittu asia Piraiki-Patraiki ym. v. komissio, tuomion 8–10 kohta).
- 52 Nyt esillä olevassa asiassa on ilmeistä, että komissio oli ainoa viranomainen, jolla oli toimivalta tehdä päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdan mukainen päätös. Mikään hallintoelin – mukaan luettuna Irlannin viranomaiset – ei voinut kyseisen säännöksen nojalla myöntää turvallisuuden parantamisesta johtuvia kapasiteetin lisäämisiä.

- 53 Lisäksi kuten edellä 46 kohdassa on todettu, komissio teki kyseessä olevien alusten kapasiteetin lisäämistä koskevien hakemusten hyväksyttävyyttä koskevat päätökset tosiasiaassa ”tapauskohtaisesti”. Kaikkiin alusten omistajien esittämiin pyyntöihin on annettu nimenomainen vastaus riidanalaisen päätöksen liitteissä ja mainitussa päätöksessä säädetään täsmällisistä vetoisuuden lisäämisistä liitteessä I mainittujen alusten osalta eikä myönnetä mitään vetoisuuden lisäyksiä liitteessä II mainituille aluksille. Niinpä riidanalainen päätös on nimenomainen kannanotto siihen kysymykseen, voidaanko sen liitteissä mainittujen alusten eduksi soveltaa päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohtaa vai ei.
- 54 Riidanalaisessa päätöksessä komissio ainoana asiassa toimivaltaisena viranomaisena ratkaisee lopullisesti tiettyjen alusten kelpoisuuden kapasiteetin lisäykseen päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun poikkeuksen soveltamisedellytysten osalta. Kun riidanalaisessa päätöksessä todetaan kantajien alusten kelvottomuus tältä osin, siitä aiheutuvana välittömänä ja lopullisena vaikutuksena on se, että kantajilta evätään mahdollisuus hyötyä yhteisön toimenpiteestä. Tästä syystä mainittu päätös koskee kantajia suoraan.
- 55 On lisättävä, että jäsenvaltioilla olevan yhteisön oikeuden täytäntöönpanoa koskevan velvollisuuden mukaisesti niiden oli myönnettävä liitteessä I mainitut korotukset kyseessä oleville aluksille. Jäsenvaltiot eivät esimerkiksi voineet osoittaa komission liitteessä I mainitulle alukselle myöntämää lisäkapasiteettia liitteessä II mainitulle alukselle. Täten liitteessä II mainituilla aluksilla, kantajien alukset mukaan luettuina, ei ole oikeutta kapasiteetin lisäämiseen turvallisuuden parantamisen johdosta. Koska ainoastaan komissio saattoi myöntää tällaisen kapasiteetin lisäyksen, se ratkaisi aluksia koskevan kysymyksen lopullisesti.
- 56 Riidanalaisen päätöksen tällainen vaikutus perustuu yksinomaan yhteisön lainsäädäntöön, koska komissio on ainoa viranomainen, joka on toimivaltainen soveltamaan päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohtaa. Kansallisilla viranomaisilla ei ole mitään

harkintavaltaa niillä kyseisen päätöksen täytäntöönpanon osalta olevan velvollisuuden suhteen. Niillä ei ole mitään vaihtoehtoja tai toimintavapautta turvallisuuden parantamisesta johtuvan kapasiteetin lisäämisen osoittamisessa, ja niiden on pantava kyseinen päätös täytäntöön täysin automaattisesti soveltamatta mitään välissä olevia säännöksiä.

- 57 Niillä väitteillä, joita osapuolet esittivät siitä, onko riidanalaisella päätöksellä käytännön vaikutuksia kyseessä olevien alusten suhteen vai ei, ei ole asian kannalta merkitystä. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin arvioi, että riidanalainen päätös koskee kantajia suoraan, koska sillä evättiin kyseessä olevilta aluksilta kelpoisuus päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdan mukaiseen kapasiteetin lisäämiseen riippumatta alusten tosiasiallisesta tilanteesta ja erityisesti siitä, kalastettiin niillä ennen riidanalaisen päätöksen tekemistä ja tämän jälkeen.
- 58 Edellä 52–56 kohdassa esitettyjä arviointeja ei saateta kyseenalaisiksi komission väitteellä, jonka mukaan Irlanti voi teoriassa päättää myöntää lisäkapasiteettia kantajien aluksille. Tämän tyyppisellä kansallisella tasolla tehtävällä päätöksellä ei poistettaisi komission päätöksen automaattista täytäntöönpanoa. Se olisi juridisesti erillään kanteen kohteena olevan päätöksen soveltamisesta yhteisön oikeudessa. Kyseinen kansallisella tasolla tehtävä päätös aiheuttaisi kantajien tilanteen uuden muutoksen muun muassa poistamalla näiltä tarpeen ostaa korvaavaa kapasiteettia. Tämä kantajien oikeusaseman toinen muutos olisi seurausta pelkästään kansallisesta päätöksestä eikä riidanalaisen päätöksen täytäntöönpanosta.
- 59 Komission väitteellä, jonka mukaan kantajat ovat voineet välttää haitalliset vaikutukset ostamalla markkinoilta lisäkapasiteettia – millä ei suinkaan poisteta riidanalaisen päätöksen välitöntä vaikutusta –, osoitetaan, että päätöksestä oli aiheutunut kantajille tarve toteuttaa toimenpiteitä riidanalaisen päätöksen aiheuttamaan tilanteeseen reagoimiseksi.
- 60 Tästä seuraa, että komission esittämä oikeudenkäyntiväite on hylättävä.

- 61 Kun kuitenkin otetaan huomioon Irlannin ensimmäisen oikeusasteen tuomioistui-  
men prosessinjohtotoimien puitteissa esittämiin kysymyksiin antamat vastaukset,  
ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin nostaa viran puolesta esiin kysymyksen  
siitä, oliko neljällä kantajista oikeussuojan tarvetta asiassa (ks. edellä 17 kohta).  
Kyseiset kantajat ovat Thomas Faherty (T-224/03), Ocean Trawlers Ltd (T-226/03),  
Larry Murphy (T-236/03) ja O'Neill Fishing Co. Ltd (T-239/03).
- 62 Edellä mainituista vastauksista ilmenee, että mainittujen neljän kantajan hakemukset  
perustuivat niillä aikanaan olleeseen aikomukseen rakennuttaa aluksia ja antaa niille  
nimeksi riidanalaisen päätöksen liitteessä II mainittuja nimiä. Asiassa on kuitenkin  
ilmennyt, etteivät kyseiset kantajat toteuttaneet alusten rakentamista ja täten  
riidanalaisen päätöksen tekohetkellä ne eivät olleet kyseisten alusten omistajia.  
Tämän johdosta mainituilla kantajilla ei ole asiassa oikeussuojan tarvetta. Joka  
tapauksessa riidanalainen päätös ei koske niitä erikseen, koska kyseessä olevat  
alukset ovat kuvitteellisia.

### **Asiakysymys**

- 63 Kantajat vetoavat kanteidensa tueksi kolmeen kanneperusteeseen. Ensimmäinen  
kanneperuste perustuu komission toimivallan puuttumiseen, toinen perustelujen  
puutteellisuuteen ja kolmas yhdenvertaisen kohtelun periaatteen loukkaamiseen.  
Ensimmäiseksi on tutkittava ensimmäinen kanneperuste.

### *Asianosaisten ja väliintulijan lausumat*

- 64 Alustavana huomautuksena kantajat toteavat, että niiden hakemukset oli esitetty  
turvallisuudelle ja terveydelle asetettavista vähimmäisvaatimuksista työssä kalastus-

aluksilla 23.11.1993 annetun neuvoston direktiivin 93/103/EY (EYVL L 307, s. 1) ja Torremolinoksen yleissopimuksen mukaisesti turvallisuuden parantamisen johdosta. Valtaosa kantajista oli yksinkertaisesti korvannut olemassa olevat aluksensa uusilla aluksilla. Asiassa T-220/03, Cavankee Fishing Co. Ltd. vastaan komissio ja asiassa T-227/03, Brendan Gill vastaan komissio, kantajat olivat ensin muuttaneet aluksiaan ja pyytäneet vetoisuuden lisäämistä tältä osin. Tämän jälkeen ne olivat korvanneet aluksensa ja pyytäneet vetoisuuden lisäämistä myös uusien alustensa osalta.

- 65 Kantajat väittävät, että sikäli kuin komissio käyttää päätöksen 97/413 3 ja 4 artiklan sekä päätöksen 98/125 liitteessä olevan 3.3 kohdan mukaista toimivaltaa, tätä toimivaltaa rajoitetaan päätöksen 97/413 säännöksillä. Viimeksi mainitusta päätöksestä ilmenee, että ainoat kysymykset, jotka komissio saattoi tutkia hakemuskohtaisesti, koskivat yhtäältä sen selvittämistä, aiheutuiko ehdotettu kapasiteetin lisäys yksinomaan turvallisuuden parantamisesta, ja toisaalta sitä, johtiko kyseinen lisäys kyseisten alusten pyyntiponnistusten lisäykseen. Tästä seuraa kantajien mukaan se, että päätöksen 97/413 4 artiklassa ei oikeutettu komissiota soveltamaan tiettyjä riidanalaisen päätöksen 1 artiklassa mainittuja arviointiperusteita.
- 66 Kantajat eivät riitautu riidanalaisen päätöksen 1 artiklan 1 ja 3 kohdassa mainittuja arviointiperusteita.
- 67 Sitä vastoin riidanalaisen päätöksen 1 artiklan 2 kohdassa esitetyn arviointiperusteiden, jonka mukaan aluksen on oltava asianmukaisesti yhteisön alusrekisteriin rekisteröity (jäljempänä toinen arviointiperuste), osalta kantajat väittävät, ettei se sisälly päätökseen 97/413 eikä päätökseen 98/125. Sikäli kuin toisella arviointiperusteella pyritään rajoittamaan mahdollisuutta hakea korvaaville aluksille kapasiteetin lisäyksiä turvallisuuden parantamisen johdosta, se on täysin perusteeton, sillä

päätöksissä 97/413 ja 98/125 ei suljeta pois mahdollisuutta hyväksyä korvaavia aluksia koskevia hakemuksia.

- 68 Mitä tulee riidanalaisen päätöksen 1 artiklan 4 kohdassa esitettyyn arviointiperusteeseen, jonka mukaan vetoisuuden lisäyksen on johdettava olemassa olevassa aluksessa, joka töiden aloittamishetkellä on vähintään viisi vuotta vanha, pääkannen yläpuolella tehdyistä tai tehtävistä uudenaikaistamistöistä (jäljempänä neljäs arviointiperuste), myöskään se ei kantajan mukaan ole oikeutettu päätöksen 97/413 tai päätöksen 98/125 valossa.
- 69 Kantajat muistuttavat aluksi, että edellä mainituilla päätöksillä ei rajoiteta olemassa olevien ja rekisteröityjen alusten turvallisuuden parantamisia. Ne korostavat, että aluksen iällä ei ole mitään tekemistä neuvoston käyttämän ”pyyntiponnistusten” käsitteen suhteen. Täten komissiolla ei ole toimivaltaa ottaa huomioon alusten ikää tehdessään ratkaisuja sille päätöksessä 97/413 myönnetyn toimivallan puitteissa.
- 70 Toiseksi päätöksessä 97/413 ei kantajien mukaan edellytetä, että alusten ikä töiden aloittamishetkellä on vähintään viisi vuotta. Kantajat arvioivat tämän viimeksi mainitun vaatimuksen taustaksi asetuksen N:o 2371/2002 11 artiklan 5 kohdan, jolla ei mitenkään voida ohjailla MOO IV:n hallinnoimista.
- 71 Kolmanneksi turvallisuuden parantaminen ei kantajien mukaan rajoitu pääkannen yläpuolella tehtäviin uudenaikaistamistöihin. Komissiolla ei ole mitään toimivaltaa sulkea arvioinnin ulkopuolelle tiettyyn luokkaan kuuluvia töitä. Kantajat huomauttavat erityisesti, että kapasiteetin lisäykset, jotka perustuvat pääkannen alapuolella tehtyihin töihin, voivat olla seurausta yksinomaan turvallisuuden parantamisesta esimerkiksi, kun niillä lisätään varalaidan kokoa tai aluksen kelluvuutta.

- 72 Lisäksi komissio on kantajien mukaan perustellut päätelmänsä yleisellä tasolla viittaamatta kutakin sille esitettyä hakemusta koskeviin erityisiin edellytyksiin. Kantajat katsovat, että pääkannen alapuolella tehdyt työt voivat hyvin muodostaa kapasiteetin lisäyksen, joka on seurausta yksinomaan turvallisuuden parantamisesta. Kun komissio jätti antamatta ratkaisun kustakin hakemuksesta erikseen, se rikkoi selvästi sille asetettua velvollisuutta tutkia hakemukset tapauskohtaisesti.
- 73 Neljänneksi merellä menetettyihin aluksiin sovellettavan poikkeuksen osalta kantajat toteavat, että sitä sovelletaan ainoastaan komission toimivaltansa ylittäen tekemään päätökseen rajoittaa päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdan soveltaminen olemassa oleviin rekisteröityihin aluksiin, jotka töiden aloittamishetkellä ovat vähintään viisi vuotta vanhoja. Lisäksi tämä poikkeus on ristiriidassa komission niiden perustelujen kanssa, joiden mukaan merellä menetettyjä aluksia korvaavilla uusilla aluksilla lisätään pyyntiponnistuksia.
- 74 Mitä tulee riidanalaisen päätöksen 1 artiklan 6 kohdassa esitettyyn arviointiperusteeseen, jossa edellytetään, että muutetun tai korvaavan aluksen pääkannen alapuolista vetoisuutta ei ole lisätty (jäljempänä kuudes arviointiperuste), kantajat väittävät, ettei sillä ole mitään välitöntä yhteyttä sen kysymyksen selvittämiseen, täyttääkö päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdan mukaisesti esitetty tietty kapasiteetin lisäysehdotus kyseisessä säännöksessä asetetut edellytykset.
- 75 Irlanti yhtyy kantajien väitteisiinsä. Sen mukaan riidanalaisen päätöksen 1 artiklan 2–5 kohdassa mainituilla arviointiperusteilla ei ole lainsäädäntöön perustuvaa pohjaa ja niiden antamisessa on ylitetty päätöksen 97/413 mukainen toimivalta.



- 76 Kantajat katsovat, että komission väitteellä, jonka mukaan Irlanti pyysi muihin jäsenvaltioiden pyyntöihin verrattuna huomattavasti suurempaa laivaston vetoisuuden lisäystä, ei ole nyt esillä olevan asian kannalta mitään merkitystä.
- 77 Komissio väittää aluksi, että kaikissa asioissa uudet alukset ovat suurempia kuin alukset, jotka niillä on tarkoitus korvata. Eräissä tapauksissa on ehdotettu poistettavaksi käytöstä tietty määrä vanhoja aluksia uusien alusten käyttöön ottamiseksi. Tämä kapasiteetti jakautuu eräissä tapauksissa eri alusten kesken siten, ettei alusten suora vertailu aina ole helppoa. Komissio lisää, että niissä tilanteissa, joissa alusten koon kasvaminen voidaan määritellä prosenttiosuutena, kyseessä on merkittävä prosenttiosuus, joka on harvoin alle 30 ja usein 70–90 prosenttia. Komissio toteaa vielä, että Irlannin pyytämä kapasiteetin lisäys olisi johtanut Irlannin laivaston vetoisuuden lisäykseen noin 11 prosentilla.
- 78 Komissio toteaa, että neuvosto on jättänyt avoimeksi mahdollisuuden kasvattaa jäsenvaltion laivaston kapasiteettia turvallisuuteen perustuvien syiden johdosta. Kun kuitenkin otetaan huomioon päätöksellä 97/413 tavoiteltu päämäärä pitää kalastuslaivastot ennallaan tai pienentää niitä, kyseinen mahdollisuus muodostaa poikkeuksen pääsääntöön ja sitä on tulkittava suppeasti.
- 79 Komissio väittää tämän jälkeen, että riitautetut arviointiperusteet ilmenevät nimenomaisesti tai implisiittisesti asiassa merkityksellisistä säännöksistä. Se kiistää ylittäneensä toimivaltaansa käyttäessään kyseisiä arviointiperusteita riidanalaisessa päätöksessä.
- 80 Komissio muistuttaa, että yhteisön toimielimillä on laaja harkintavalta maatalouden alalla, mukaan luettuna kalastusta koskevista asioista (yhdistetyt asiat C-133/93, C-300/93 ja C-362/93, Crispoltoni ym., tuomio 5.10.1994, Kok. 1994, s. I-4863,

42 kohta ja asia C-189/01, Jippes ym., tuomio 12.7.2001, Kok. 2001, s. I-5689, 80 kohta).

- 81 Toisen arviointiperusteen osalta komissio väittää, että kantajat eivät esitä selkeästi, mistä syystä ne moittivat sitä. Vaikka kyseistä arviointiperustetta ei selkeästi mainita päätöksessä 97/413 tai päätöksessä 98/125, se ilmenee niistä kuitenkin implisiittisesti. Irlannin hakemuksella pyritään sen kauppalaivaston kapasiteetin lisäämiseen. Yhteisön kalastusalusrekisteristä 30 päivänä syyskuuta 1998 annetun komission asetuksen (EY) N:o 2090/98 (EYVL L 266, s. 27) 1 artiklasta ilmenee, että kyseinen rekisteri merkitsee yksinkertaisesti yhteisön kalastus- ja vesiviljelyjärjestelmän perustamisesta 20 päivänä joulukuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3760/92 (EYVL L 389, s. 1) 3 artiklassa määriteltyä kalastusalusluetteloa.
- 82 Komission mukaan olisi omituista, mikäli Irlannin kalastuslaivaston kokoa voitaisiin kasvattaa siten, että huomioon otetaan aluksia, jotka eivät ole kalastusaluksia tai joita ei ole rekisteröity Irlannissa. Tästä syystä päätöksen 98/125 6 artiklassa säädetään, että Irlannin on ilmoitettava komissiolle kaikki kalastuslaivaston tilannetta ja pyyntiponnistuksia koskevat muutokset niiden menettelyjen mukaisesti, joista säädettiin asetuksessa, jolla rekisteri määriteltiin kyseisenä ajankohtana.
- 83 Komissio huomauttaa, että toista arviointiperustetta koskeva kantajien väite liittyy vaatimukseen, jonka mukaan alukset eivät saa olla uusia ja joka on perusteltu jäljempänä (87–94 kohta) esitettyjen syiden johdosta.
- 84 Neljännen arviointiperusteen osalta (ks. edellä 13 kohta) komissio katsoo, ettei se ole liittännyt toimivaltaansa määritellään kyseisen arviointiperusteen.

- 85 Ensinnäkin se toteaa uusien alusten poissulkemisen osalta, että päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdassa säädettiin, että turvallisuuden parantamisesta johtuvat kapasiteetin lisäämiset hyväksyttiin ainoastaan, mikäli ne eivät lisänneet kyseisten alusten pyyntiponnistusta. Tämä rajoitus, jonka kantajat ovat järjestelmällisesti jättäneet huomiotta vastauksessaan, on yhdenmukainen suhteessa päätöksen 97/413 yleiseen päämäärään eli pyrkimykseen alentaa kunkin jäsenvaltion kalastuslaivaston pyytämää kalamäärää.
- 86 Komission mukaan yleisesti on hyväksytty se, että uudet alukset ovat tehokkaampia kuin alukset, jotka niillä korvataan, ja täten, vaikka alusten vetoisuus tai koneteho pysyy ennallaan, uuden aluksen todellinen kapasiteetti on suurempi. Täten uuden aluksen käyttöönotto aiheuttaisi väistämättä ”kyseisten alusten pyyntiponnistusten” lisäyksen, eikä kuuluisi päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun poikkeuksen piiriin.
- 87 Kantajat laajentavat komission mukaan päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdassa mainitun ”parantamisen” käsitteen kattamaan myös aluksen täydellisen korvaamisen. Uuden aluksen kapasiteetti olisi kuitenkin merkittävämpi kuin sen aluksen kapasiteetti, joka sillä korvataan, johtuen turvallisuuden parantamiseksi tehtyjen parannusten lisäksi myös aluksen yleisesti teknisestä paremmuudesta. Täten on mahdotonta katsoa, että kantajien alusten kapasiteetin lisääminen johtui ”yksinomaan” turvallisuuden parantamisesta, kuten edellä mainitussa säännöksessä edellytetään.
- 88 Komission mukaan samasta vetoisuudesta ja konetehosta huolimatta uusi alus on aikaisempaa alusta parempi seuraavien seikkojen osalta:
- sähköisten laitteiden käyttö kalojen havaitsemiseksi ja troolin syvyyden ja nopeuden täsmälliseksi määrittämiseksi

- polttoaineen tehokkaampi käyttö
  
- potkurin parantunut tehokkuus ja verkon hydrodynamiikan kehittyminen, minkä ansiosta alus voi vetää samalla koneteholla suurempaa verkkoa
  
- tehokkaamman kansilaitteiston käyttö, mikä mahdollistaa verkon nostamisen tiheämmin (suurissa aluksissa kansilaitteistoa käytetään lisämooottoreilla, joita ei oteta huomioon laskettaessa aluksen koneteho)
  
- koneellisten laitteiden käyttö pitkiensiimojen kerimisessä, mikä mahdollistaa useampien koukkujen laskemisen ja nostamisen samanaikaisesti.

<sup>89</sup> Komissio lisää, että päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdalla ei ollut tarkoitus toteuttaa uusien kalastusalusten lisäysjärjestelmää. Näitä aluksia säänneltiin lisäys- ja poistojärjestelmällä, johon viitataan asetuksen N:o 2792/1999 6 artiklassa ja päätöksen 97/413 6 artiklassa. Kantajien esittämä tulkinta merkitsisi sitä, että kaikki alukset – uudet mukaan luettuna – voidaan korvata toisella aluksella milloin tahansa (esimerkiksi asiassa T-222/03 kyseessä oleva Mark Amay, joka on rakennettu 2000, korvattiin jo kahden vuoden kuluttua lähes 50 prosenttia suuremmalla aluksella). Tällainen logiikka johtaa laivaston eksponentiaaliseen kasvuun ja voi jopa vaarantaa turvallisuuden merellä. Alusten rakentajat ja omistajat saattavat kokea houkuttelevaksi sellaisten alusten rakentamisen, joiden vetoisuus ja koneteho ovat mahdollisimman suuria, pyrkimällä samalla säästämään turvallisuuslaitteissa.

- 90 Lisäksi päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdan tarkoituksena on mahdollistaa ”turvallisuuden parantamisesta” johtuva kapasiteetin lisääminen. Komissio ei ottanut aluksen ikää huomioon abstraktilla tasolla vaan tekijänä, jota käytettiin määrittäessä, oliko aluksella toteutettava turvallisuuteen liittyviä parannuksia. Uusi alus täyttää vastikään annetut turvallisuusmääräykset. Täten uusien alusten turvallisuuslaitteet eivät tarvitse merkittäviä parannuksia.
- 91 Irlannin ja komission välisessä kirjeenvaihdossa, johon kantajat ovat vedonneet, on kyse ainoastaan yksinkertaisesta tietopyynnöstä. Komissio ei esitä kyseisessä kirjeenvaihdossa kaikkia sovellettavia arviointiperusteita, eikä sillä olisi ollut syytä näin toimia.
- 92 Toiseksi viittä vuotta koskevan arviointiperusteen osalta komissio väittää, että ikäraja on asetettava, jotta voidaan määrittää objektiivisesti käsitteet ”uusi alus” ja ”olemassa oleva alus”. Komissio on päätenyt viiden vuoden käyttämiseen, sillä kalastusaluksen keskimääräinen käyttöikä on 20–25 vuotta, ja normaalisti sen nykyaikaistaminen ei ole tarpeen viiden ensimmäisen vuoden kuluessa. Komissio toteaa, ettei se katso asetuksen N:o 2371/2002 11 artiklan 5 kohtaa viiden vuoden ajanjakson oikeudelliseksi perustaksi. Viimeksi mainittu säännös heijastaa kuitenkin komission ajattelutapaa tältä osin. Se katsoo, että viiden vuoden rajoitus ilmenee implisiittisesti lainsäädännöstä.
- 93 Kolmanneksi komissio toteaa sen arviointiperusteen osalta, jonka mukaan työt on toteutettava pääkannella, että Arkhimedeen lain mukaan paino, jonka alus kannattaa, on yhtä suuri kuin rungon vedenalaisen osan syrjäyttämän veden määrä. Rungon koon kasvattaminen lisää väistämättä syrjäytetyn veden määrää ja täten painoa, jonka alus voi kannattaa. Täten rungon koon kasvattamisen voidaan katsoa vastaavan aluksen koon ja näin ollen pyyntiponnistusten kasvamista. Komissio selvittää, että se on tämän johdosta arvioinut, että pääkannen alaisen vetoisuuden kasvattaminen johtaa automaattisesti pyyntiponnistusten lisääntymiseen ja että se on täten päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdan vastaista.

- 94 Sitä vastoin pääkannen yläpuoliset parannukset eivät yleensä lisää aluksen kapasiteettia, ja ne liittyvät läheisemmin turvallisuuteen. Komission mukaan on mahdotonta lisätä merkittävästi aluksen painoa pääkannen yläpuolella, sillä tästä aiheutuu haitallisia vaikutuksia aluksen vakauteen. Kalojen säilytystiloja ei voida sijoittaa pääkannelle, joka on yleensä varattu työskentely- ja majoitustiloille.
- 95 Kantajien väite, jonka mukaan pääkannen yläpuolisista turvallisuuslaitteista aiheutuu aina aluksen epävakautta, on liian yleisluonteinen. Kyseisenlaisten laitteiden vaikutus vakauteen riippuu aluksesta. Komission mukaan eräissä tilanteissa on mahdollista lisätä hieman painoa pääkannen yläpuolelle.
- 96 Komissio lisää kantajien vastaukseen antamassaan vastauksessa, että toisin kuin kantajat ovat väittäneet, se on suorittanut tutkimisen tapauskohtaisesti. Komissio toteaa tältä osin, että se havaitsi virheen Áine-nimisen aluksen korvannutta alusta koskeneissa asiakirjoissa (asia T-223/03). Se huomauttaa myös, että koska sen kanteeseen antama vastaus koski 23 asiaa, se oli joutunut esittämään asiansa yleisluonteisesti.
- 97 Neljänneksi komissio toteaa, että vaikka alle viisi vuotta vanhojen alusten osalta tarvetta nykyaikaistamiseen tai aluksen korvaamiseen toisella aluksella ei pitäisi olla, ne saatetaan kuitenkin menettää merellä. Omistaja joutuu täten korvaamaan aluksensa toisella aluksella voidakseen jatkaa kalastusta. Tässä tapauksessa korvaava alus ei välttämättä ole samanlainen kuin aikaisempi alus, ja turvallisuusvarusteita voidaan parantaa tässä yhteydessä. Toisin kuin kantajat ovat esittäneet, tämä ei ole ristiriidassa sen komission väitteen kanssa, jonka mukaan uudet alukset ovat tehokkaampia. Koska merellä menetettyä aikaisempaa alusta ei enää ole olemassa

vertailun suorittamiseksi, tehokkuuden lisäystä ei voida laskea. Täten ei ole mitään perustetta velvoittaa kyseessä olevia laivanvarustajia ostamaan aluksia, joiden kapasiteetti on alhaisempi. Lisäksi merellä menetetyn aluksen korvaavan aluksen kuljetuskapasiteetti ei välttämättä ole suurempi.

- 98 Riidanalaisen päätöksen 1 artiklan 5 kohdassa tarkoitetusta arviointiperusteesta (jäljempänä viides arviointiperuste) esitetyn kritiikin osalta komissio ei ymmärrä, mitä johtopäätöksiä kantajat tekevät sen väitteen perusteella, jonka mukaan mainittu arviointiperuste ylittää ”turvallisuuden” käsitteen. Mikäli komissio on tulkinnut tätä käsitettä liian laajasti, tämä on kantajille edullista, sillä suurempi määrä erilaisia töitä voi kuulua käsitteen piiriin. Komissio katsoo täten, että viidennen arviointiperusteeseen sanamuoto oli perusteltu asetuksen N:o 2792/1999 6 artiklan nojalla. Joka tapauksessa edellä esitetystä analyysistä ilmenee, että kaikki kantajien aluksia koskevat ehdotukset hylättiin neljännen arviointiperusteeseen nojalla ja täten riidanalaisen päätöksen kumoaminen – sikäli kuin tämä perustuisi viidennen arviointiperusteeseen – ei aiheuttaisi mitään muutoksia kantajien tilanteeseen.
- 99 Kuudennen arviointiperusteeseen osalta komissio katsoo, että se on perusteltu edellä esitetyistä syistä (93 kohta).

*Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta*

- 100 Komissio esittää riidanalaisen päätöksen 1 artiklassa kapasiteetin lisäystä koskevien hakemusten hyväksyntään sovellettavat kuusi arviointiperustetta (ks. edellä

13 kohta). Kantajat väittävät, että komissiolla ei ollut toimivaltaa säätää toisesta, neljänestä, viidennestä ja kuudennesta arviointiperusteesta. Ne väittävät erityisesti, että komissio on ylittänyt toimivaltansa, koska se on rajoittanut turvallisuuden parantamisen käsitteen kattamaan ainoastaan olemassa olevaan rekisteröityyn alukseen, joka töiden aloittamishetkellä on vähintään viisi vuotta vanha, tehdyt muutokset (toinen ja neljäs arviointiperuste).

101 On todettava, että yhteisöjen tuomioistuin on todennut, että komissiolla on toimivalta toteuttaa kaikki perussäädöksen toteuttamisen kannalta tarvittavat tai hyödylliset täytäntöönpanotoimenpiteet sillä edellytyksellä, että ne eivät ole ristiriidassa perusasetuksen tai neuvoston antaman täytäntöönpanoasetuksen kanssa (asia 121/83, Zuckerfabrik Franken, tuomio 15.5.1984, Kok. 1984, s. 2039, 13 kohta; asia C-478/93, Alankomaat v. komissio, tuomio 17.10.1995, Kok. 1995, s. I-3081, 31 kohta ja asia C-239/01, Saksa v. komissio, tuomio 30.9.2003, Kok. 2003, s. I-10333, 55 kohta).

102 Nyt esillä olevassa asiassa päätöksen 97/413 9 artiklasta (ja siinä mainituista säädöksistä) ilmenee, että komissiolla oli toimivalta panna täytäntöön kyseisessä päätöksessä tarkoitetut tavoitteet ja yksityiskohtaiset säännöt niin sanotun ”hallintokomiteamenettelyn” mukaisesti (ks. myös riidanalaisen päätöksen yhdeksäs perustelukappale). Oikeuskäytännön mukaan komissiolla voi olla erityisen merkittävää täytäntöönpanovaltaa mainitunlaisessa menettelyssä (ks. vastaavasti asia 23/75, Rey Soda, tuomio 30.10.1975, Kok. 1975, s. 1279, 13 ja 14 kohta).

103 Komissio ei kuitenkaan väitä, että sillä oli toimivalta lisätä täysin uusia arviointiperusteita riidanalaiseen päätökseen. Komissio myöntää, että toisesta ja neljänestä arviointiperusteesta on aiheutunut se seuraus, että uusien alusten osalta ei voida hyväksyä päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdan mukaista kapasiteetin



lisäystä, mutta väittää kuitenkin, että kyseiset arviointiperusteet perustuvat nimenomaisesti tai implisiittisesti edellä mainittuun säännökseen (ks. edellä 79 kohta).

- 104 Koska kaikissa kantajien nostamissa kanteissa on kyse hakemuksista, jotka koskevat täysin uusia aluksia, on tutkittava, onko uusien alusten kelpoisuuden epäminen päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdassa säädetyn pääasiallisen arviointiperusteiden täytäntöönpanoa vai onko se kyseisen säännöksen vastaista.
- 105 On todettava, ettei päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdassa (ks. edellä 1 kohta) aseteta mitään rajoitusta niiden alusten iälle, joihin voidaan soveltaa turvallisuuden parantamisesta johtuvaa kapasiteetin lisäämistä. Ensisilmäyksellä vaikuttaa siltä, että säännöksen sanamuoto sallii kaikki turvallisuuden parantamisesta johtuvat kapasiteetin lisäämiset, kunhan ne eivät lisää pyyntiponnistusta. Mikäli neuvosto olisi halunnut sulkea uudet alukset säännöksen ulkopuolelle, se olisi todennäköisesti maininnut tästä (ks. tältä osin myös jäljempänä 117 kohta).
- 106 On myös todettava, että niihin muihin säännöksiin, joissa viitataan päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdassa olevaan poikkeukseen, eli päätöksen 98/125 liitteessä olevaan 3.3 kohtaan (ks. edellä 2 kohta) ja asetuksen N:o 2792/1999 6 artiklan 2 kohtaan (ks. edellä 3 kohta), ei sisälly mitään viittausta siihen, että kyseinen poikkeus koskee yksinomaan yli viisi vuotta vanhoja aluksia (ks. myös päätöksen 97/413 12. perustelukappale).
- 107 Tältä osin on todettava, että asetuksen N:o 2792/1999 6 artiklan otsikkona on ”Kalastuslaivaston uudistaminen ja kalastusalusten nykyaikaistaminen”. Komissio on istunnossa myöntänyt, että kyseisen asetuksen 6 artiklan 2 kohta heijasti päätöksen 97/413 kohtaa. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimella on katsottava, että kun otetaan

huomioon erityisesti edellä mainittu otsikko, mikäli 2 artiklan 6 kohtaa sovellettaisiin ainoastaan vanhoihin aluksiin, asetuksessa mainittaisiin tästä.

- 108 Vastoin komission esittämää päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua parantamisen käsitettä ei ole ymmärrettävä siten, että sillä viitataan tietyllä aluksella toteutettuihin parannuksiin, vaan se on ymmärrettävä siten, että sillä viitataan kansalliseen laivastoon. Tältä osin on todettava muun muassa, että päätöksen 98/125 liitteessä olevassa 3.3 kohdassa viitataan koko kansallisen laivaston "turvallisuuden parantamista koskevaan ohjelmaan".
- 109 Huomioon on niin ikään otettava päätöksen 97/413 tavoitteet. Kyseisen päätöksen tavoitteena on nimittäin yhteisön vesistöjen kalakantojen säilyttäminen. Neuvosto on kuitenkin ottanut huomioon "tarpeen varmistaa mahdollisimman korkeat turvallisuusstandardit yhteisön kalastuslaivastossa" (12. perustelukappale). Täten neuvosto sisällytti kyseiseen päätökseen 3 artiklan (joka koskee aluksia, joiden kokonaispituus on alle 12 metriä ja jotka ovat muita kuin troolareita) ja 4 artiklan 2 kohdan.
- 110 Toisin kuin komissio on esittänyt, päätöksen 97/413 edellä mainitun tavoitteen varmistamiseksi ei ole tarpeen jättää uusia aluksia päätöksen 4 artiklan 2 kohdassa luodun järjestelmän ulkopuolelle. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimien korostaa tältä osin, että viimeksi mainittu säännös on päätöksen tavoitteen mukainen, koska siinä kielletään pyyntiponnistusten lisääminen. Komissio, joka vetoaa varsin suuriin lisäyksiin, jotka eivät perustu turvallisuussyihin, olisi voinut tutkia alukset tapauskohtaisesti osoittaakseen, oliko kyseessä pyyntiponnistusten lisääntyminen. Itse asiassa komissio toteaa itsekin, että tällaisen lisäämisen kieltämisellä pyritään saavuttamaan päätöksen 97/413 yleinen päämäärä, eli alentamaan yhteisössä pyydettyä kalamäärää (ks. edellä 85 kohta).

- 111 Komissio väittää, että päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdalla ei ollut tarkoitus toteuttaa uusien kalastusalusten lisäysjärjestelmää. Tätä järjestelmää säänneltiin asetuksen N:o 2792/1999 6 artiklassa ja päätöksen 97/413 6 artiklassa tarkoitetulla lisäys- ja poistojärjestelmällä.
- 112 Kantajat eivät ole kiistäneet näitä komission väitteitä. Ne itse asiassa myöntävät, että kaikkien uusien alusten on noudatettava edellä mainituissa säännöksissä tarkoitettua lisäysjärjestelmää. Mikään ei kuitenkaan estä sitä, että asetuksen N:o 2792/1999 6 artiklassa ja päätöksen 97/413 6 artiklassa tarkoitetun lisäys- ja poistojärjestelmän mukaisesti laivastoon lisättyyn alukseen sovelletaan päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdassa säädettyä poikkeusta. Asetuksen N:o 2792/1999 6 artiklan 2 kohdan viimeisessä virkkeessä säädetään, että jäsenvaltiot säätelevät turvallisuuden parantamisesta johtuvia kapasiteetin lisäyksiä saman asetuksen 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen pysyvien järjestelyjen mukaisesti.
- 113 On lisättävä, että lisäys- ja poistojärjestelmä, johon päätöksen 97/413 6 artiklassa viitataan, ei rajoitu uusiin aluksiin. Käytetyn aluksen (joka aiemmin kuului esimerkiksi toiseen kansalliseen laivastoon) lisääminen edellyttää kyseisen järjestelmän puitteissa kapasiteetin vähentämistä. Komissio ei kuitenkaan kiistä sitä, että käytettyihin aluksiin voidaan soveltaa kapasiteetin lisäystä saman päätöksen 4 artiklan 2 kohdan nojalla.
- 114 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin huomauttaa lisäksi, että komissio on itse tulkinnut päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohtaa siten, että siinä hyväksytään kapasiteetin lisäyshakemukset, jotka liittyvät uusien alusten käyttöönottoon.

115 Tältä osin on todettava, että päätöksen 2002/70, jolla kumottiin päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohta 1.1.2002 alkaen, valmisteluasiakirjat osoittavat, että komissio katsoi, että viimeksi mainittua säännöstä sovellettiin myös uusiin aluksiin. Päätöksellä 2002/70 jatkettiin päätöksen 97/413 soveltamisaikaa 31.12.2002 asti. Päätöksen 97/413 muuttamisesta tehtävää neuvoston päätöstä koskevan ehdotuksen (KOM(2001) 322 lopullinen) perusteluissa komissio toteaa seuraavaa:

”Toimenpiteitä, [joilla pyritään MOO IV:n tavoitteiden saavuttamiseen,] olisi ainakin tehostettava [pätöksen 97/413 mukaisten] ohjelmien jatkamisen yhteydessä. Liitteenä olevassa ehdotuksessa poistetaan tämän vuoksi – – päätöksen 97/413 3 ja 4 artiklassa olevat mahdollisuudet kasvattaa MOO:n tavoitteita turvallisuusperusteilla. Kaikki uudet alukset olisi rakennettava tiettyjen turvallisuutta koskevien vähimmäisvaatimusten mukaisesti, ja nykyiset kapasiteettitavoitteet voisivat kattaa myös näiden uusien alusten rakentamisen.”

116 Edellä esitetystä katkelmasta ilmenee selvästi, että komissio on itse katsonut, että päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdassa hyväksyttiin kapasiteetin lisäyshakemukset, jotka liittyvät uusien alusten käyttöönottoon, ja että sen aikomuksena oli täten kumota kyseinen säännös sikäli kuin se sen mukaan mahdollisti MOO IV:n tavoitteiden kohtuuttoman kasvun.

117 On lisättävä, että päätöksen 2002/70 tekemisen jälkeen neuvosto antoi asetuksen N:o 2371/2002, jonka 11 artiklan 5 kohdassa – toisin kuin päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdassa – nimenomaisesti säädetään, että muun muassa turvallisuusperusteilla toteutetut kapasiteetin lisäykset ovat mahdollisia ainoastaan vähintään

viiden vuoden ikäisillä kalastusaluksilla (ks. edellä 5 kohta). Kyseisen säännöksen sanamuoto on täsmällinen ja tyhjentävä, toisin kuin päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdassa käytetty sanamuoto.

118 Komissio – joka myöntää, että 1.1.2003 voimaan tulleen asetuksen N:o 2371/2002 11 artiklan 5 kohtaa ei sovellettu nyt esillä olevassa asiassa ja että sen oli tehtävä riidanalainen päätös pyyntöjen vastaanottohetkellä voimassa olleiden säännösten, eli päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdan perusteella – väittää kuitenkin, että asetus N:o 2371/2002 ”heijastaa sen ajattelutapaa” esillä olevassa asiassa. Tältä osin on todettava, että asetuksen N:o 2371/2002 11 artiklan 5 kohdan ja riidanalaisessa päätöksessä esitettyjen arviointiperusteiden väliset samankaltaisuudet ovat ilmeisen selviä. Kyseiset arviointiperusteet eivät kuitenkaan sisälly päätökseen 97/413, ja niillä muutetaan mainitun päätöksen soveltamisalaa. Vaikka komissio olisi vastustanut päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohtaa (ks. edellä 115 kohta), sillä ei kuitenkaan ollut oikeutta muuttaa kyseisen päätöksen soveltamisalaa.

119 Lisäksi on todettava, että – kuten kantajat ja Irlanti perustellusti huomauttavat – Irlannin ja komission kapasiteetin lisäämishakemusten johdosta käymä kirjeenvaihto osoittaa, että komissio katsoi, että uusiin aluksiin voitiin soveltaa päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohtaa.

120 Irlanti pyysi komissiolta 28.10.1999 päivätyllä kirjeellä ensimmäistä kertaa kapasiteetin lisäystä päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdan nojalla. Kyseinen pyyntö perustui seitsemän rakenteilla olleiden uusien alusten omistajan esittämiin hakemuksiin. Komissio ei esittänyt 10.12.1999 päivätyssä vastauksessaan mitään vastalauseita sen seikan suhteen, että pyyntö koski uusia aluksia. Se totesi ainoastaan, että ”turvallisuuskäyttöön osoitettujen tilojen määrä käytöstä poiste-

tuissa aluksissa [oli] myös oltava tiedossa, jotta voitiin laskea uusissa aluksissa turvallisuuskäyttöön osoitettujen lisätilojen määrä”.

- 121 Kyseisessä kirjeenvaihdossa komissio pitäytyi pyynnössään suorittaa vertailu uusien alusten ja niillä korvattaviksi tarkoitettujen aikaisempien alusten välillä. Se totesi 23.1.2001 päivätyssä kirjeessä, että se oli tietoinen, että tilat, joiden voitiin katsoa olevan osoitettu turvallisuuskäyttöön, olivat uusissa aluksissa suuremmat kuin aluksissa, jotka niillä korvattiin, mutta että ilman niiden koon määrittämistä ei ole mahdollista lisätä MOO:n tavoitteita kyseisen seikan huomioon ottamiseksi. Nimenomaisesti uusia aluksia koskevasta Irlannin ja komission välisestä kirjeenvaihdosta – mukaan luettuna vuoden 2001 lopussa lähetetyt kirjeet, jotka koskivat nyt kyseessä olevia pyyntöjä – huolimatta komissio totesi ensimmäistä kertaa riidanalaisessa päätöksessä, että uusiin aluksiin ei sovellettu päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdan mukaista järjestelmää.
- 122 Lisäksi on todettava, että komission kanta nyt esillä olevassa asiassa on ristiriitainen. Yhtäältä se väittää, että päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohtaa ei sovelleta uusiin aluksiin. Toisaalta se hyväksyi saman säännöksen perusteella uusien alusten kapasiteetin lisäämisen, jos niillä korvattiin merellä menetetty alus (neljäs arviointiperuste). Mikäli päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohtaa ei sovellettu uusiin aluksiin, kyseiseen säännökseen ei voitu perustaa merellä menetettyjä aluksia korvaavien uusien alusten kapasiteetin lisäyksiä.
- 123 Komission väitettä, jonka mukaan merellä menetettyjen alusten omistajien oli korvattava aluksensa, ei voida hyväksyä. Vaikka tilanne olisikin ollut näin, tällä ei tehdä tyhjäksi sitä, että komissio näin toimimalla hyväksyi päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdan soveltamisen uusiin aluksiin ja väitti samalla, että uudet alukset eivät kuulu mainitun säännöksen piiriin. Lisäksi on huomautettava, että komissio jätti sellaisen vanhan aluksen omistajan, joka niin ikään saattoi joutua korvaamaan

aluksensa, koska se oli tullut käyttökelvottomaksi ja epäluotettavaksi, päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdan soveltamisalan ulkopuolelle.

124 Sen komission väitteen osalta, jonka mukaan oli mahdotonta laskea merellä menetettyjä aluksia korvaavien uusien alusten aiheuttamaa tehokkuuden lisäystä, on muistutettava, että komissio on väittänyt, että uudet alukset lisäsivät automaattisesti pyyntiponnistuksia (ks. jäljempänä 126 kohta). Komissio ei voi kuitenkaan samanaikaisesti väittää, että uudet alukset ovat tehokkaampia kuin alukset, jotka niillä korvataan, ja perustella merellä menetettyjen alusten korvaamista uusilla aluksilla sillä, ettei se voinut laskea uusien alusten aiheuttamaa tehokkuuden lisäystä.

125 On vielä lisättävä, että komissio myöntää yhdenvertaisen kohtelun periaatteen loukkaamista koskevan kanneperusteen yhteydessä, että ”omistaja, joka haluaa hankkia uuden aluksen [voi] myydä aikaisemman aluksensa ja mahdollisesti siirtää osan laitteistostaan uuteen alukseen”. Tästä seuraa se, että tekijät, joiden johdosta uusi alus on tehokkaampi, eivät ole automaattisesti olemassa tällaisella aluksella.

126 Komissio väittää, että on yleisesti hyväksyttyä, että uudet alukset ovat tehokkaampia kuin niillä korvattavat alukset ja täten, vaikka alusten vetoisuus ja konetehto pysyvät muuttumattomina, uuden aluksen ”todellinen kapasiteetti” on suurempi. Näin ollen uuden aluksen käyttöönotto johtaa komission mukaan väistämättä ”kyseisten alusten pyyntiponnistusten lisääntymiseen”, eikä se siten kuulu päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitettun poikkeuksen soveltamisalaan.

127 On todettava, ettei komissio osoita oikeudellisesti riittävällä tavalla, että uuden aluksen käyttöönotto johtaa väistämättä pyyntiponnistusten lisääntymiseen.

- 128 Esillä olevassa asiassa on nimittäin ilmeisen selvä, että aluksen pyyntiponnistus määritellään sen toiminnan ja bruttotonneina ilmaistun vetoisuuden tulona (ks. päätöksen 97/413 1 artiklan 2 kohta ja päätöksen 98/125 3 artiklan 1 kohdan iii alakohhta). Lisäksi päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdasta ilmenee, että kapasiteetin lisäykset eivät ole sallittuja, jos niistä aiheutuu pyyntiponnistusten kasvu. Vaikka on hyväksyttävää olettaa, että uudet alukset ovat yleensä tehokkaampia kuin vanhat, tästä ei kuitenkaan voida päätellä, että kaikki uudet alukset ovat välttämättä ja järjestelmällisesti niillä korvattavia aluksia tehokkaampia pyyntiponnistusten osalta arvioituna. Niinpä komission esiin tuomat tekniset parannukset (ks. edellä 88 kohta) eivät välttämättä koske kaikkia aluksia. Saman ajatuskulun mukaisesti on todettava, että suhteellisen uuden ja uudenaikaisin laittein varustetun aluksen omistaja voi korvata aluksensa uudella aluksella, joka on varmempi ja vakaampi, jos se huolehtii samalla, ettei pyyntiponnistuksia lisätä.
- 129 On korostettava, ettei mikään estänyt komissiota määrittämästä tapauskohtaisesti, johtivatko uudet alukset pyyntiponnistusten lisääntymiseen verrattuna aikaisempiin aluksiin.
- 130 Mitä tulee komission väitteeseen, jonka mukaan uuden aluksen on jo täytettävä uudet turvallisuusvaatimukset eikä se tarvitse merkittäviä parannustöitä, kyseessä on tosiasiaa komission poliittinen kanta, joka on sittemmin vahvistettu sovellettavassa lainsäädännössä (ks. edellä 117 ja 118 kohta). Tähän komission kantaan ei kuitenkaan voida vedota päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdan sanamuodon muuttamiseksi ex post facto. On hyväksyttyä olettaa, että lainsäätäjät arvioi mainitun päätöksen tekohetkellä, että vanhojen alusten korvaaminen uusilla aluksilla saattoi olla toivottavaa turvallisuuden kannalta arvioituna.



- 131 Lisäksi komissio väittää, että uusien alusten osalta kapasiteetti lisääntyy sekä turvallisuuden parantamisen johdosta että myös uuden aluksen yleisen paremmuuden vuoksi. Täten olisi mahdotonta määrittää, johtuuko kapasiteetin lisäys ”yksinomaan” turvallisuuden parantamisesta, kuten päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdassa edellytetään.
- 132 Tätä väitettä ei voida hyväksyä. Sen lisäksi, että komissio perustelee kantaansa uusien alusten paremmuutta koskevin yleisin sanakäntein viittaamatta kunkin hakemuksen olosuhteisiin (ks. edellä 128 kohta), komission ja Irlannin hallituksen välisessä kirjeenvaihdossa käsiteltiin vertailevaa tutkimusta, joka oli välttämätön uusien alusten turvallisuuden parantamisesta tai muun tyyppisistä parannuksista johtuvien kapasiteetin lisäyksien määrittämiseksi. Komission pyynnöstä hakemukset muotoiltiin uudelleen, jotta se kykeni suorittamaan tarvittavat vertailut. Täten komissio ei voi nyt vedota siihen, että asiassa oli mahdotonta osoittaa, johtuivatko lisäykset turvallisuuden parantamisista.
- 133 Neljännessä arviointiperusteessa turvallisuuden parantamisen käsite rajoitetaan kattamaan ”pääkannen yläpuolella tehtävät uudenaikaistamistyöt” (ks. myös kuudes arviointiperuste, edellä 13 kohta). On selvää, että useat kantajien hakemuksista koskivat pääkannen alapuolisen vetoisuuden lisäämistä. Tältä osin riittää, kun todetaan, että kannen alapuoliset muutokset olivat kiellettyjä päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdan nojalla, jos niistä aiheutui pyyntiponnistusten lisääntyminen. Komissio ei kuitenkaan ole osoittanut, että mainitun kaltaiset muutokset johtaisivat järjestelmällisesti pyyntiponnistusten lisääntymiseen. Komission olisi myös tältä osin tullut tutkia alukset tapauskohtaisesti ratkaistakseen tämän kysymyksen.
- 134 Edellä esitetyillä perusteilla on katsottava, että komissio ylitti toimivaltansa, kun se sisällytti riidanalaiseen päätökseen arviointiperusteita, joista ei säädetty asiaan

sovellettavassa lainsäädännössä. Täten ensimmäinen kanneperuste on hyväksyttävä ja riidanalainen päätös kumottava, eikä muita kanneperusteita ole tarpeen tutkia.

## Oikeudenkäyntikulut

<sup>135</sup> Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 87 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, veloitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut. Koska komissio on hävinnyt asian, se on veloitettava vastaamaan omista oikeudenkäyntikuluistaan ja lisäksi korvaamaan kantajien oikeudenkäyntikulut näiden vaatimusten mukaisesti. Työjärjestyksen 87 artiklan 4 kohdan mukaisesti Irlanti vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Näillä perusteilla

## YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN (ensimmäinen jaosto)

on ratkaissut asian seuraavasti:

- 1) **Thomas Fahertyn (T-224/03), Ocean Trawlers Ltd:n (T-226/03), Larry Murphyn (T-236/03) ja O'Neill Fishing Co. Ltd:n (T-239/03) kanteet hylätään.**

- 2) **Komission saamista pyynnöistä kasvattaa monivuotisen ohjausohjelma IV:n tavoitteita kokonaispituudeltaan yli 12 metrin pituisten alusten turvallisuutta, navigointia, hygieniaa, tuotteiden laatua ja alusten työoloja koskevien parannusten ottamiseksi huomioon 4 päivänä huhtikuuta 2003 tehty komission päätös 2003/245/EY kumotaan sikäli kuin se koskee muiden kantajien aluksia.**
  
- 3) **Komissio vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan, ja se veloitetaan korvaamaan 2 kohdassa tarkoitettujen kantajien oikeudenkäyntikulut.**
  
- 4) **Tuomiolauselman 1 kohdassa mainitut kantajat vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan.**
  
- 5) **Irlanti vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan.**

Cooke

García-Valdecasas

Labucka

Julistettiin Luxemburgissa 13 päivänä kesäkuuta 2006.

E. Coulon

García-Valdecasas

kirjaaja

jaoston puheenjohtaja

LIITE

T-219/03 **Mullglen Ltd**, kotipaikka Killybegs (Irlanti),

T-220/03 **Cavankee Fishing Co. Ltd**, kotipaikka Greencastle (Irlanti),

T-221/03 **Padraigh Coneely**, kotipaikka Claregalway (Irlanti),

T-222/03 **Island Trawlers Ltd**, kotipaikka Killybegs,

T-223/03 **Joseph Doherty**, kotipaikka Burtonport (Irlanti),

T-224/03 **Thomas Faherty**, kotipaikka Kilronan, Aran Islands (Irlanti),

T-225/03 **Pat Fitzpatrick**, kotipaikka Inishmore, Aran Islands (Irlanti),

T-226/03 **Ocean Trawlers Ltd**, kotipaikka Killybegs,

T-227/03 **Brendan Gill**, kotipaikka Lifford (Irlanti),

T-228/03 **Eugene Hannigan**, kotipaikka Killybegs,

T-229/03 **Edward Kelly**, kotipaikka Greencastle,

T-230/03 **Peter McBride**, kotipaikka Downings (Irlanti),

T-231/03 **Hugh McBride**, kotipaikka Downings,

T-232/03 **Adrian McClennaghan**, kotipaikka Greencastle,

T-233/03 **Noel McGing**, kotipaikka Killybegs,

T-234/03 **Eamon McHugh**, kotipaikka Killybegs,

T-235/03 **Gerard Minihane**, kotipaikka Skibbereen (Irlanti),

T-236/03 **Larry Murphy**, kotipaikka Castletownbere (Irlanti),

T-237/03 **Eileen Oglesby**, kotipaikka Kincasslagh (Irlanti),

T-238/03 **Patrick O'Malley**, kotipaikka Galway (Irlanti),

T-239/03 **O'Neill Fishing Co. Ltd**, kotipaikka Killybegs (Irlanti),

T-240/03 **Cecil Sharkey**, kotipaikka Clogherhead (Irlanti).