

AZ ELSŐFOKÚ BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (első tanács)

2006. június 13. *

A T-218/03–T-240/03. sz. egyesített ügyekben,

Cathal Boyle (lakóhelye: Killybegs [Írország]) és a mellékletben felsorolt 22 másik felperes (képviselek őket: P. Gallagher SC, A. Collins SC és D. Barry solicitor)

felpereseknek,

támogatja:

Írország (képviselek: D. O'Hagan és C. O'Toole, meghatalmazotti minőségben, segítőjük: D. Conlan Smyth barrister, kézbesítési cím: Luxembourg)

beavatkozó,

* Az eljárás nyelve: angol.

az **Európai Közösségek Bizottsága** (képviselik: G. Braun és B. Doherty, meghatalmazotti minőségben, kézbesítési cím: Luxembourg)

alperes ellen,

a Bizottsághoz a IV. többéves orientációs programban megfogalmazott célkitűzéseknek a tizenkét méternél hosszabb hajók vonatkozásában a biztonság, a navigáció, a higiénia, a termékminőség és a munkakörülmények javítását célzó növelése érdekében benyújtott kérelmekről szóló, 2003. április 4-i 2003/245/EK bizottsági határozat (HL L 90., 48. o.) azon részének megsemmisítése iránti keresete tárgyában, amelyben a Bizottság elutasítja a felperesek hajói kapacitásának növelése iránti kérelmeket,

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK ELSŐFOKÚ BÍRÓSÁGA (első tanács),

tagjai: J. D. Cooke elnök, R. García-Valdecasas és I. Labucka bírák,
hivatalvezető: J. Plingers tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2005. november 23-i tárgyalásra,

meghozta a következő

Ítéletet

Jogi háttér

- 1 A Közösség halászati ágazatának az erőforrások és kiaknázásuk közötti fenntartható egyensúly elérése céljából az 1997. január 1-je és 2001. december 31-e közötti szerkezetátalakítására vonatkozó célkitűzésekről és részletes szabályokról szóló, 1997. június 26-i 97/413/EK tanácsi határozat (HL L 175., 27. o.) 4. cikkének (2) bekezdése értelmében:

„A tagállamoknak szóló többéves orientációs programok keretében a kapacitásnak kizárólag a biztonság javítása érdekében történő növelése egyes esetekben indokoltta teheti a flottarészekre vonatkozó célkitűzések ugyanilyen mértékű növelését, amennyiben ez nem jár az érintett hajók halászati teljesítményének növekedésével.”

- 2 Az Írország halászflojtájának az 1997. január 1-je és 2001. december 31-e közötti időszakra vonatkozó többéves orientációs programjának a jóváhagyásáról szóló, 1997. december 16-i 98/125/EK bizottsági határozat mellékletének 3.3. pontja szerint (HL 1998. L 39., 41. o., a továbbiakban: TOP IV):

„A tagállamok bármikor a Bizottság elé terjeszthetnek biztonságjavító programot. A 97/413 [...] határozat 3. és 4. cikkének rendelkezései értelmében a Bizottság határoz

arról, hogy az ilyen programban előirányzott kapacitásnövelés indokolja-e a TOP IV célkitűzéseinek megfelelő növelést.

[...]"

- 3 A halászati ágazatnak nyújtott közösségi strukturális támogatásra vonatkozó részletes szabályok és rendelkezések megállapításáról szóló, 1999. december 17-i 2792/1999/EK tanácsi rendelet (HL L 337., 10. o.; magyar nyelvű különkiadás 4. fejezet, 4. kötet, 179. o.) 6. cikke a következőképpen szól:

„(1) A halászati flotta felújításának és a halászhajók modernizálásának szervezése e címben leírtaknak megfelelően történik.

Minden tagállam a halászati flották felújításának és a halászhajók modernizálásának figyelemmel kísérésére vonatkozó állandó rendelkezéseket nyújt be a Bizottság részére a 23. cikk (2) bekezdésében meghatározott eljárásnak megfelelően történő jóváhagyás céljából. E rendelkezések keretein belül a tagállamok bemutatják, hogy a halászati flottákba a hajók kilépését és belépését úgy kezelik, hogy a teljesítmény ne haladja meg a többéves orientációs programban rögzített célokat sem összességében, sem pedig az érintett szegmens tekintetében, vagy amennyiben szükséges, a halászati képesség fokozatosan csökkentik e célok eléréséig.

Ezek az intézkedések tekintetbe veszik, hogy az a teljesítmény, amelyet köztámogatással vontak ki a forgalomból – a 12 méter teljes hosszúságot el nem érő nem húzóhálós halászhajók teljesítményének kivételével – nem helyettesíthető.

(2) A tagállamok kérelmet nyújthatnak be a teljesítményi célok világosan meghatározott és számszerűsített növelésére, a biztonság növelésére, a tengeri navigáció fejlesztésére, a higiénia növelésére, a termékminőség és a munkakörülmények javítására vonatkozó intézkedésekre, amennyiben ezek az intézkedések nem eredményezik az érintett erőforrások hasznosítási fokának növekedését.

A kérelmeket a Bizottság a 23. cikk (2) bekezdésében szabályozott eljárásnak megfelelően vizsgálja meg, majd fogadja el. A tagállamoknak mindennemű teljesítménynövekedést az (1) bekezdésben említett állandó rendelkezések szerint kell kezelniük.”

- 4 A 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdését a 97/413 határozat módosításáról szóló, 2002. január 28-i 2002/70/EK tanácsi határozat (HL L 31., 77. o.) 2002. január 1-jei hatállyal hatályon kívül helyezte.

- 5 A halászati erőforrások közös halászati politika alapján történő védelméről és fenntartható kiaknázásáról szóló, 2002. december 20-i 2371/2002/EK tanácsi rendelet (HL L 358., 59. o.; magyar nyelvű különkiadás 4. fejezet, 5. kötet, 460. o.) 11. cikkének (5) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„Az 5 éves vagy annál idősebb haláshajók főfedélzetének a fedélzeti biztonság, a munkakörülmények, a higiénia és a termékminőség javítására irányuló modernizáció megnövelheti a hajó tonnatartalmát [helyesen: modernizációja esetén megengedett a hajó tonnatartalmának növelése], amennyiben e modernizáció nem növeli a hajó halfogási képességét. [...]”

A jogvita alapját képező tényállás

- 6 A felperesek az ír halászflojtához tartozó hajók tulajdonosai.

- 7 1999 és 2001 között a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdésével kapcsolatban levélváltás történt a tengerészeti minisztérium (a továbbiakban: minisztérium), és a Bizottság között.

- 8 Ebben az időszakban, különösen 2001 novembere és decembere között, mindegyik felperes kérte, hogy a minisztérium járuljon hozzá a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdése és a 98/125 határozat mellékletének 3.3. pontja alapján hajójuk kapacitásának a biztonság javítását célzó növeléséhez.

- 9 2001. december 14-i levelében a minisztérium a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdése alapján kérte a Bizottságtól az ír flotta többcélú részének 1304 bruttó regisztertonnával, a nyílttengeri halászatot folytató részének pedig 5335 bruttó regisztertonnával való növelését. Ez a levél kiegészítette a minisztérium korábbi – két hajót érintő – levelét, amelyet „próbaügyként” terjesztett a Bizottság elé.

- 10 2001. december 14-i levélben a minisztérium úgy nyilatkozott, hogy a levél 38 olyan hajótulajdonos kérelmére született, akik hajójukon módosítást eszközöltek, vagy hajójukat kicserélték, illetőleg ezt szándékoznak tenni. A levélhez mellékeltek a kérdéses 38 hajóra vonatkozó részletes dokumentációt. Az említett levélhez mellékelte táblázatból kitűnik, hogy a felperesek közül 18-an szerepeltek az említett 38 tulajdonos között.

- 11 A minisztérium 2001. december 19-i és 21-i levelében tájékoztatta a Bizottságot a többi felperes tulajdonát képező hajókról.
- 12 2003. április 4-én a Bizottság elfogadta a IV. többéves orientációs programban (TOP IV) szereplő célkitűzéseknek a tizenkét méternél hosszabb hajók vonatkozásában a biztonság, a navigáció, a higiénia, a termékminőség és a munkakörülmények javítását célzó növelése érdekében benyújtott kérelmekről szóló 2003/245/EK határozatot (HL L 90., 48. o., a továbbiakban: megtámadott határozat).
- 13 A megtámadott határozat rendelkező része a következőképpen szól:

„1. cikk

A kérelmek támogathatósága

A TOP IV-ben a tonnatartalomra vonatkozólag megfogalmazott célkitűzések növelésére irányuló kérelem az alábbi feltételek fennállása esetén támogatható:

- 1) A kérelmeket a tagállam az egyes eseteket külön kezelve 2001. december 31-e előtt elküldte.
- 2) A hajó előírászerűen szerepel a közösségi flottanyilvántartásban.

- 3) A hajó hossza legalább tizenöt méter.

- 4) A tonnatartalom-növekedés már meglévő, nyilvántartásba vett – a munkálatok elkezdésekor legalább öt éves – hajón elvégzett vagy elvégzendő korszerűsítési célú főfedélzeti munkálatokból adódik. A hajó tengeren való elvesztése esetén a tonnatartalom-növekedés az elsüllyedt hajó helyébe lépő hajó főfedélzetének az előzőhöz mérten nagyobb űrtartalmából adódik.

- 5) A tonnatartalom-növekedést a biztonság, a navigáció, a higiénia, a termékminőség és a munkakörülmények javítása indokolja.

- 6) Az átalakított vagy az előző hajó helyébe lépett hajó főfedélzete alatti űrtartalom nem növelhető.

A TOP IV-ben a hajó motorteljesítményére vonatkozólag megfogalmazott célkitűzéseket nem lehet növelni.

2. cikk

Az 1. cikkben foglalt feltételek alapján elfogadott kérelmek az I. mellékletben foglalt jegyzékben vannak feltüntetve.

Az 1. cikkben foglalt feltételek alapján elutasított kérelmek a II. mellékletben foglalt jegyzékben vannak feltüntetve.

3. cikk

Jelen határozat címzettjei a Belga Királyság, Írország, a Holland Királyság, a Svéd Királyság, valamint Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága.”

- ¹⁴ A felperesek hajói mind a megtámadott határozat II. mellékletében lévő, „elutasított kérelmek” című listán szerepelnek.

Az eljárás és a felek kérelmei

- ¹⁵ A felperesek az Elsőfokú Bíróság Hivatalához 2003. június 13-án benyújtott, a T-218/03–T-240/03. sz. alatt nyilvántartásba vett keresetleveleikkel benyújtották a jelen keresetet. Az Elsőfokú Bíróság javaslatára elfogadták kereseteik egy ügyként való kezelését.
- ¹⁶ 2004. január 20-i végzésével az Elsőfokú Bíróság ötödik tanácsának elnöke megengedte, hogy Írország a felperesek kérelmeinek támogatása végett beavatkozzék. Írország 2004. március 10-én nyújtotta be beavatkozási beadványát. A Bizottság 2004. június 16-án e beadvánnyal kapcsolatban észrevételeket nyújtott be.

- 17 2004. december 8-i határozatával az Elsőfokú Bíróság (első tanács) pervezető intézkedésként felhívta a felpereseket, hogy nyújtsanak be minden olyan iratot, amely igazolja a kérdéses hajókon fennálló tulajdonjogukat. A felperesek e felhívásnak eleget tettek.
- 18 Az előadó bíró jelentése alapján az Elsőfokú Bíróság úgy határozott, hogy megnyitja a szóbeli szakaszt, és – pervezető intézkedésként – felhívta a feleket bizonyos iratok benyújtására és bizonyos írásban feltett kérdések megválaszolására. A felek e felhívásoknak eleget tettek.
- 19 A 2005. november 23-án tartott tárgyaláson az Elsőfokú Bíróság meghallgatta a felek szóbeli előadásait és a kérdéseire adott válaszait.
- 20 Miután erről a feleket a tárgyaláson meghallgatta, az Elsőfokú Bíróság úgy határozott, hogy az ítélet meghozatala céljából az eljárási szabályzat 50. cikkének alkalmazásával egyesíti a jelen ügyeket.
- 21 A felperesek és Írország azt kérik, hogy az Elsőfokú Bíróság:
- semmisítse meg a megtámadott határozat azon részét, amelyben a Bizottság elutasítja a felperesek hajói kapacitásának növelése iránti kérelmeket;
 - kötelezze a Bizottságot a költségek viselésére.

22 A Bizottság azt kéri, hogy az Elsőfokú Bíróság:

- a kereseteket – mint elfogadhatatlanokat – utasítsa el;
- másodlagosan: a kereseteket – mint alaptalanokat – utasítsa el;
- kötelezze a felpereseket a költségek viselésére.

Az elfogadhatóságról

- 23 A Bizottság a jelen keresetek elfogadhatatlanságára hivatkozik azzal az indokkal, hogy a megtámadott határozat közvetlenül és személyükben nem érinti úgy a felpereseket, ahogyan azt az EK 230. cikk negyedik bekezdése megkövetelné.
- 24 A Bizottság azt is előadja, hogy egyes felperesek nem bizonyították, hogy ők a szóban forgó hajók tulajdonosai. A tárgyaláson azonban ezt a kifogását visszavonta.

A felek érvei

- 25 A Bizottság előjáróban megjegyzi, hogy a megtámadott határozat címzettjei az érintett tagállamok. A Bizottság szerint a felperesek nem címzettjei a megtámadott határozatnak, a felperesek név szerint nem szerepelnek a határozatban, és semmiféle közvetlen jogviszonyban nem voltak a Bizottsággal.

- 26 A Bizottság szerint a megtámadott határozatot meghozatalára az Írország által benyújtott, a flottakapacitása növelésére irányuló kérelem alapján került sor. Igaz ugyan, hogy az ír hatóságok meghatározott hajókat érintő tényekre alapították kérelmüket, mégsem tekinthető úgy, hogy a határozatot a felpereseknek címezték.
- 27 A Bizottság azt állítja, hogy a megtámadott határozat személyükben nem érinti a felpereseket. Véleménye szerint a felpereseket a határozat csak azért érinti, mert Írországban hajótulajdonosok. A Bizottság úgy véli, hogy a megtámadott határozat nem sérti a felpereseknek e hajókon fennálló tulajdonjogát, és a felperesek továbbra is halászhatnak jelenlegi hajóikkal (a Bíróság 11/82. sz., Piraiki-Patraiki és társai kontra Bizottság ügyben 1985. január 17-én hozott ítéletének [EBHT 1985., 207. o.] 13. pontja). A Bizottság hozzáteszi, hogy még ha feltételeznénk is, hogy a halászhajótulajdonosok teljesen zárt csoportot képeznek, a határozat nem érinti jobban a felpereseket, mint bármely más írországi halászhajó-tulajdonost.
- 28 Azzal a ténnyel kapcsolatban, hogy a megtámadott határozat II. mellékletében megemlíti a felperesek hajóit, a Bizottság kijelenti, hogy ez csupán a határozat ténybeli összefüggéséből ered (az Elsőfokú Bíróság T-482/93. sz., Weber kontra Bizottság ügyben 1996. július 10-én hozott ítélete [EBHT 1996., II-609. o.]).
- 29 A Bizottság elveti azt a párhuzamot, amelyet a felperesek vonnak a Piraiki-Patraiki és társai kontra Bizottság ügyben hozott ítélettel (a fenti 27. pont); szerinte a felperesek ezt arra a ténybeli és jogi szempontból hibás kijelentésre alapítják, miszerint „egyénilag további kapacitás iránti kérelmeket nyújtottak be a Bizottsághoz”.
- 30 A Bizottság álláspontja szerint az állandó ítélkezési gyakorlatból kitűnik, hogy valamely intézkedés általános hatályát és így jogszabályi természetét nem kérdőjelezi meg az a tény, hogy többé-kevésbé pontosan meghatározható azoknak a személyeknek a száma vagy akár személyazonossága, akikre valamely adott

időpontban az intézkedés alkalmazandó, mindaddig, amíg e jogalanyokra a kérdéses intézkedésben annak céljával összefüggésben meghatározott, objektív jogi vagy ténybeli helyzet alapján alkalmazzák az intézkedéseket. Nem elegendő annak bizonyítása, hogy a kérdéses intézkedést a gazdasági szereplők csupán valamely „zárt körére” alkalmazzák (az Elsőfokú Bíróság T-298/94. sz., Roquette Frères kontra Tanács ügyben 1996. november 7-én hozott ítéletének [EBHT 1996., II-1531. o.] 41. és 42. pontja). Akárhogyan is, jelen esetben a meghatározott hajóhoz kötődő személyek csoportja a Bizottság szerint nem állapítható meg végérvényesen, minthogy bármely hajó esetében előfordulhat tulajdonosváltás.

- 31 A Bizottság szerint a felperesek az ítélkezési gyakorlat szerint sincsenek személyükben érintve (az Elsőfokú Bíróság T-198/95., T-171/96., T-230/97., T-174/98. és T-225/99. sz., Comafrica és Dole Fresh Fruit Europe kontra Bizottság egyesített ügyekben 2001. július 12-én hozott ítéletének [EBHT 2001., II-1975. o.] 96. pontja). A megtámadott határozatnak a Bizottság szerint egyetlen joghatása az, hogy az ír flotta számára 203 bruttó regisztertonna kapacitásnövelést engedélyez (lásd a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdését). A Bizottság úgy véli, hogy noha a bizonyítás terhét a felperesek viselik, azok egyáltalán nem mutatták ki, hogy a megtámadott határozat mi módon van hatással rájuk. Egyébként a felperesek nem hivatkoznak arra, hogy a határozat megváltoztatta jogi helyzetüket.
- 32 A Bizottság szerint a közvetlen érintettséggel kapcsolatos vita jelen esetben egy egyszerű kérdésben foglalható össze, éspedig abban, hogy mit tett a Bizottság a felpereseknek. A Bizottság azt is észrevételezi, hogy amennyiben a megtámadott határozatnak tényleg lennének automatikus következményei, akkor ez utóbbiakat már észre kellett volna venni.
- 33 A Bizottság álláspontja az, hogy az ír hatóságoknak kell döntenüik a kapacitásnövekedés felhasználásának a mikéntjéről és a Bizottság által engedélyezett szintet meghaladó kapacitás iránti kérelmekkel kapcsolatos eljárásról (lásd a 2792/1999 rendelet 6. cikkének (2) bekezdését). Ily módon a meghatározott hajókat érintő valamennyi határozathoz az ír hatóságok által alkalmazott közbenső szabályok alkalmazása szükséges, és az nem tisztán automatikus.

- 34 A Bizottság vitatja a felperesek azon érvét, miszerint konkrét hajókat érintő határozatot hozott volna. Vitatja a felperesek által felhozott, az I. mellékletben szereplő hajót illető kapacitásnövelésnek egy másik hajó számára való átadására vonatkozó példa helytállóságát. Mindenekelőtt: a Bizottsághoz és a tagállamhoz címzett kérelmek tartalma nem ugyanaz. Ezenkívül: bár az I. mellékletben felsorolt hajó tulajdonosa hivatkozhatik arra a jogos bizalomra, amely a hajója üzemeltetési engedélyére vonatkozóan benyújtott kérelme elfogadásával kapcsolatban keletkezett, elutasító határozat esetében ennek a jogos elvárásnak nincs megfelelője. Egyrészt a Bizottság álláspontja szerint még ha ő elutasítja is az egész flotta kapacitására vonatkozó célkitűzések növelésére irányuló kérelmet, bizonyos hajók tekintetében egyedileg növekedhet a méret, minthogy a tagállam a TOP IV keretében rögzített határérték korlátain belül jogosult helyt adni a kapacitásnövelésre irányuló kérelmeknek. A Bizottság szerint Írországból konkrétan vannak kapacitástartalékok. Másrészt a Bizottság előadja, hogy Írországból létezik hajókapacitás-piac, így a hajótulajdonos bármikor vásárolhat további kapacitást egy új hajó számára. Szemben azzal, amit a felperesek állítanak, az ilyen piac léte jelentőséggel bír, mivel a Bizottság szerint azt bizonyítja, hogy a Bizottság elutasító határozata nem vonja feltétlenül maga után az egyes gazdasági szereplők által az ír hatóságokhoz intézett kérelmek elutasítását.
- 35 A Bizottság hozzáteszi, hogy a megtámadott határozat meghozatala előtt nagyszámú felperes halászhatott. Más szóval: a Bizottság szerint több felperes a megtámadott határozat előtt hosszú ideig élvezte a további kapacitásból adódó gazdasági előnyt. Ezenkívül több felperes az említett határozat meghozatala óta is folytathatta a halászatot. A Bizottság előadása szerint az ír halászati miniszter 2003 októberében megállapította, hogy a felperesek hajói közül öt rendelkezik engedéllyel. 2004-ben a felperesek tulajdonát képező más hajók is kaptak engedélyt.
- 36 Egyébiránt – válaszul a felperesek azon érvére, miszerint a hajók egyedi megjelölése nélkül egyszerűen engedélyezhetett volna Írországnak 203 bruttó regisztertonna kapacitásnövelést – a Bizottság kifejti, hogy ez nem változtat a határozat jogi hatályán, amelyet a határozatra vonatkozó jogszabályi keret határoz meg, nem pedig a megtámadott határozat formája (a Bíróság 789/79. és 790/79. sz., Calpak és Società emiliana lavorazione frutta kontra Bizottság egyesített ügyekben 1980. június 17-én hozott ítélete [EBHT 1980., 1949. o.] 7. pontja).

- 37 Ami Írországnak azt az érvét illeti, miszerint a felpereseknek óriási költséget kell viselniük az ír flottára alkalmazott hajóbelépési és -kilépési politika miatt (lásd az alábbi 41. pontot), a Bizottság megállapítja, hogy erre a felperesek nem hivatkoztak, illetőleg Írország késedelmesen hivatkozott erre. Ezenfelül ez az érv a felperesek álláspontját cáfolja, mivel azt bizonyítja, hogy bármely őket érintő negatív következmény a nemzeti jogszabályokból, nem pedig a megtámadott határozatból ered. A Bizottság szerint lehet, hogy az ír jogszabályok tükrözik a közösségi jog bizonyos szabályait, de az ír jogszabályok a megtámadott határozatnak nem végrehajtási jogszabályai.
- 38 A Bizottság rámutat arra, hogy ezt az állítást megerősíti az Írország által 2003 novemberében a haláshajókra vonatkozó üzembentartási engedélyek kiadásával kapcsolatban elfogadott új politika (Policy Directive 2/2003). Ez a politika a Bizottság szerint nem a megtámadott határozat automatikus következménye, és azt bizonyítja, hogy az ír hatóságok bizonyos mozgástérrel rendelkeznek az üzembentartási engedélyekkel kapcsolatos nemzeti szabályozás alkalmazása tekintetében.
- 39 A felperesek előadják, hogy a megtámadott határozat személyükben és közvetlenül érinti őket.
- 40 A közvetlen érintettséggel kapcsolatban úgy vélik, hogy a 2792/1999 rendelet 6. cikkének (2) bekezdése (lásd a fenti 33. pontot) a megtámadott határozat meghozatalának időpontjában nem volt hatályban. Mindenesetre azt a tényt, hogy e cikk rendelkezése szerint a kapacitásnövelés a tagállamok igazgatási hatáskörébe tartozik, csupán a tagállam részére a támogatólag meghozott összes határozat végrehajtásához szükséges intézkedések megtételére vonatkozóan előírt kötelezettségként kell értelmezni.
- 41 Írország azt állítja, hogy a megtámadott határozat joghatása az, hogy kifejezetten elutasítja a felpereseknek a határozat 1. cikkében foglalt feltételek alapján benyújtott kérelmét, amely hajóik tonnatartalmának a biztonság javítása érdekében történő

növelésére irányul. Ebből az következik, hogy a felpereseknek óriási költséget kell viselniük, minthogy a biztonsági eszközöknek fenntartott tonnatartalmat kiváltó – és a kérelmek tárgyát képező – kapacitást meg kell venniük.

Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

- 42 Az EK 230. cikk negyedik bekezdése szerint bármely természetes vagy jogi személy azonos feltételek mellett indíthat eljárást a neki címzett határozat vagy az olyan határozat ellen, amelyet rendeletként vagy valamely másik személyhez címzett határozatként hoztak, de őt közvetlenül és személyében érinti.
- 43 Minthogy a megtámadott határozat címzettje Írország, valamint más érintett tagállamok, meg kell vizsgálni, hogy a megtámadott határozat közvetlenül és személyükben érinti-e a felpereseket.
- 44 Azzal kapcsolatban, hogy a felpereseket személyükben érinti-e a megtámadott határozat, emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint azok a jogalanyok, akik nem címzettjei egy határozatnak, csak akkor állíthatják, hogy személyükben érintettek, ha ez a határozat sajátos tulajdonságaik vagy olyan tényhelyzet folytán vonatkozik rájuk, amely minden más személytől megkülönbözteti, és ezáltal a címzetthez hasonló módon egyéníti őket (a Bíróság 25/62. sz., Plaumann kontra Bizottság ügyben 1963. július 15-én hozott ítélete [EBHT 1963., 197., 223. o.], valamint a Piraiki-Patraiki és társai kontra Bizottság ügyben hozott ítéletének [a fenti 27. pont] 11. pontja; az Elsőfokú Bíróság T-435/93. sz., ASPEC és társai kontra Bizottság ügyben 1995. április 27-én hozott ítéletének [EBHT 1995., II-1281. o.] 62. pontja).

- 45 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a megtámadott határozatban a Bizottság a tagállamoknak a TOP IV alapján rájuk vonatkozó célkitűzések általános növelésére irányuló kérelmeiről határozott. Mindazonáltal, az ír flottára vonatkozóan a Bizottsághoz benyújtott kapacitásnövelési kérelem a hajótulajdonosok – köztük a felperesek – egyéni kérelmeinek összességéből állt.
- 46 Meg kell azt is állapítani, hogy a Bizottság a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdése alapján (lásd a megtámadott határozat (2) preambulumbekendését is) köteles volt „egyedileg” elbírálni ezeket az egyéni kérelmeket. A Bizottság irataiban azt állította, hogy az Írország kérelmében szereplő minden hajó helyzetét „egyedileg” vizsgálta, és a tárgyaláson megerősítette, hogy az „egyedileg” azt jelenti, hogy „hajónként”. E tekintetben rá kell mutatni arra, hogy Hollandia „általános kérelmét” a Bizottság azzal az indokkal utasította el, hogy az nem írja le „részletesen az egyes eseteket” (II. melléklet).
- 47 Ezenkívül a Bizottság a megtámadott határozat I. mellékletében („elfogadott kérelmek”) és II. mellékletében („elutasított kérelmek”) felsorolja az érintett hajókat. Így a felperesek hajóinak nevei mind szerepelnek a II. mellékletben.
- 48 Jóllehet a megtámadott határozat címzettjei az érintett tagállamok, meg kell állapítani, hogy a határozat egy sor megjelölt hajót érint. A megtámadott határozatot ezért egy sor egyedi határozat összességének kell tekinteni, amelyek mindegyike kihatással van az említett hajók tulajdonosainak – köztük a felperesek – jogi helyzetére (lásd értelemszerűen a Bíróságnak 41/70–44/70. sz., International Fruit Company és társai kontra Bizottság egyesített ügyekben 1971. május 13-án hozott ítéletének [EBHT 1971., 411. o.] 17–22. pontját).
- 49 Az Elsőfokú Bíróság úgy ítéli meg, hogy a kérdéses hajók tulajdonosainak száma és személyazonossága már a megtámadott határozat meghozatalának időpontja előtt meghatározott és ellenőrizhető volt, és a Bizottság tudhatta, hogy határozata

kizárólag az említett tulajdonosok érdekeire és helyzetére hatott ki. Meghozatalának időpontjában a megtámadott határozat meghatározott személyek zárt körét érintette, amelyek jogait a Bizottság szabályozni kívánta. Ebből az következik, hogy az így létrejött tényhelyzet megkülönbözteti a felpereseket minden más személytől, és őket valamely jogi aktus címzettjeihez hasonlóan egyéníti (a Bíróság 106/63. és 107/63. sz., Toepfer és Getreide-Import kontra EGK-Bizottság egyesített ügyekben 1965. július 1-jén hozott ítélete [EBHT 1965., 525., 533. o.]).

- 50 Annak megállapításához, hogy a felpereseket közvetlenül érinti-e a megtámadott határozat, emlékeztetni kell az EK 230. cikk negyedik bekezdése szerinti közvetlen érintettségnek a töretlen ítélkezési gyakorlatban kialakított két együttes feltételére.
- 51 Az első: a szóban forgó jogi aktusnak közvetlen hatást kell gyakorolnia a magánszemély jogi helyzetére. A második: a nevezett jogi aktus nem hagyhat semmilyen mérlegelési lehetőséget a végrehajtásával megbízott címzettek számára, mert az ilyen végrehajtás tisztán automatikus jellegű, és egyéb közzes szabályok alkalmazása nélkül, csak a közösségi szabályozás alapján történik (a Bíróság C-386/96. P. sz., Dreyfus kontra Bizottság ügyben 1998. május 5-én hozott ítéletének [EBHT 1998., I-2309. o.] 43. pontja és az Elsőfokú Bíróság T-69/99. sz., DSTV kontra Bizottság ügyben 2000. december 13-án hozott ítéletének [EBHT 2000., II-4039. o.] 24. pontja). A második kritérium megkövetelte feltétel akkor is teljesül, ha a tagállam azon lehetősége, hogy ne hajtsa végre a szóban forgó jogi aktust, tisztán elméleti jellegű, amennyiben nem kétséges a jogi aktusnak megfelelő következmények kiváltására irányuló akarata (a Dreyfus kontra Bizottság ügyben hozott ítélet [hivatkozás fent] 44. pontja; lásd továbbá ebben az értelemben a Piraiki-Patraiki és társai kontra Bizottság ügyben hozott ítélet [hivatkozás fent] 8–10. pontját).
- 52 Jelen esetben bizonyos az, hogy a Bizottság volt az egyetlen olyan hatóság, amely a 97/413 határozat 4. cikke (2) bekezdésének alapján határozatot hozhatott. Egyetlen más közigazgatási szerv sem volt jogosult (beleértve az ír hatóságokat is), hogy ezen rendelkezés alapján a biztonság javítása céljából kapacitásnövelést engedélyezzen.

- 53 Ezenfelül, amint az a fenti 46. pontban kifejtésre került, a Bizottság ténylegesen „egyedi” vizsgálat után hozta meg a kérdéses hajók kapacitásának növelésével kapcsolatos kérelmek támogathatóságára vonatkozó határozatait. A hajótulajdonosok által megfogalmazott minden egyes kérelemre ugyanis a megtámadott határozat mellékleteiben kifejezett választ adtak, amely az I. mellékletben szereplő hajók vonatkozásában speciális tonnatartalom-növelést tesz lehetővé, és amely a II. mellékletben felsorolt hajók vonatkozásában semmilyen tonnatartalom-növelésre nem ad lehetőséget. Ily módon a megtámadott határozat kifejezett állásfoglalást tartalmaz azzal kapcsolatban, hogy a mellékleteiben megjelölt hajókra alkalmazható-e a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdése.
- 54 A megtámadott határozatban a Bizottság – mint ebben a kérdésben egyedül hatáskörrel rendelkező hatóság – végérvényesen határoz egyes magántulajdonú hajók kapacitásnövelésének a 97/413 határozat 4. cikke (2) bekezdésében foglalt kivétel alkalmazási feltételei alapján való támogathatóságáról. Minthogy ily módon a Bizottság megállapította, hogy a felperesek tulajdonában lévő hajók e feltételeket nem teljesítik, a megtámadott határozat közvetlen és végleges hatása az, hogy e hajók nem részesülhetnek valamely közösségi jogi intézkedés kedvezményében. Ebből az következik, hogy az ilyen határozat közvetlenül érinti a felpereseket.
- 55 Hozzá kell tenni, hogy a tagállamok – a közösségi jog végrehajtására irányuló kötelezettségüknek megfelelően – kötelesek voltak az I. mellékletben foglalt kapacitásnöveléseket az érintett hajók számára megadni. A tagállamok nem adhattak át például a Bizottság által az I. mellékletben szereplő hajóra vonatkozólag megadott kiegészítő kapacitást a II. mellékletben szereplő hajóra való felhasználásra. A II. mellékletben szereplő hajók (köztük a felperesekéi) tehát nem jogosultak a biztonság javítása céljából elvégzendő kapacitásnövelésre. Minthogy kizárólag a Bizottság volt jogosult az ilyen kapacitásnöveléshez való hozzájárulást megadni, a hajók sorsáról a Bizottság határozott véglegesen.
- 56 A megtámadott határozat ezen hatása kizárólag a közösségi szabályozásból ered, minthogy a Bizottság a 97/413 határozat 4. cikke (2) bekezdésének alkalmazására egyedül hatáskörrel rendelkező hatóság. A nemzeti hatóságok semmilyen mérlege-

lési jogkörrel nem rendelkeznek e határozat végrehajtására vonatkozó kötelezettsé-
güket illetően. A nemzeti hatóságoknak semmilyen választási lehetőségük, illetőleg
mozgásterük nincs a biztonsággal kapcsolatos kiegészítő kapacitás jóváhagyása
tárgyában, hanem kötelesek e határozatot tisztán automatikusan, egyéb köztes
szabályok alkalmazása nélkül végrehajtani.

- 57 A felek által a megtámadott határozatnak a szóban forgó hajókkal kapcsolatos
gyakorlati hatására vagy annak hiányára vonatkozólag felhozott érvei e tekintetben
nem bírnak jelentőséggel. Az Elsőfokú Bíróság úgy ítéli meg ugyanis, hogy a
felperesek közvetlen érintettsége fennáll, minthogy a megtámadott határozat kizárta
a szóban forgó hajók kapacitásának a 97/413 határozat 4. cikke (2) bekezdése alapján
történő növelésének a lehetőségét, függetlenül az egyes hajók gyakorlati helyzetétől,
közelebből pedig attól, hogy a megtámadott határozat előtt és után folytattak-e
halászati tevékenységet.
- 58 Az előző 52–56. pontban elvégzett értékelés eredményeit nem kérdőjelezi meg a
Bizottság érve, miszerint Írország elméletileg határozhat úgy, hogy kiegészítő
kapacitást engedélyez a felperesek hajóira vonatkozólag. Egy ilyen jellegű esetleges
nemzeti határozat ugyanis a Bizottság határozatát nem fosztaná meg automatikus
alkalmazásától. A határozat jogi szempontból nem érintené a megtámadott
határozat közösségi jogi alkalmazását. Ennek a nemzeti határozatnak az lenne a
hatása, hogy újra módosítaná a felperesek helyzetét, nevezetesen azzal, hogy már
nem kellene kiegészítő kapacitást venniük. A felperes jogi helyzetének e második
változása kizárólag a nemzeti határozat, és nem a megtámadott határozat
végrehajtásának eredménye lenne.
- 59 A Bizottság azon érve, miszerint a felperesek elkerülhették volna a negatív
következményeket, ha a piacon kiegészítő kapacitást vettek volna, távolról sem
zárja ki a megtámadott határozat közvetlen hatását, hanem azt bizonyítja, hogy a
határozat a felpereseket arra kényszerítette, hogy a megtámadott határozat
következtében előállt helyzet megoldásához szükséges intézkedéseket tegyenek.
- 60 Ebből az következik, hogy el kell utasítani a Bizottság azon hivatkozását, hogy az
eljárás folytatásának nélkülözhetetlen feltételei nem állnak fenn.

- 61 Mindazonáltal Írországnak a pervezető intézkedések keretében feltett kérdésekre adott válaszai alapján az Elsőfokú Bíróság hivatalból felvetette azt a kérdést, hogy a felperesek közül négynek fűződik-e a jelen ügyben érdeke az eljáráshoz (lásd a fenti 17. pontot). Thomas Fahertyről (T-224/03. sz. ügy), az Ocean Trawlers Ltd-ről (T-226/03. sz. ügy), Larry Murphyról (T-236/03. sz. ügy) és az O'Neill Fishing Co. Ltd-ről (T-239/03. sz. ügy) van szó.
- 62 E válaszokból kitűnik, hogy e négy felperes kérelmét arra alapozta, hogy annak idején hajókat akartak építtetni, és hogy azoknak a megtámadott határozat II. mellékletében felsorolt neveket kívánták adni. Kiderült azonban, hogy ezek a felperesek nem építtették meg a kérdéses hajókat, így a megtámadott határozat meghozatalának időpontjában ténylegesen nem voltak a kérdéses hajók tulajdonosai. Ebből az következik, hogy az említett felpereseknek az eljáráshoz nem fűződik érdekük. Akárhogyan is, a kérdéses hajók fiktív jellege miatt a felpereseket a megtámadott határozat személyükben nem érinti.

Az ügy érdeméről

- 63 A felperesek három jogalapot hoznak fel keresetük alátámasztására. Az elsőt a Bizottság hatáskörének hiányára, a másodikat a határozat indokolásának hiányára, a harmadikat pedig az egyenlő bánásmód elvének megsértésére alapítják. Először az első jogalapot kell vizsgálni.

A felek érvei

- 64 A felperesek előjáróban előadják, hogy a halászhajók fedélzetén végzett munka biztonsági és egészségvédelmi minimumkövetelményeiről szóló, 1993. november

23-i 93/103/EK tanácsi irányelvnek (HL L 307., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 5. fejezet, 2. kötet, 180. o.) és a torremolinosi egyezménynek megfelelően benyújtott kérelmeik a biztonság javítására vonatkoztak. Előadják, hogy legtöbbjük egyszerűen új hajóra cserélte meglévő hajóját. A T-220/03. sz., Cavankee Fishing Co. Ltd kontra Bizottság és a T-227/03. sz., Brendan Gill kontra Bizottság ügyben a felperesek először módosítást eszközöltek hajóikon, és ehhez kapcsolódóan tonnatartalom-növelést engedélyezése iránti kérelmet terjesztettek elő. Később hajóikat lecserélték, és az új hajókra is megkérték a tonnatartalom-növelési engedélyt.

- 65 A felperesek álláspontja szerint amennyiben a Bizottság a 97/413 határozat 3. és 4. cikke, valamint a 98/125 határozat mellékletének 3.3. pontja alapján fennálló hatáskörét gyakorolta, e hatáskörét a 97/413 határozat rendelkezései korlátozták. Véleményük szerint ez utóbbi határozatból kitűnik, hogy a Bizottság a kérelmek elbírálása során csupán annak vizsgálatára volt jogosult, hogy egyrészt a javasolt kapacitásnövekedés kizárólag a biztonság javítása céljából valósult-e meg, másrészt hogy a kapacitásnövekedés a halászati teljesítmény növekedésével jár-e. Szerintük ebből az következik, hogy a 97/413 határozat 4. cikke nem hatalmazta fel a Bizottságot a megtámadott határozat 1. cikkében említett feltételek némelyikének alkalmazására.
- 66 A felperesek nem vitatják a megtámadott határozat 1. cikkének (1) és (3) bekezdésében írt feltételeket.
- 67 Ezzel szemben a megtámadott határozat 1. cikkének (2) bekezdésében foglalt azon feltételt illetően, miszerint a hajónak előírászerűen szerepelnie kell a közösségi flottanyilvántartásban (a továbbiakban: második feltétel), a felperesek álláspontja az, hogy e feltétel nem szerepel sem a 97/413 határozatban, sem a 98/125 határozatban. A felperesek szerint a második feltétel – mivel a cserehajók vonatkozásában korlátozza a biztonság javítása céljából elvégzendő kapacitásnövelés kérelmezhetőségét – teljesen indokolatlan, hiszen a 97/413 határozat és a 98/125 határozat nem

zárják ki a kapacitásnövelés iránt a cserehajókra vonatkozólag benyújtott kérelmek támogathatóságát.

- 68 A megtámadott határozat 1. cikkének (4) bekezdésében írt azon feltételt illetően, miszerint a tonnatartalom-növekedésnek már meglévő, nyilvántartásba vett – a munkálatok elkezdésekor legalább ötéves – hajón elvégzett vagy elvégzendő korszerűsítési célú főfedélzeti munkálatokból kell erednie (a továbbiakban: negyedik feltétel), a felperesek álláspontja az, hogy ez sem igazolható a 97/413 határozat vagy a 98/125 határozat alapján.
- 69 A felperesek elsősorban emlékeztetnek arra, hogy a 97/413 határozat vagy a 98/125 határozat a biztonság javítását nem korlátozza a már nyilvántartásba vett hajókra. Hangsúlyozzák, hogy a hajó kora teljesen kívül esik a „halászati teljesítménynek” a Tanács által meghatározott fogalmán. Ebből adódóan a Bizottság – véleményük szerint – nem rendelkezik hatáskörrel arra, hogy a 97/413 határozatban részére adott felhatalmazás keretei között hozott határozatában figyelembe vegye a hajók korát.
- 70 Másodsorban úgy vélik, hogy a 97/413 határozat nem írja elő, hogy a hajó legalább ötéves legyen a munkálatok elkezdésekor. Szerintük ez utóbbi követelmény a 2371/2002 rendelet 11. cikkének (5) bekezdése mintájára született, amely rendelkezés nyilvánvalóan nem alkalmazható a TOP IV-gyel kapcsolatban.
- 71 Harmadsorban a biztonság javítása – a felperesek szerint – nem korlátozódik a korszerűsítési célú főfedélzeti munkálatokra. A Bizottság szerintük nem jogosult arra, hogy a munkálatok bármely kategóriáját kizárja. Közelebbről: a főfedélzet alatti munkálatokhoz kapcsolódó kapacitásnövekedés adódhatik kizárólag a biztonság javításából, amennyiben például az átalakítások következtében növekszik a hajó oldalmagassága és úszóképessége.

- 72 Ezenkívül a felperesek véleménye szerint, a Bizottság általános megfogalmazású indokolást adott anélkül, hogy utalt volna a hozzá benyújtott minden egyes kérelem sajátos feltételeire. A felperesek megítélése szerint a főfedélzet alatti munkálatok tényleg eredményezhetnek kizárólag a biztonság javításából adódó kapacitásnövekedést. A felperesek úgy vélik, hogy mivel a Bizottság nem egyedileg bírált el minden kérelmet, nyilvánvalóan megsértette a kérelmek egyedi vizsgálatára vonatkozó kötelezettségét.
- 73 Negyedsorban, a tengeren elvesztett hajókra vonatkozó kivételt illetően a felperesek álláspontja az, hogy ez csak a Bizottság által a hatásköre túllépésével hozott azon határozatra alkalmazható, amely a már meglévő, nyilvántartásba vett – a munkálatok elkezdésekor legalább ötéves – hajókra korlátozza a 97/413 határozat 4. cikke (2) bekezdésében foglalt kedvezmény lehetőségének igénybevételét. A felperesek szerint ez a kivétel ellentmondásban van a Bizottság indokolásával, miszerint az elsüllyedt hajók helyébe lépő új hajók növelik a halászati teljesítményt.
- 74 A megtámadott határozat 1. cikkének (6) bekezdésében írt azon feltétellel kapcsolatban, miszerint az átalakított vagy az előző hajó helyébe lépett hajó főfedélzete alatti úrtartalom nem növelhető (a továbbiakban: hatodik feltétel), a felperesek előadják, hogy ez a feltétel nincs semmilyen közvetlen összefüggésben azzal, hogy egy adott, a 97/413 határozat 4. cikke (2) bekezdésének hatálya alá tartozó kapacitásnövelési előterjesztés megfelel-e e rendelkezés követelményeinek.
- 75 Írország osztja a felperesek érvelését. Úgy ítéli meg, hogy a megtámadott határozat 1. cikkének (2)–(5) bekezdésében foglalt feltételeknek (lásd a fenti 13. pontot) nincs jogalapja, és a Bizottság – a 97/413 határozatra tekintettel – hatáskörének túllépésével fogadta el őket.

- 76 A Bizottság azon érvét illetően, miszerint Írország jóval jelentősebb tonnatartalom-növelés engedélyezését kérte flottája számára, mint amelyet a többi tagállam kért, a felperesek úgy ítélik meg, hogy ez jelen esetben semmiféle jelentőséggel nem bír.
- 77 A Bizottság előjáróban előadja, hogy az új hajók az összes ügyben nagyobbak azoknál a hajóknál, amelyeknek a helyébe léptek. Előadja továbbá, hogy bizonyos esetekben a kérelmezők azt javasolták, hogy néhány régi hajót kivonnak a forgalomból, és azok helyébe újakat helyeznek. A felszabaduló kapacitást különböző hajók között osztanak el, így – a Bizottság szerint – nem mindig könnyű közvetlenül összehasonlítani a hajókat. A Bizottság hozzáteszi, hogy amennyiben a hajó méretnövekedése százalékban meghatározható, az jelentős, vagyis ritkán kevesebb 30%-nál, és többnyire 70 és 90% között mozog. A Bizottság hozzáteszi, hogy az Írország által kérelmezett kapacitásnövelés az ír flotta tonnatartalmának 11%-os növekedését eredményezte volna.
- 78 A Bizottság előadja, hogy a Tanács nyitva hagyta annak lehetőségét, hogy biztonsági okokból hozzájáruljon valamelyik tagállam flottájának a kapacitásnöveléséhez. Mindazonáltal, a 97/413 határozatnak a halászflokták kapacitásának befagyasztására vagy csökkentésére vonatkozó céljára tekintettel, ez a lehetőség az általános elv alóli kivételt képez, és megszórító módon kell értelmezni.
- 79 A Bizottság továbbá azt állítja, hogy a vitatott feltételek kifejezetten vagy implicit módon az idevágó jogszabályi rendelkezésekből következnek. A Bizottság vitatja, hogy a megtámadott határozatban foglalt feltételek megállapításával túllépte volna hatáskörét.
- 80 Emlékeztet arra, hogy mezőgazdasági területen (beleértve a halászatot is) a közösségi intézmények széles mérlegelési jogkörrel rendelkeznek (a Bíróság C-133/93., C-300/93. és C-362/93. sz., Crispoltoni és társai ügyben 1994. október 5-én hozott

ítéletének [EBHT 1994., I-4863. o.] 42. pontja és a C-189/01. sz., Jippes és társai ügyben 2001. július 12-én hozott ítéletének [EBHT 2001., I-5689. o.] 80. pontja).

- 81 A második feltétellel kapcsolatban a Bizottság álláspontja az, hogy a felperesek nem adják elő világosan, hogy e feltétel miben kifogásolható. E feltétel nem jelenik ugyan meg kifejezetten a 97/413 határozatban és a 98/125 határozatban, de implicit módon megtalálható bennük. Írország kérelme a halászati flottája kapacitásnövelésének engedélyezésére irányul. A Bizottság szerint a közösségi halászhajó-nyilvántartásról szóló, 1998. szeptember 30-i 2090/98/EK bizottsági rendelet (HL L 266., 27. o.) 1. cikkéből kitűnik, hogy ez a nyilvántartás a halászhajóknak a halászat és akvakultúra közösségi rendszerének létrehozásáról szóló, 1992. december 20-i 3760/92/EGK tanácsi rendelet (HL L 389., 1. o.) 3. cikkében meghatározott halászhajók listájából áll.
- 82 Furcsa lenne, ha az ír halászflootta kapacitását növelni lehetne olyan hajók figyelembevételével, amelyek nem halászhajók, vagy amelyeket nem Írországban vettek nyilvántartásba. A 98/125 határozat 6. cikke éppen emiatt írja elő, hogy Írországnak – az illető időszakban a nyilvántartást szabályozó rendeletben előírt eljárásnak megfelelően – a flottája helyzetével és a halászati teljesítményével kapcsolatos minden változásról tájékoztatnia kell a Bizottságot.
- 83 A Bizottság észrevételezi, hogy a felpereseknek a második feltétellel kapcsolatos kifogása arra a követelményre vonatkozik, miszerint a hajók nem lehetnek újak; ez az alábbiakban (87–94. pont) kifejtendő indokok miatt indokolt.
- 84 A negyedik feltétellel kapcsolatban (lásd a fenti 13. pontot) a Bizottság úgy ítéli meg, hogy nem lépte túl hatáskörét, amikor e feltételt meghatározta.

- 85 Elsősorban, az új hajók kizárását illetően, a Bizottság rámutat arra, hogy a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdése úgy rendelkezett, hogy a biztonság javítása céljából elvégzendő kapacitásnövelés csak abban az esetben fogadható el, ha nem jár az érintett hajók halászati teljesítményének növekedésével. Ez a korlátozás, amelyet válaszbeadványaikban a felperesek rendszeresen figyelmen kívül hagytak, a Bizottság szerint összhangban áll a 97/413 határozat általános céljával, tudniillik az egyes tagállamok flottája által kihalászott halmennyiség csökkentésével.
- 86 A Bizottság szerint általánosan elfogadott tény, hogy az új hajók hatékonyabbak azoknál a hajóknál, amelyeknek a helyébe lépnek, így – még ha tonnatartalmuk vagy motorteljesítményük ugyanaz marad is – egy új hajó valós kapacitása jelentősebb. A Bizottság úgy véli, hogy ily módon egy új hajó bevezetése elkerülhetetlenül „az érintett hajók halászati teljesítményének növekedésével” jár, tehát a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdésében foglalt kivétel erre nem vonatkozik.
- 87 A felperesek a Bizottság szerint kitérítik a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdésében szereplő „javítás” szó értelmét oly módon, hogy kiterjesztik a hajó teljes cseréjére. Márpedig egy új hajó kapacitása jelentősebb, mint azé a hajóé, amelynek a helyébe lépett, nemcsak a biztonság növelése miatt, hanem általános műszaki fölénye miatt is. A Bizottság vélekedése szerint lehetetlen úgy tekinteni, hogy a felperesek hajóinak kapacitásnövekedése „kizárólag” a biztonság növeléséből adódik, amint azt az említett rendelkezés megköveteli.
- 88 A Bizottság szerint az új hajó még azonos tonnatartalom és motorteljesítmény mellett is felülmúlja a régi hajót, az alábbiakra tekintettel:
- a halak felderítését, a fenékvonóháló mélységének és sebességének pontos megállapítását szolgáló elektronikus felszerelés használata;

- az üzemanyag hatékonyabb felhasználása;

- a hajócsavar nagyobb hatékonysága és a háló hidrodinamikai teljesítményének növelése, amely lehetővé teszi, hogy a hajó ugyanazzal a motorteljesítménnyel nagyobb hálót vontasson;

- hatékonyabb fedélzeti felszerelés használata, amely a háló gyakoribb felhúzását teszi lehetővé (a nagyobb hajókon a fedélzeti berendezéseket segédmotorok hajtják, amelyeket a hajó motorteljesítményének kiszámításakor nem vesznek figyelembe);

- a többhorgos bójás horgászszinórt utánaengedő gépesített berendezés, amely ugyanazon idő alatt több horog kivetését és felhúzását teszi lehetővé.

⁸⁹ A Bizottság hozzáteszi, hogy a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdése nem vezetett be az új halászhajók flottába való beléptetésére vonatkozó eljárást. Az új halászhajókra a 2792/1999 rendelet 6. cikkében és a 97/413 határozat 6. cikkében említett, a flottába való belépést és az abból történő kilépést szabályozó rendszer vonatkozik. A felperesek által képviselt értelmezés azt eredményezné, hogy minden hajó, akármilyen új is, bármikor lecserélhető lenne egy másikra (mint például a T-222/03. sz. ügyben vitás, 2000-ben épített Mark Amay, amelyet mindössze két év után egy majdnem 50%-kal nagyobb hajóra cseréltek). Az ilyen gondolkodásmód azonban a flotta hatványozott növekedését vonná maga után, sőt veszélyeztethetné a tengeri biztonságot. A hajógyártók és a hajótulajdonosok abba a kísértésbe esnének, hogy a lehető legnagyobb tonnatartalommal és motorteljesítménnyel rendelkező hajókat építsenek, és a biztonsági felszerelésen takarékoskodnának.

- 90 Egyébiránt a 97/413 határozat 4. cikke (2) bekezdésének célja az, hogy lehetővé tegye „a biztonság javításából” adódó kapacitásnövekedést. A hajó életkorát a Bizottság nem elvont módon vette figyelembe, hanem mint annak meghatározására szolgáló paramétert, hogy a hajó biztonságát javítani kell-e. Egy új hajó a Bizottság szerint megfelel az újabb biztonsági előírásoknak. Következésképpen az új hajók biztonsági berendezései nem igényelnek jelentős javítást.
- 91 Az Írország és a Bizottság közötti levélváltás, amelyre a felperesek hivatkoznak, a Bizottság szerint csupán egyszerű tájékoztatáskérés volt. E levélváltás során a Bizottság nem sorolta fel az összes alkalmazandó feltételt, és semmi oka sem volt arra, hogy ezt megtegye.
- 92 Másodsorban, a hajó legalább ötéves korát előíró feltétellel kapcsolatban, a Bizottság előadja, hogy az „új hajó” és a „meglévő hajó” fogalmának objektív meghatározhatósága érdekében korhatárt kell szabni. A Bizottság – előadása szerint – annak alapján döntött az ötéves korhatár mellett, hogy egy halászhajó átlagos élettartama 20–25 év, és a hajót az első öt évben rendszerint nem kell korszerűsíteni. A Bizottság előadja, hogy a 2371/2002 rendelet 11. cikkének (5) bekezdését nem tekinti a hajó legalább ötéves korát előíró feltétel jogalapjának. Mindazonáltal e rendelkezés tükrözi a Bizottság erre vonatkozó felfogását. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy az ötéves korhatár implicit módon szerepel a jogszabályokban.
- 93 Harmadsorban, ami azt a feltételt illeti, miszerint a munkálatokat a főfedélzeten kell elvégezni, a Bizottság előadja, hogy Arkhimédész törvénye alapján a hajó által viselt tömeg egyenlő a hajótest vízbe merülő része által kiszorított víz tömegével. A hajótest bármiféle növelése elkerülhetetlenül megnövelné a kiszorított víz mennyiségét, és így azt a súlyt, amit a hajó visel. Ily módon a hajótest méretének növelése a hajó méretének, tehát a halászati teljesítménynek a növekedését eredményezheti. A Bizottság ebből kifolyólag úgy ítélte meg, hogy a főfedélzet alatti úrtartalom növelése automatikusan a halászati teljesítmény növekedését vonná maga után, és így ellentétes lenne a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdésével.

- 94 Ezzel szemben a Bizottság úgy véli, hogy a főfedélzeten végzett javítások rendszerint nem növelik a hajó kapacitását, és szorosabban kötődnek a biztonsághoz. A Bizottság szerint nem lehet érezhetően növelni a hajó tömegét a főfedélzet felett, mivel az kedvezőtlen hatást gyakorol a hajó stabilitására. A halak tárolására szolgáló helyiség nem helyezhető el a főfedélzeten, ez ugyanis általában a munkavégzés és a légénység elszállásolásának helye.
- 95 A Bizottság szerint túl általános a felperesek azon állítása, miszerint a főfedélzet felett elhelyezett biztonsági berendezések mindig instabillá teszik a hajót. Az ilyen biztonsági berendezésnek a hajóstabilitásra gyakorolt hatása a hajótól függ. A Bizottság szerint egyes esetekben lehetséges a főfedélzet felett még némi többletsúlyt elhelyezni.
- 96 A Bizottság hozzáteszi a viszonzásban, hogy a felperesek állításával ellentétben minden esetet egyedileg vizsgált. E tekintetben előadja, hogy hibát talált az Áine-t felváltani hivatott hajóra vonatkozó iratokban (T-223/03. sz. ügy). Megjegyzi továbbá, hogy a 23 hajóra vonatkozó ellenkérelmében általánosan kellett fogalmaznia.
- 97 Negyedsorban a Bizottság kifejti, hogy noha egy ötévesnél fiatalabb hajót nem szükséges korszerűsíteni vagy lecserélni, a hajó elveszhet a tengeren. Ekkor tulajdonosa ahhoz, hogy tovább halászhasson, kénytelen pótolni a hajót. Ebben az esetben a cserehajó nem feltétlenül egyezik meg az elsüllyedt hajóval, és ez alkalommal a biztonsági felszerelés javítható. Ellentétben azzal, amit a felperesek állítanak, ez nem ellentétes a Bizottság azon érvével, miszerint az új hajók hatékonyabbak. Mivel a tengeren elvesztett régi hajó már nem áll rendelkezésre

összehasonlítás céljából, a hatékonyságjavulást a Bizottság szerint nem lehet kiszámítani. A Bizottság úgy véli, hogy nincs semmiféle jogalap, amely arra kötelezné a hajótulajdonost, hogy csökkentett kapacitású hajót vegyen. Ezenkívül a tengeren elvesztett hajó helyébe lépő hajónak nem lehet nagyobb szállítókapacitása.

- 98 A megtámadott határozat 1. cikkének (5) bekezdésében foglalt feltételt (a továbbiakban: ötödik feltétel) illetően a Bizottság nem érti, hogy a felperesek milyen következtetést vonnak le abból a kijelentésből, miszerint ez a feltétel túlmegy a „biztonság” fogalmán. Amennyiben e fogalmat túlzottan tágan értelmeznék, az kedvező lenne a felpereseknek, minthogy akkor a munkálatok szélesebb köre lenne megengedett. Ezért a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az ötödik feltétel megfogalmazása indokolt volt, a 2792/1999 rendelet 6. cikkére tekintettel. Akárhogyan is, az előzőekben előadott elemzésből az következik, hogy a felperesek hajóira vonatkozó valamennyi előterjesztés a negyedik feltétel alapján került elutasításra, így a megtámadott határozatnak azon az alapon történő esetlegese megsemmisítése, hogy a határozat az ötödik feltételre támaszkodik, nem eredményezné a felperesek helyzetének bármiféle megváltozását.
- 99 A hatodik feltétellel kapcsolatban a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az a fent megjelölt okok miatt indokolt (93. pont).

Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

- 100 A megtámadott határozat 1. cikkében a Bizottság a kapacitásnövelés iránti kérelem támogathatóságának hat feltételét sorolja fel (lásd a fenti 13. pontot). A felperesek

álláspontja szerint a Bizottság nem rendelkezett hatáskörrel a második, a negyedik, az ötödik és a hatodik feltétel megállapítására. Azt állítják, hogy a Bizottság túllépte hatáskörét azzal, hogy a biztonság javításának fogalmát a már meglévő, nyilvántartásba vett – a munkálatok elkezdésekor legalább ötéves – hajón végzett módosításokra korlátozta (második és negyedik feltétel).

- 101 Emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság kimondta, hogy a Bizottság jogosult az alapszabályozás végrehajtásához szükséges vagy hasznos végrehajtási intézkedések elfogadására, feltéve, hogy azok nem ellentétesek az alapszabályozással vagy a Tanács által elfogadott végrehajtási szabályozással (a Bíróság 121/83. sz., Zuckerfabrik Franken ügyben 1984. május 15-én hozott ítéletének [EBHT 1984., 2039. o.] 13. pontja, a C-478/93. sz., Hollandia kontra Bizottság ügyben 1995. október 17-én hozott ítéletének [EBHT 1995., I-3081. o.] 31. pontja és a C-239/01. sz., Németország kontra Bizottság ügyben 2003. szeptember 30-án hozott ítéletének [EBHT 2003., I-10333. o.] 55. pontja).
- 102 Jelen esetben a 97/413 határozat 9. cikkéből (és az ott hivatkozott szabályozásból) kitűnik, hogy a Bizottság rendelkezett felhatalmazással az e határozatban említett céloknak és részletes szabályoknak az úgynevezett „irányítóbizottsági” eljárás szerinti végrehajtására (lásd továbbá a megtámadott határozat (9) preambulumbekzdését). Az ítélkezési gyakorlat szerint a Bizottság különösen jelentős végrehajtási hatáskörrel rendelkezhet az ilyen eljárás keretében (ilyen értelemben lásd a Bíróság 23/75. sz. Rey Soda-ügyben 1975. október 30-án hozott ítéletének [EBHT 1975., 1279. o.] 13. és 14. pontját).
- 103 Mindazonáltal a Bizottság nem állítja, hogy felhatalmazással bírt volna arra, hogy a megtámadott határozatban teljesen új feltételeket vezessen be. Noha elismeri, hogy a második és a negyedik feltétel következménye az lett, hogy az új hajókra vonatkozólag kapacitásnövelés iránt a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdése

alapján benyújtott kérelmek nem támogathatók, azt állítja, hogy e feltételek kifejezetten vagy implicit módon e rendelkezésből következnek (lásd a fenti 79. pontot).

- 104 Mivel a felperesek által indított valamennyi kereset teljesen új hajókra vonatkozik, meg kell vizsgálni, hogy az új hajók kizárása a 97/413 határozat 4. cikkének (23) bekezdésében foglalt fő feltétel végrehajtása-e, vagy pedig ellentétes ezzel a rendelkezéssel.
- 105 Meg kell állapítani, hogy a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdése (lásd a fenti 1. pontot) semmilyen korlátozást nem tartalmaz a biztonság javítása céljából elvégzendő kapacitásnövelést kérelmező hajó korára vonatkozóan. E rendelkezés megfogalmazása első ránézésre lehetővé teszi a biztonság javításából adódó kapacitásnövelést, amennyiben a kapacitásnövelés nem jár a halászati teljesítmény növekedésével. Ha a Tanács az új hajókat ki akarta volna zárni ennek lehetőségéből, ezt minden valószínűség szerint félreérthetetlenül kimondta volna (e tekintetben lásd az alábbi 117. pontot).
- 106 Meg kell állapítani továbbá, hogy a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdésében foglalt kivételre visszautaló többi rendelkezésben, és pedig a 98/125 határozat mellékletének 3.3. pontjában (lásd a fenti 2. pontot) és a 2792/1999 rendelet 6. cikkének (2) bekezdésében (lásd a fenti 3. pontot), semmi nem mutat arra, hogy e kivétel kizárólag az ötévesnél idősebb hajókra vonatkoznék (lásd továbbá a 97/413 határozat tizenkettedik preambulumbekendését).
- 107 E tekintetben rá kell mutatni arra, hogy a 2792/1999 rendelet 6. cikkének címe: „A flotta felújítás és a halászhajók modernizálása”. A Bizottság a tárgyaláson elismerte, hogy a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdése e rendelet 6. cikkének (2) bekezdését tükrözi Az Elsőfokú Bíróság, különösen az előbb idézett címre

tekintettel, úgy ítéli meg, hogy amennyiben a 6. cikk (2) bekezdését csak a régi hajókra kellene alkalmazni, a rendelet ezt félreérthetetlenül kimondaná.

- 108 A Bizottság álláspontjával ellentétben a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdésében foglalt javítás fogalmát nem úgy kell érteni, mintha az egy bizonyos hajó biztonságának javítására vonatkoznék, hanem úgy, hogy az a nemzeti flottára vonatkozik. E tekintetben ki kell emelni, hogy a 98/125 határozat mellékletének 3.3. pontja általában a nemzeti flotta „biztonságának javítási programjára” utal.
- 109 Figyelembe kell venni továbbá a 97/413 határozat céljait is. E határozat célja ugyanis a közösségi vizekben található halállomány védelme. Mindazonáltal a Tanács figyelembe vette „a közösségi halászflojtában a legmagasabb biztonsági előírások alkalmazásának szükségességét” (tizenkettedik preambulumbekzdés). A Tanács ezért iktatta be a megtámadott határozatba a 3. cikket (amely a 12 méter teljes hosszúságúnál rövidebb, nem húzóhálós halászhajókra vonatkozik) és a 4. cikk (2) bekezdését.
- 110 A Bizottság álláspontjával ellentétben a 97/413 határozat előbb említett céljainak eléréséhez nem szükséges az új hajóknak a megtámadott határozat 4. cikke (2) bekezdésében foglalt szabályozásból való kizárása. Az Elsőfokú Bíróság e tekintetben nyomatékkal rámutat arra, hogy ez utóbbi rendelkezés megfelel az említett célnak, mivel megtiltja a halászati teljesítmény bármiféle növelését. A Bizottság, amely biztonsági szempontokkal nem indokolható jelentős méretnövekedésekre hivatkozik, vizsgálhatta volna egyedileg a hajókat annak megállapítása végett, hogy növekedett-e a halászati teljesítmény. Maga a Bizottság mutat rá ugyanis arra, hogy a méretnövekedés tilalma a 97/413 határozat általános céljának, vagyis a Közösségben kifogott halmennyiség csökkentésének elérésére irányul (lásd a fenti 85. pontot).

- 111 A Bizottság állítása szerint a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdésének nem volt célja, hogy az új halászhajók flottába való belépését szolgáló eljárást hozzon létre. Véleménye szerint az erre vonatkozó eljárásra a 2792/1999 rendelet 6. cikkében és a 97/413 határozat 6. cikkében említett, a flottába való belépést és az abból történő kilépést szabályozó rendszer vonatkozik.
- 112 A Bizottság ezen állításait a felperesek nem vitatják. A felperesek elismerik, hogy valamennyi új hajó esetében tiszteletben kell tartani az utóbbi rendelkezésekben a flottába való belépést szabályozó eljárást. Mindazonáltal semmi akadálya nincs annak, hogy a 2792/1999 rendelet 6. cikkében és a 97/413 határozat 6. cikkében írt, a flottába való belépést és az abból való kilépést szabályozó rendszernek megfelelően a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdésében foglalt kivétel a flottába belépett hajóra vonatkozzék. A 2792/1999 rendelet 6. cikke (2) bekezdésének utolsó mondata ugyanis előírja, hogy a biztonság javításából eredő mindennemű kapacitásnövekedést – a halászati flottájuk felújításának és korszerűsítésének ellenőrzésére vonatkozó, az e rendelet 6. cikkének (1) bekezdésében meghatározott állandó rendelkezések szerint – a tagállamoknak kell kezelniük.
- 113 Hozzá kell tenni, hogy a flottába való belépést és az abból való kilépést szabályozó rendszer, amelyre a 97/413 határozat 6. cikke utal, nem korlátozódik az új hajókra. E rendszerben ahhoz, hogy egy használt hajót (amely korábban például valamely másik nemzeti flotta részét képezte) be lehessen vezetni, az szükséges, hogy a kapacitásból kivonják. Márpedig a Bizottság nem vitatja, hogy a használt hajóra vonatkozólag is lehet a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdése alapján kapacitásnövelést engedélyezni.
- 114 Egyébiránt az Elsőfokú Bíróság megjegyzi, hogy a Bizottság maga értelmezte úgy a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdését, hogy az megengedi az új hajókra vonatkozó kapacitásnövelés engedélyezése iránti kérelmek előterjesztését.

- 115 E tekintetben rá kell mutatni arra, hogy a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdését 2002. január 1-jével hatályon kívül helyező 2002/70 határozat előkészítő anyagai azt mutatják, hogy a Bizottság álláspontja szerint az előbbi rendelkezés az új hajókra is alkalmazandó volt. A 2002/70 határozat 2002. december 31-ig meghosszabbította a 97/413 határozat időbeli hatályát. Márpedig a 97/413 határozat módosításáról szóló – a Bizottság által megfogalmazott – tanácsi határozattervezet (COM(2001) 322 végleges) indokolása szerint:

„[A 97/413 határozat] bármiféle meghosszabbítását mindenképpen [a TOP IV célkitűzéseinek] hatásosabbá tételére irányuló intézkedéseknek kell kísérniük. A mellékletben csatolt tervezet megszünteti tehát azokat a lehetőségeket, amelyek jelenleg a 97/413 határozat 3. és 4. cikke alapján [...] a TOP célkitűzéseinek biztonságnövelő célú tágítására léteznek. Minden új hajót bizonyos minimális biztonsági előírások betartásával kell megépíteni, a kapacításra vonatkozó jelenlegi célkitűzések pedig biztosítják a megépítésükhöz szükséges kapacitást.”

- 116 E részletből világosan kitűnik, hogy maga a Bizottság is úgy tekintette, hogy a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdése lehetővé teszi az új hajók bevezetéséhez kapcsolódó kapacitásnövelés engedélyezése iránti kérelmek benyújtását, és ezért el kívánta törölni ezt a rendelkezést, minthogy szerinte lehetővé tette a TOP IV célkitűzéseinek túlzott növekedését.

- 117 Hozzá kell tenni, hogy 2002/70 határozat meghozatala után a Tanács elfogadta a 2371/2002 rendeletet; e rendelet 11. cikkének (5) bekezdése – a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdésétől eltérően – kifejezetten úgy rendelkezik, hogy a – különösen biztonsági okból történő – kapacitásnövelés csak az ötéves vagy annál

régebbi halászhajók esetében megengedett (lásd a fenti 5. pontot). E rendelkezés megfogalmazása – a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdésével ellentétben – világos és megszorító értelmű.

118 A Bizottság, noha elismeri, hogy a 2003. január 1-jén hatályba lépett 2371/2002 rendelet 11. cikkének (5) bekezdése nem volt alkalmazható jelen esetben, és hogy a megtámadott határozatot a kérelmek beérkezésekor hatályos rendelkezések – tudniillik a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdése – alapján kellett meghoznia, azt állítja, hogy a 2371/2002 rendelet „tükrözte felfogását” a jelen ügy vonatkozásában. Meg kell állapítani e tekintetben, hogy a 2371/2002 rendelet 11. cikkének (5) bekezdése és a megtámadott határozatban szereplő feltételek hasonlósága nyilvánvaló. Márpedig e feltételek nem szerepelnek a 97/413 határozatban, és hatásuk az, hogy megváltoztatják a határozat hatályát. Ha a Bizottságnak voltak is kifogásai a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdésével szemben (lásd a fenti 115. pontot), nem volt jogosult arra, hogy módosítsa annak hatályát (lásd a fenti 101. pontot).

119 Ezenkívül meg kell állapítani, hogy amint arra a felperesek és Írország joggal hivatkoznak, a kapacitásnövelés engedélyezése iránti kérelmekkel kapcsolatos, az Írország és a Bizottság közötti levélváltás bizonyítja, hogy a Bizottság álláspontja szerint az új hajókra vonatkozhatott a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdése szerinti kedvezmény.

120 Írország 1999. október 28-i levelében kérte először a Bizottságot a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdése szerinti kapacitásnövelés engedélyezésére. Ez a kérelem hét, épülőben lévő hajó tulajdonosának kérelmén alapult. 1999. december 10-i válaszában a Bizottság semmilyen kifogást nem emelt azzal kapcsolatban, hogy a kérelmek új hajókra vonatkoztak. A Bizottság annak közlésére szorítkozott, hogy: „[a] forgalomból kivont hajókban a biztonságához kapcsolódó úrtartalmat is meg kell

jelölni annak érdekében, hogy az új hajókban a biztonságra szánt kiegészítő úrtartalmat ki lehessen számítani”.

- 121 E levélváltás során a Bizottság továbbra is fenntartotta az új és a lecserélendő hajók közötti összehasonlítás elvégzésére vonatkozó kérését. Így 2001. január 23-i levelében jelezte, hogy tudatában van annak, hogy a biztonságra szánt úrtartalom jelentősebb az új hajókban, mint azokban, amelyeknek a helyébe lépnek, azonban ennek figyelembevétele érdekében nem lesz lehetséges a TOP célkitűzéseit növelni, hacsak nem tudja azokat mennyiségben kifejezni. Az Írország és a Bizottság közötti levélváltás ellenére (beleértve a 2001 végén a szóban forgó – kifejezetten az új hajókra vonatkozó – kérelmekkel kapcsolatos leveleket is), a Bizottság csak a megtámadott határozatban mondta ki először, hogy az új hajók ki vannak zárva a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdésével létrehozott rendszerből.
- 122 Meg kell állapítani továbbá, hogy a Bizottság jelen ügyben elfoglalt álláspontja ellentmondásos. Egyrészt azt állítja, hogy a 97/413 határozat 4. cikke (2) bekezdésének hatálya nem terjedt ki az új hajókra. Másrészt ugyanezen rendelkezés alapján engedélyezte a kapacitásnövelést a tengeren elvesztett hajók helyébe lépő új hajók esetében (negyedik feltétel). Márpedig ha a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdése kizárta az új hajókat, ugyanez a rendelkezés nem szolgálhatott jogalapként a tengeren elvesztett hajó helyébe lépő új hajó kapacitásnövelésének engedélyezésére.
- 123 Nem fogadható el a Bizottság azon érve, miszerint a tengeren elvesztett hajók tulajdonosai kötelesek voltak helyettesíteni az elvesztett hajókat. Még ha ez lenne is a helyzet, tény az, hogy a Bizottság ily módon lehetővé tette, hogy a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdése új hajókra vonatkozzék, miközben kijelentette, hogy ez a rendelkezés kizárja az új hajókat. Meg kell jegyezni azt is, hogy a Bizottság kizárta a 97/413 határozat 4. cikke (2) bekezdésének hatálya alól egy régi hajó tulajdonosát,

noha lehetséges, hogy – amennyiben hajója használhatatlanná és megbízhatatlanná vált – a tulajdonos szintén köteles lett volna kicserélni hajóját.

- 124 A Bizottság azon érvét illetően, miszerint a tengeren elvesztett hajók helyébe lépő új hajók által elért hatékonyságnövekedést nem lehet kiszámolni, emlékeztetni kell arra, hogy a Bizottság kifejtette, hogy az új hajók automatikusan növelik a halászati teljesítményt (lásd az alábbi 126. pontot). Márpedig a Bizottság nem állíthatja egyszerre azt, hogy az új hajók hatékonyabbak azoknál, amelyek helyébe léptek, és azt, hogy a tengeren elvesztett hajók új hajókkal való felváltását az indokolja, hogy nem tudja kiszámítani az új hajók hatékonyságnövekedését.
- 125 Hozzá kell tenni, hogy a Bizottság az egyenlő bánásmód elvének megsértéséből levezetett joggal kapcsolatban elismerte, hogy „az új hajót venni kívánó tulajdonos elad[hat]ja régi hajóját, és az azon található felszerelést esetleg átviheti az új hajóra”. Ebből az következik, hogy az új hajót hatékonyabbá tevő elemek nincsenek automatikusan jelen az új hajón.
- 126 A Bizottság azt állítja, hogy általánosan elfogadott, hogy az új hajók hatékonyabbak azoknál, amelyek helyébe lépnek, így még ha tonnatartalmuk vagy motorteljesítményük ugyanaz marad is, az új hajó „valós kapacitása” jelentősebb. A Bizottság úgy véli, hogy ily módon egy új hajó bevezetése elkerülhetetlenül „az érintett hajók halászati teljesítményének növekedésével” jár, tehát a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdésében foglalt kivétel nem vonatkozik ezekre a hajóra.
- 127 Meg kell állapítani, hogy a Bizottság nem bizonyítja kellőképpen azt az állítását, hogy egy új hajó bevezetése szükségszerűen a halászati teljesítmény növekedésével jár.

- 128 Bizonyos, hogy a jelen eset vonatkozásában egy hajó halászati teljesítménye a tevékenysége és a bruttó regisztertonnában kifejezett kapacitása szorzataként került meghatározásra (lásd a 97/413 határozat 1. cikkének (2) bekezdését és a 98/125 határozat 3. cikke (1) bekezdésének iii) pontját). A 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdéséből egyébként kitűnik, hogy a Bizottság nem engedélyezi a kapacitásnövelést, ha az a halászati teljesítmény növekedésével jár. Márpedig bár feltételezhető, hogy az új hajók általában hatékonyabbak a régiéknél, ebből nem lehet azt a következtetést levonni, hogy a halászati teljesítmény szempontjából minden új hajó szükségszerűen és szisztematikusan hatékonyabb lenne annál a hajónál, amelynek a helyébe lép. Ily módon azok a technológiai újítások, amelyekre a Bizottság hivatkozott (lásd a fenti 88. pontot) nem szükségszerűen vonatkoznak valamennyi hajóra. Ugyanezen gondolatmenet alapján rá kell mutatni arra, hogy egy viszonylag nem régi és már korszerű technológiával felszerelt hajó tulajdonosa is lecserélheti hajóját biztonságosabbra és stabilabbra, miközben ügyel arra, hogy annak halászati teljesítménye ne növekedjék.
- 129 Hangsúlyozni kell, hogy semmi akadálya nem volt annak, hogy a Bizottság egyedileg állapítsa meg, hogy a korábbi hajókkal összehasonlítva az új hajók ténylegesen a halászati teljesítmény növekedését eredményezték-e.
- 130 Ami a Bizottság azon érvét illeti, miszerint egy új hajónak már a legújabb biztonsági követelményeknek kell megfelelnie, és így azzal kapcsolatban már nincs szükség jelentős javításokra, ez valójában a Bizottság politikai álláspontja, amelyet az idevágó szabályozás már szentesített (lásd a fenti 117. és 118. pontot). Mindazonáltal a 97/413 határozat 4. cikke (2) bekezdésének utólagos módosítása végett nem lehet a Bizottság ezen álláspontjára hivatkozni. Feltételezhető, hogy a jogalkotó a megtámadott határozat meghozatalának idején úgy ítélte meg, hogy a régi halóshajók lecserélése a biztonság szempontjából kívánatos lehet.

- 131 Egyébiránt a Bizottság azt állítja, hogy az új hajó kapacitása nemcsak a biztonság javítása, hanem az új hajó általános műszaki fölénye miatt is növekszik. Álláspontja szerint tehát lehetetlen megállapítani, hogy a kapacitásnövekedés „kizárólag” a biztonság javítására vezethető-e vissza, amint azt a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdése megköveteli.
- 132 Ez az érv nem fogadható el. Azon kívül, hogy a Bizottság az új hajók műszaki fölényéről általános megfogalmazásban – az egyes kérelmek körülményeire való utalás nélkül – fejt ki érveit (lásd a fenti 128. pontot), az új hajónak – akár a biztonság javításából, akár a más téren eszközölt javításokból adódó – kapacitásnövekedésének a meghatározásához szükséges összehasonlító vizsgálat a Bizottság és az ír kormány közötti levélváltás tárgyát képezte. A Bizottság kérésére a kérelmeket újrafogalmazták annak érdekében, hogy lehetővé tegyék számára a szükséges összehasonlításokat. A Bizottság ezért most nem hivatkozhatik arra, hogy nem tudja megállapítani, vajon a kapacitásnövekedés a biztonság javításának eredménye-e.
- 133 Végül, a negyedik feltétel a biztonság javításának fogalmát „a hajó főfedélzetén végzett korszerűsítési munkálatokra” korlátozza (lásd a hatodik feltételt is, a fenti 13. pontban). Bizonyos, hogy több felperesi kérelem a főfedélzet alatti űrtartalom növelésének engedélyezésére irányult. E tekintetben elegendő annak megállapítása, hogy a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdése értelmében a főfedélzet alatti módosítások tilosak voltak, amennyiben a halászati teljesítmény növekedésével jártak. A Bizottság azonban nem bizonyította, hogy ez a fajta módosítás szisztematikusan a halászati teljesítmény növekedésével járt. A Bizottságnak ebben az esetben is minden egyes hajót egyedileg kellett volna vizsgálnia ahhoz, hogy e kérdésben állást foglalhasson.
- 134 Az előzőekre tekintettel ki kell mondani, hogy a Bizottság túllépte hatáskörét, mivel a megtámadott határozatban az e területen alkalmazandó szabályozásban elő nem írt

feltételeket fogadott el. Ezért az első jogalapnak helyt kell adni, és a megtámadott határozatot meg kell semmisíteni anélkül, hogy a többi jogalapot vizsgálni kellene.

A költségekről

- ¹³⁵ Az eljárási szabályzat 87. cikkének 2. §-a alapján az Elsőfokú Bíróság a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte. Mivel a Bizottság pervesztes lett, úgy kell határozni, hogy saját költségein kívül – a felperesek kérelmének megfelelően – köteles viselni a felperesek költségeit. Írország az eljárási szabályzat 87. cikke 4. §-ának megfelelően maga viseli saját költségeit.

A fenti indokok alapján

AZ ELSŐFOKÚ BÍRÓSÁG (első tanács)

a következőképpen határozott:

- 1) Az Elsőfokú Bíróság Thomas Faherty (T-224/03. sz. ügy), az Ocean Trawlers Ltd. (T-226/03. sz. ügy), Larry Murphy (T-236/03. sz. ügy) és az O'Neill Fishing Co. Ltd (T-239/03. sz. ügy) keresetét elutasítja.**

- 2) **Az Elsőfokú Bíróság a IV. többéves orientációs programban megfogalmazott célkitűzéseknek a tizenkét méternél hosszabb hajók vonatkozásában a biztonság, a navigáció, a higiénia, a termékminőség és a munkakörülmények javítását célzó növelése érdekében a Bizottsághoz benyújtott kérelmekről szóló, 2003. április 4-i 2003/245/EK bizottsági határozatot a többi felperes hajójára vonatkozó részében megsemmisíti.**

- 3) **A Bizottság maga viseli saját költségeit, valamint köteles viselni a 2) pontban szereplő felpereseknél felmerült költségeket.**

- 4) **Az 1) pontban szereplő felperesek maguk viselik saját költségeiket.**

- 5) **Írország maga viseli saját költségeit.**

Cooke

García-Valdecasas

Labucka

Kihirdetve Luxembourgban, a 2006. június 13-i nyilvános ülésen.

E. Coulon

R. García-Valdecasas

hivatalvezető

elnök

MELLÉKLET

T-219/03 **Mullglen Ltd** (székhelye: Killybegs [Írország]),

T-220/03 **Cavankee Fishing Co. Ltd** (székhelye: Greencastle [Írország]),

T-221/03 **Padraigh Coneely** (lakóhelye: Claregalway [Írország]),

T-222/03 **Island Trawlers Ltd** (székhelye: Killybegs [Írország]),

T-223/03 **Joseph Doherty** (lakóhelye: Burtonport [Írország]),

T-224/03 **Thomas Faherty** (lakóhelye: Kilronan, Aran Islands [Írország]),

T-225/03 **Pat Fitzpatrick** (lakóhelye: Inishmore, Aran Islands [Írország]),

T-226/03 **Ocean Trawlers Ltd.** (székhelye: Killybegs [Írország]),

T-227/03 **Brendan Gill** (lakóhelye: Lifford [Írország]),

T-228/03 **Eugene Hannigan** (lakóhelye: Killybegs [Írország]),

T-229/03 **Edward Kelly** (lakóhelye: Greencastle [Írország]),

T-230/03 **Peter McBride** (lakóhelye: Downings [Írország]),

T-231/03 **Hugh McBride** (lakóhelye: Downings [Írország]),

T-232/03 **Adrian McClennaghan** (lakóhelye: Greencastle [Írország]),

T-233/03 **Noel McGing** (lakóhelye: Killybegs [Írország]),

T-234/03 **Eamon McHugh** (lakóhelye: Killybegs [Írország]),

T-235/03 **Gerard Minihane** (lakóhelye: Skibbereen [Írország]),

T-236/03 **Larry Murphy** (lakóhelye: Castletownbere [Írország]),

T-237/03 **Eileen Oglesby** (lakóhelye: Kincasslagh [Írország]),

T-238/03 **Patrick O'Malley** (lakóhelye: Galway [Írország]),

T-239/03 **O'Neill Fishing Co. Ltd** (székhelye: Killybegs [Írország]),

T-240/03 **Cecil Sharkey** (lakóhelye: Clogherhead [Írország]).