

PIRMĀS INSTANCES TIESAS SPRIEDUMS (pirmā palāta)

2006. gada 13. jūnijā *

Apvienotās lietas no T-218/03 līdz T-240/03

Cathal Boyle, ar dzīvesvietu Kilibegsā [*Killybegs*] (Īrija), un pārējie 22 prasītāji, kuru vārdi ir minēti pielikumā, ko pārstāv P. Galahers [*P. Gallagher*], *SC*, E. Kolīnss [*A. Collins*], *SC*, un D. Berijs [*D. Barry*], *solicitor*,

prasītāji,

ko atbalsta

Īrija, ko pārstāv D. O'Hagans [*D. O'Hagan*] un K. O'Tūls [*C. O'Toole*], pārstāvji, kuriem palīdz D. Konlans Smits [*D. Conlan Smyth*], *barrister*, kas norādīja adresi Luksemburgā,

persona, kas iestājusies lietā,

* Tiesvedības valoda — angļu.

pret

Eiropas Kopienu Komisiju, ko pārstāv G. Brauns [*G. Braun*] un B. Dohertijs [*B. Doherty*], pārstāvji, kas norādīja adresi Luksemburgā,

atbildētāja,

par prasību atcelt Komisijas 2003. gada 4. aprīļa Lēmumu 2003/245/EK attiecībā uz Komisijas saņemtajiem lūgumiem palielināt daudzgadu vadības programmas IV mērķus, lai palielinātu drošību, kuģošanu jūrā, higiēnu, produktu kvalitāti un darba apstākļus uz zvejas kuģiem, kuru kopējais garums ir lielāks par 12 metriem (OV L 90, 48. lpp.), ciktāl ar to tiek noraidīti lūgumi palielināt ražošanas jaudu prasītāju kuģiem.

EIROPAS KOPIENU PIRMĀS INSTANCES TIESA
(pirmā palāta)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs Dž. D. Kuks [*J. D. Cooke*], tiesneši R. Garsija-Valdekasass [*R. García-Valdecasas*] un I. Labucka, sekretārs J. Plingerss [*J. Plingers*], administrators,

ņemot vērā rakstveida procesu un tiesas sēdi 2005. gada 23. novembrī,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

Atbilstošās tiesību normas

- 1 Atbilstoši Padomes 1997. gada 26. jūnija Lēmuma 97/413/EK par mērķiem un detalizētiem noteikumiem Kopienas zivsaimniecības sektora pārstrukturizācijai laikposmā no 1997. gada 1. janvāra līdz 2001. gada 31. decembrim, lai sasniegtu noturīgu līdzsvaru starp resursiem un to izmantošanu (OV L 175, 27. lpp.), 4. panta 2. punktam:

“Dalībvalstīm paredzētajās daudzgadu vadības programmās ražošanas jaudas pieaugums, kas izriet vienīgi no uzlabojumiem jautājumā par drošību, katrā atsevišķā gadījumā pamato flotes segmenta mērķu pieaugumu šajā pašā līmenī, ja tas neizraisa attiecīgo kuģu zvejas intensitātes pieaugumu.” [Neoficiāls tulkojums]

- 2 Saskaņā ar Komisijas 1997. gada 16. decembra Lēmuma 98/125/EK pielikuma 3.3. punktu par Īrijas zvejas flotes daudzgadu vadības programmas apstiprināšanu laikposmam no 1997. gada 1. janvāra līdz 2001. gada 31. decembrim (OV 1998, L 39, 41. lpp., turpmāk tekstā — “MAGP IV”):

“Dalībvalstis var jebkurā brīdī iesniegt Komisijai programmu par drošības uzlabojumiem. Saskaņā ar Lēmuma 97/413 [...] 3. un 4. pantu Komisija izlemj, vai

tādā programmā paredzētais ražošanas jaudas palielinājums pamato MAGP IV mērķu atbilstīgo pieaugumu. [Neoficiāls tulkojums]

[..]”

- 3 Padomes 1999. gada 17. decembra Regulas (EK) Nr. 2792/1999 6. pants, kurā tiek definēti Kopienų noteikumi un pārstrukturizēšanas darbību nosacījumi zivsaimniecības sektorā (OV L 337, 10. lpp.), ir izteikts šādi:

“1. Flotes atjaunošanu un zvejas kuģu modernizēšanu organizē saskaņā ar šo sadaļu.

Katra dalībvalsts saskaņā ar 23. panta 2. punktā izklāstīto procedūru iesniedz Komisijai apstiprināšanai pastāvīgus uzraudzības pasākumus flotes atjaunošanai un modernizēšanai. Šajos pasākumos dalībvalsts uzskatāmi parāda, ka pievienošanās flotei un iztāšanās no tās tiks vadīta tādā veidā, lai ražošanas jauda nepārsniegtu daudzgadu vadības programmā noteiktos daudzgadu mērķus gan kopumā, gan attiecīgajām vienībām, vai kur tas būtu piemērojams, lai šo mērķu sasniegšanai zvejas intensitāte tiktu pakāpeniski samazināta.

Šajos pasākumos it īpaši ņem vērā to, ka ražošanas jauda, izņemot tos kuģus, kuru kopējais garums ir mazāks par 12 metriem, neskaitot tralerus, kura ir anulēta saistībā ar valsts atbalstu, nevar tikt saņemta atpakaļ.

2. Dalībvalstis var iesniegt lūgumu, prasot skaidri noteiktu un skaitļos izteiktu ražošanas jaudas mērķu palielināšanu, lai uzlabotu drošību, kuģošanu jūrā, higiēnu, produktu kvalitāti un darba apstākļus, ja šo pasākumu rezultātā nepieaug attiecīgo resursu izmantošanas norma.

Komisija šādu lūgumu pārbauda un apstiprina saskaņā ar 23. panta 2. punktā izklāstīto procedūru. Jebkādu ražošanas jaudas pieaugumu dalībvalstis kontrolē saskaņā ar 1. punktā minētajiem pastāvīgajiem pasākumiem.”

- 4 Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktu atcēla 2002. gada 1. janvārī ar Padomes 2002. gada 28. janvāra Lēmumu 2002/70/EK, ar ko groza Lēmumu 97/413 (OV L 31, 77. lpp.).
- 5 Padomes 2002. gada 20. decembra Regulas (EK) Nr. 2371/2002 11. panta 5. punkts par zivju resursu saglabāšanu un noturīgu izmantošanu kopējās zivsaimniecības politikas ietvaros (OV L 358, 59. lpp.) ir izteikts šādi:

“Attiecībā uz zvejas kuģiem, kuru vecums ir pieci gadi vai vairāk, kuģa galvenā klāja modernizācija, lai uzlabotu drošību uz kuģa, darba apstākļus, higiēnu un produktu kvalitāti, var palielināt kuģu tonnāžu ar noteikumu, ka šāda modernizācija nepalielina kuģa nozvejas spēju [..].”

Prāvas rašanās fakti

- 6 Prasītāji ir īpašnieki kuģiem, kuri veido daļu no Īrijas zvejas flotes.
- 7 Laikposmā no 1999. gada līdz 2001. gadam notika korespondences par Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktu apmaiņa starp Kuģniecības departamentu (turpmāk tekstā — “Departaments”) un Komisiju.
- 8 Šajā laikposmā un it īpaši 2001. gada novembrī un decembrī katrs prasītājs Kuģniecības departamentam lūdza palielināt ražošanas jaudu sakarā ar uzlabojumiem, kas bija veikti jautājumā par drošību, piemērojot Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktu un Lēmuma 98/125 pielikuma 3.3. punktu.
- 9 Ar 2001. gada 14. decembra vēstuli Departaments lūdza Komisijai palielināt par 1304 bruto tonnām (turpmāk tekstā — “BT”) polivalento un par 5335 BT pelagiālo Īrijas flotes segmentu, piemērojot Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktu. Šī vēstule papildināja iepriekšēju Departamenta lūgumu par diviem kuģiem, kas Komisijai tika nosūtīts kā “pirmais šāda veida lūgums”.
- 10 No 2001. gada 14. decembra vēstules ir redzams, ka tā ir tapusi 38 kuģu īpašnieku lūguma rezultātā, kuri uz sev piederošajiem kuģiem ir veikuši izmaiņas vai ir tos nomainījuši, vai tiem ir bijis nodoms to darīt. Tai bija pievienots detalizēts dokuments par attiecīgajiem 38 kuģiem. No minētajai vēstulei pievienotās tabulas izriet, ka 18 prasītāji bija šo 38 īpašnieku vidū.

- 11 Ar 2001. gada 19. un 21. decembra vēstulēm Departaments iesniedza informāciju Komisijai par tiem kuģiem, kuru īpašnieki bija pārējie prasītāji.
- 12 2003. gada 4. aprīlī Komisija pieņēma Lēmumu 2003/245/EK par Komisijas saņemtajiem lūgumiem palielināt MAGP IV mērķus, lai uzlabotu drošību, kuģošanu jūrā, higiēnu, produktu kvalitāti un darba apstākļus uz zvejas kuģiem, kuru kopējais garums ir lielāks par 12 metriem (OV L 90, 48. lpp., turpmāk tekstā — “apstrīdētais lēmums”).
- 13 Apstrīdētā lēmuma rezolutīvā daļa ir izteikta šādi:

“Pirmais pants

Lūgumu pieņemamība

Lūgumi par MAGP IV mērķu palielināšanu jautājumā par tonnāžu tiek uzskatīti par pieņemamiem ar šādiem nosacījumiem:

- 1) lūgumi, kurus dalībvalsts ir par katru gadījumu atsevišķi nosūtījusi līdz 2001. gada 31. decembrim;
- 2) kuģim ir jābūt pareizi reģistrētam Kopienu zvejas flotes reģistrā;

- 3) attiecīgā kuģa kopējam garumam ir jābūt lielākam vai vismaz vienādam ar piecpadsmit metriem;

- 4) tonnāžas palielināšanai ir jābūt modernizācijas darbu, kas veikti vai ir veicami uz jau pastāvoša zvejas kuģa, kurš ir vismaz piecu gadu vecs darbu sākšanas brīdī, uz galvenā klāja rezultātam. Ja kuģis ir pazudis jūrā, tonnāžas palielinājumam ir jābūt nomaiņas zvejas kuģa lielāka tilpuma zem galvenā klāja salīdzinājumā ar jūrā pazudušo zvejas kuģi rezultātam;

- 5) tonnāžas palielināšana ir pamatota ar uzlabojumiem attiecībā uz drošību, kuģošanu jūrā, higiēnu, produktu kvalitāti un darba apstākļiem;

- 6) tā kuģa, kuram ir izdarītas izmaiņas, vai nomaiņas kuģa tilpums zem galvenā klāja nevar tikt palielināts.

Lūgumi par MAGP IV mērķu palielināšanu jautājumā par jaudu nav pieņemami.

2. pants

Lūgumi, kas ir tikuši pieņemti saskaņā ar 1. pantā noteiktajiem kritērijiem, ir iekļauti I pielikumā.

Lūgumi, kas ir tikuši noraidīti saskaņā ar 1. pantā noteiktajiem kritērijiem, ir iekļauti II pielikumā.

3. pants

Šī lēmuma adresāti ir Beļģijas Karaliste, Īrija, Nīderlandes Karaliste, Zviedrijas Karaliste un Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotā Karaliste.”

- ¹⁴ Visi prasītāju zvejas kuģi ir minēti “noraidīto lūgumu” sarakstā, kas ir ietverts apstrīdētā lēmuma II pielikumā. [Neoficiāls tulkojums]

Process un lietas dalībnieku prasījumi

- ¹⁵ Ar prasības pieteikumiem, kas Pirmās instances tiesas kancelejā iesniegti 2003. gada 13. jūnijā un reģistrēti ar numuriem no T-218/03 līdz T-240/03, prasītāji cēla šo prasību. Pēc Pirmās instances tiesas priekšlikuma tie piekrita, ka šīs prasības tiks izskatītas kā viena lieta.
- ¹⁶ Ar 2004. gada 20. janvāra rīkojumu Pirmās instances tiesas piektās palātas priekšsēdētājs atļāva Īrijai iestāties lietā prasītāju apsvērumu atbalstam. Īrijas iestāšanās raksts tika iesniegts 2004. gada 10. martā. Komisija iesniedza apsvērumus par šo iestāšanās rakstu 2004. gada 16. jūnijā.

- 17 Ar 2004. gada 8. decembra lēmumu Pirmās instances tiesa (pirmā palāta) procesa organizatorisko pasākumu ietvaros aicināja prasītājus iesniegt jebkādu dokumentus, kas varētu apliecināt viņu kā zvejas kuģu īpašnieku statusu. Prasītāji izpildīja šo prasību.
- 18 Pēc tiesneša referenta ziņojuma Pirmās instances tiesa nolēma sākt mutvārdu procesu un procesa organizatorisko pasākumu ietvaros aicināja lietas dalībniekus iesniegt konkrētus dokumentus un atbildēt uz noteiktiem rakstveida jautājumiem. Tie šīs prasības izpildīja.
- 19 Lietas dalībnieku mutvārdu paskaidrojumi un atbildes uz Pirmās instances tiesas uzdotajiem jautājumiem tika uzklausi tiesas sēdē, kas notika 2005. gada 23. novembrī.
- 20 Pēc lietas dalībnieku uzklaušanās tiesas sēdē šajā jautājumā Pirmās instances tiesa nolēma, ka abas lietas ir jāapvieno sprieduma taisīšanai, piemērojot Reglamenta 50. pantu.
- 21 Prasītāju un Īrijas prasījumi Pirmās instances tiesai ir šādi:
- atcelt apstrīdēto lēmumu tiktāl, ciktāl ar to tika noraidīti lūgumi palielināt ražošanas jaudu viņu zvejas kuģiem;
 - piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

22 Komisijas prasījumi Pirmās instances tiesai ir šādi:

- noraidīt prasības kā nepieņemamas;
- pakārtoti noraidīt prasības kā nepamatotas;
- piespriet prasītājiem atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

Par pieņemamību

- 23 Komisija atsauca uz šīs prasības nepieņemamību tādēļ, ka prasītāji ar apstrīdēto lēmumu nav tikuši skarti tieši un individuāli EKL 230. panta ceturtās daļas nozīmē.
- 24 Tāpat tā norāda, ka daži prasītāji nav pierādījuši to, ka tie ir attiecīgo kuģu īpašnieki. Tomēr tiesas sēdes laikā tā atsauc šo iebildumu.

Lietas dalībnieku argumenti

- 25 Pakārtoti Komisija atzīmē, ka apstrīdētais lēmums bija adresēts attiecīgajām dalībvalstīm. Prasītāji nebija tā adresāti, tie pat nebija minēti lēmumā un tiem nebija bijis nekāds tiešs dialogs ar Komisiju.

- 26 Apstrīdēto lēmumu pieņēma pēc Īrijas lūguma palielināt ražošanas jaudu tās flotei kopumā. Pat ja Īrijas iestādes bija pamatojušas savu lūgumu ar faktiem par noteiktiem kuģiem, nevar uzskatīt, ka lēmums patiesībā tika adresēts prasītājiem.
- 27 Komisija apgalvo, ka prasītāji ar apstrīdēto lēmumu nav tikuši skarti individuāli. Tos šis lēmums ir skāris tikai tiktāl, ciktāl tiem pieder kuģi Īrijā. Ar apstrīdēto lēmumu netiek apdraudētas to īpašuma tiesības uz šiem kuģiem un tie var turpināt zvejojot ar saviem pašreizējiem kuģiem. (Tiesas 1985. gada 17. janvāra spriedums lietā 11/82 *Piraiki-Patraiki* u.c./Komisija, *Recueil*, 207. lpp., 13. punkts). Komisija piebilst, ka, pat pieņemot to, ka zvejas kuģu īpašnieku kategorija Īrijā ir pilnībā slēgta, tomēr apstrīdētais lēmums nav skāris prasītājus vairāk nekā jebkuru citu zvejas kuģa īpašnieku Īrijā.
- 28 Attiecībā uz to, ka apstrīdētā lēmuma II pielikumā ir minēti prasītāju kuģi, Komisija apstiprina, ka šāda atsauce rodas tikai no lēmuma faktiskā konteksta (Pirmās instances tiesas 1996. gada 10. jūlija spriedums lietā T-482/93 *Weber*/Komisija, *Recueil*, II-609. lpp.).
- 29 Komisija noraida prasītāju saskatīto līdzību ar iepriekš 27. punktā minēto spriedumu lietā *Piraiki-Patraiki* u.c./Komisija, kas saskaņā ar tās teikto ir balstīta uz kļūdainu faktisku un juridisku apgalvojumu par to, ka tie "ir iesnieguši Komisijai individuālus lūgumus par papildu ražošanas jaudu".
- 30 No judikatūras izriet, ka lēmuma vispārējā piemērojamība un tā tad tā reglamentējošais raksturs netiek apšaubīts sakarā ar to, ka attiecīgajā brīdī vairāk vai mazāk precīzi ir iespējams noteikt to personu, uz kurām tas attiecas, skaitu vai pat identitāti, ja ir noteikts, ka tas uz tām attiecas saskaņā ar tiesisko situāciju vai

faktisko objektīvo situāciju, ko definē attiecīgā rīcība saistībā ar tās mērķi. Nepietiek ar norādi uz to, ka attiecīgais lēmums attiecas tikai uz “slēgtu uzņēmēju loku” (Pirmās instances tiesas 1996. gada 7. novembra spriedums lietā T-298/94 *Roquette Frères/Padome, Recueil*, II-1531. lpp., 41. un 42. punkts). Katrā ziņā šajā konkrētajā gadījumā ar noteiktiem zvejas kuģiem saistīta personu grupa nevar tikt galīgi noteikta, jo īpašnieks zvejas kuģim var mainīties.

- 31 Saskaņā ar Komisijas teikto prasītāji judikatūras nozīmē nav arī tikuši skarti tieši (Pirmās instances tiesas 2001. gada 12. jūlija spriedums apvienotajās lietās T-198/95, T-171/96, T-230/97, T-174/98 un T-225/99 *Comafrika un Dole Fresh Fruit Europe/ Komisija, Recueil*, II-1975. lpp., 96. punkts). Apstrīdētā lēmuma vienīgās juridiskās sekas bija — palielināt Īrijas flotes ražošanas jaudu par 203 BT (skat. Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktu). Lai gan tiem ir saistošs pierādīšanas pienākums, prasītāji nekādā veidā nav paskaidrojuši, kā attiecībā uz tiem izpaužas apstrīdētā lēmuma iedarbība. Tie arī nenorāda, kā ar šo lēmumu ir ticis mainīts to tiesiskais stāvoklis.
- 32 Jautājums par tiešu skaršanu šajā gadījumā aprobežojas ar vienkāršu noskaidrojamu jautājumu par to, ko Komisija ir nodarījusi prasītājiem. Komisija tāpat norāda, ka, ja apstrīdētajam lēmumam patiešām būtu automātiska iedarbība, tā jau būtu izpaudusies.
- 33 Īrijas iestādēm ir jāizlemj, kā izmantot ražošanas jaudas palielinājumu un kādu rīcības modeli pieņemt attiecībā uz lūgumiem par ražošanas jaudu, kas pārsniedz Komisijas apstiprināto līmeni (skat. Regulas Nr. 2792/1999 6. panta 2. punktu). Tādējādi jebkuram lēmumam par noteiktiem kuģiem Īrijas iestādēm ir jāpiemēro citas transponēšanas normas un tas nav pilnīgi automātisks.

- 34 Komisija nepiekrīt prasītāju argumentam, saskaņā ar ko tā ir pieņēmusi lēmumu par individuāliem kuģiem. Tā apstrīd viņu piemēra par I pielikumā minētajam kuģim paredzētās ražošanas jaudas palielināšanas atkārtotu piešķiršanu citam kuģim atbilstību. Pirmkārt, lūgumiem, kas adresēti Komisijai, un tiem, kas adresēti dalībvalstij, nav viens un tas pats saturs. Otrkārt, kaut arī I pielikumā minētais kuģa īpašnieks var apgalvot, ka viņam ir tiesiskā palāvība attiecībā uz to, ka lūgumi, kurus tas ir iesniedzis valsts līmenī par sava kuģa licenci, tiks pieņemti, šīm tiesiskajām cerībām nepastāv ekvivalents negatīva lēmuma gadījumā. No vienas puses, pat ja Komisija noraida ražošanas jaudas palielināšanas mērķus visai flotei, vēl ir iespējams palielināt individuālo kuģu izmēru, jo dalībvalsts var pieņemt ražošanas jaudas palielināšanas lūgumus MAGP IV ietvaros noteiktajās robežās. Sevišķi Īrijā pastāv ražošanas jaudas rezerves. No otras puses, Īrijā pastāv ražošanas jaudas tirgus, tā ka īpašnieks vienmēr var nopirkt papildu ražošanas jaudu jaunam kuģim. Pretēji tam, kā to apgalvo prasītāji, šāda tirgus pastāvēšana ir atbilstoša, jo no tās ir redzams, ka negatīvs Komisijas lēmums nerada neizbēgami negatīvu lēmumu attiecībā uz individuālu uzņēmēju lūgumiem, kas ir adresēti Īrijas iestādēm.
- 35 Komisija piebilst, ka liels skaits prasītāju varēja zvejojot līdz apstrīdētā lēmuma pieņemšanas datumam. Citiem vārdiem sakot, uz vairākiem prasītājiem ilgu laiku pirms apstrīdētā lēmuma tika attiecināta papildu ekonomiskās ražošanas jaudas piešķirtā ekonomiskā priekšrocība. Turklāt vairāki prasītāji varēja turpināt zvejojot pēc minētā lēmuma. Īrijas zivsaimniecības ministrs 2003. gada oktobrī atzina, ka licences bija pieciem no prasītāju kuģiem. Pārējiem prasītājiem piederošiem kuģiem licences tika iegūtas 2004. gadā.
- 36 Turklāt, atbildot uz prasītāju argumentu, saskaņā ar ko tā varēja vienkārši piešķirt Īrijai ražošanas jaudas palielinājumu par 203 BT, neminot individuālus kuģus, Komisija norāda, ka tas nemainītu lēmuma juridisko iedarbību, ko nosaka tā tiesiskā regulējuma ietvars un nevis apstrīdētā lēmuma forma (Tiesas 1980. gada 17. jūnija spriedums apvienotajās lietās 789/79 un 790/79 *Calpak* un *Società emiliana lavorazione frutta*/Komisija, *Recueil*, 1949. lpp., 7. punkts).

- 37 Attiecībā uz Īrijas argumentu, saskaņā ar ko prasītājiem vajadzēja sakarā ar Īrijas flotei piemērojamās pievienošanās flotei un izstāšanās no tās politiku uzņemt lielas izmaksas (skat. turpmāk 41. punktu), Komisija atzina, ka prasītāji to nebija izvirzījuši un tas ir novēlots. Turklāt šis arguments liecina pret prasītāju apgalvojumu, parādot to, ka attiecībā uz tiem jebkura veida eventuālas negatīvas sekas izriet no valsts tiesību aktiem un nevis no apstrīdētā lēmuma. Īrijas tiesību aktos var būt ietvertas noteiktas Kopienas tiesību normas, bet tie nav tiesību akti, ar kuriem tiek īstenots apstrīdētais lēmums.
- 38 Tas, ka Īrija 2003. gada novembrī pieņēma jaunu politiku par licenču piešķiršanu zvejas kuģiem, (Politikas direktīva 2/2002) to apstiprina. Šī politika nav uzskatāma par apstrīdētā lēmuma automātiskām sekām, un no tās ir redzams, ka Īrijas iestādēm ir noteikta rīcības brīvība, piemērojot valsts tiesisko regulējumu jautājumā par licencēm.
- 39 Prasītāji norāda, ka tie ar apstrīdēto lēmumu ir tikuši skarti individuāli un tieši.
- 40 Tie īpaši attiecībā uz tiešu skaršanu apgalvo, ka Regulas Nr. 2792/1999 6. panta 2. punkts (skat. iepriekš 33. punktu) nebija spēkā apstrīdētā lēmuma pieņemšanas laikā. Jebkurā gadījumā tas, ka šis pants nosaka, ka dalībvalstīm ir jāvada ražošanas jaudas palielināšana, nevar tikt uzskatīts par dalībvalstīm noteiktu vienkāršu prasību — veikt vajadzīgos pasākumus jebkura pozitīvi pieņemta lēmuma īstenošanai.
- 41 Īrija apgalvo, ka apstrīdētā lēmuma juridiskā iedarbība izpaužas kā skaidrs noraidījums prasītāju lūgumiem palielināt ražošanas jaudu tonnāžas ziņā drošības iemeslu dēļ, pamatojoties uz šī lēmuma 1. panta kritērijiem. No tā izriet, ka

prasītājiem būtu jāuzņemas lielas izmaksas, jo tiem būtu jāiegūst ražošanas jauda drošībai izmantotās tonnāžas vietā, kas ir to lūgumu priekšmets.

Pirmās instances tiesas vērtējums

- 42 Saskaņā ar EKL 230. panta ceturtnās daļas noteikumiem jebkura fiziska vai juridiska persona var vērsties Tiesā par lēmumu, kas adresēts šai personai, vai par lēmumu, kas — kaut arī regulas vai lēmuma formā adresēts citai personai — tomēr šo personu skar tieši un individuāli.
- 43 Tā kā apstrīdētais lēmums ir adresēts Īrijai, kā arī pārējām četrām attiecīgajām dalībvalstīm, ir jāpārlicinās, vai prasītāji ar to ir tikuši skarti tieši un individuāli.
- 44 Attiecībā uz noskaidrojamo jautājumu par to, vai prasītāji ar apstrīdēto lēmumu ir tikuši skarti individuāli, ir jāatgādina, ka no pastāvīgās judikatūras izriet, ka citus subjektus, kas nav lēmuma adresāti, var uzskatīt par individuāli skartiem tikai tad, ja šis lēmums tos ietekmē dažu tiem specifisku īpašību dēļ vai kādas faktiskas situācijas dēļ, kura tos raksturo attiecībā pret jebkuru citu personu un tādēļ individuāli izceļ analogi adresātam (Tiesas 1963. gada 15. jūlija spriedums lietā 25/62 *Plaumann*/Komisija, *Recueil*, 199., 223. lpp., un iepriekš 27. punktā minētais spriedums lietā *Piraiki-Patraiki* u.c./Komisija, 11. punkts; Pirmās instances tiesas 1995. gada 27. aprīļa spriedums lietā T-435/93 *ASPEC* u.c./Komisija, *Recueil*, II-1281. lpp., 62. punkts).

- 45 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka apstrīdētajā lēmumā Komisija ir paudusi savu viedokli par dalībvalstu lūgumiem vispārēji palielināt savus mērķus MAGP IV ietvaros. Tomēr Komisijā iesniegtais lūgums par palielināšanu attiecībā uz Īrijas valsts floti sastāvēja no to kuģu īpašnieku, kuri ir prasītāji, individuālu lūgumu kopuma.
- 46 Tāpat ir jāatzīst, ka Komisijai bija pienākums izskatīt individuālos lūgumus “katrā gadījumā atsevišķi”, piemērojot Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktu (skat. arī apstrīdētā lēmuma 2. apsvērumu). Tā savos paskaidrojumos apgalvoja, ka katra Īrijas lūgumā minētā kuģa situāciju tā ir pārbaudījusi katrā gadījumā atsevišķi, un tiesas sēdē tā apstiprināja, ka izteiciens “katrā gadījumā atsevišķi” nozīmē “katru kuģi atsevišķi”. Šajā ziņā ir jāatzīmē, ka Komisija noraidīja Nīderlandes “vispārējo lūgumu” tādēļ, ka tas nebija “detalizēts par katru gadījumu atsevišķi” (II pielikums).
- 47 Turklāt apstrīdētā lēmuma I pielikumā (“apstiprinātie lūgumi”) un II pielikumā (“noraidītie lūgumi”) Komisija ir norādījusi attiecīgos kuģus. Tādējādi visi prasītāju kuģu nosaukumi ir minēti II pielikumā.
- 48 Lai gan apstrīdētais lēmums tika adresēts attiecīgajām dalībvalstīm, ir jākonstatē, ka tas attiecas uz virkni noteiktu kuģu. Tādējādi apstrīdētais lēmums ir jāuzskata par individuālu lēmumu kopumu, kurā katrs no tiem ietekmē minēto kuģu īpašnieku, ieskaitot prasītājus, tiesisko stāvokli (skat. pēc analogijas Tiesas 1971. gada 13. maija spriedumu apvienotajās lietās no 41/70 līdz 44/70 *International Fruit Company u.c./Komisija*, *Recueil*, 411. lpp., 17.–22. punkts).
- 49 Pirmās instances tiesa uzskata, ka attiecīgo kuģu īpašnieku skaits un identitāte bija nosakāma un pārbaudāma jau pirms apstrīdētā lēmuma pieņemšanas datuma un ka Komisija varēja zināt, ka ar tās lēmumu tiks ietekmētas tikai minēto īpašnieku

intereses un stāvoklis. Apstrīdētais lēmums tā pieņemšanas brīdī attiecās uz noteiktu personu slēgtu loku, kuru tiesības Komisija paredzēja noteikt. No tā izriet, ka ar šādi radītu faktisko situāciju prasītāji attiecībā pret ikvienu citu personu tiek raksturoti un individualizēti analogi tā adresātiem (Tiesas 1965. gada 1. jūlija spriedums apvienotajās lietās 106/63 un 107/63 *Toepfer un Getreide-Import/Komisija EEK, Recueil*, 525., 533. lpp.).

- 50 Attiecībā uz noskaidrojamo jautājumu par to, vai prasītāji ar apstrīdēto lēmumu ir tikuši skarti tieši, ir jāatgādina divi pastāvīgajā judikatūrā noteiktie tiesās skaršanas kumulatīvie kritēriji EKL 230. panta ceturtās daļas nozīmē.
- 51 Pirmkārt, attiecīgajam tiesību aktam ir jābūt tādām, kam ir tieša iedarbība uz attiecīgās personas tiesisko stāvokli. Otrkārt, ar minēto aktu nevar tikt atstāta nekāda rīcības brīvība tā adresātiem, kuri ir atbildīgi par tā īstenošanu; tam piemīt pilnīgi automātisks raksturs un tas izriet tikai no Kopienų tiesību aktiem, nepiemērojot transponēšanas normas (Tiesas 1998. gada 5. maija spriedums lietā C-386/96 P *Dreyfus/Komisija, Recueil*, I-2309. lpp., 43. punkts, un Pirmās instances tiesas 2000. gada 13. decembra spriedums lietā T-69/99 *DSTV/Komisija, Recueil*, II-4039. lpp., 24. punkts). Nosacījums, kas tiek prasīts ar otro kritēriju, arī ir izpildīts, ja dalībvalstij sniegtā iespēja reaģēt uz attiecīgo aktu ir tikai teorētiska un ja nepastāv nekādu šaubu par tās vēlmi rīkoties saskaņā ar to (iepriekš minētais spriedums lietā *Dreyfus/Komisija*, 44. punkts; šajā sakarā skat. arī iepriekš 27. punktā minēto spriedumu lietā *Piraiki-Patraiki u.c./Komisija*, 8.–10. punkts).
- 52 Šajā gadījumā nav strīda par to, ka Komisija bija vienīgā iestāde, kura bija tiesīga pieņemt lēmumu, piemērojot Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktu. Neviena cita administratīva vienība, tai skaitā Īrijas iestādes, nevarēja, pamatojoties uz šo noteikumu, piešķirt palielinājumu sakarā ar uzlabojumiem jautājumā par drošību.

- 53 Vēl vairāk, kā tas tika atzīmēts iepriekš 46. punktā, Komisija patiešām ir pieņēmusi lēmumus “katrā gadījumā atsevišķi” par lūgumu palielināt ražošanas jaudu attiecīgajiem kuģiem pieņemamību. Skaidra atbilde uz katru no īpašnieku izteiktajiem lūgumiem ir atrodama apstrīdētā lēmuma pielikumos, kuros ir paredzēts specifisks tonnāžas palielinājums par labu I pielikumā minētajiem kuģiem un netiek piešķirts nekāds palielinājums II pielikumā uzskaitītajiem kuģiem. Tādējādi apstrīdētais lēmums ietver skaidru viedokli jautājumā par to, vai uz kuģiem, kas ir norādīti tā pielikumos, var tikt attiecināts Lēmuma 97/413 4. panta 2. punkts.
- 54 Apstrīdētajā lēmumā Komisija kā vienīgā kompetentā iestāde šajā jautājumā ir galīgi izlēmusi par ražošanas jaudas pieņemamību dažiem atsevišķiem kuģiem saistībā ar Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktā paredzētā izņēmuma piemērošanas nosacījumiem. Tā, atzīstot prasītājiem piederošo kuģu nepieņemamību, apstrīdētajam lēmumam ir tieša iedarbība, kas izpaužas tādējādi, ka attiecībā uz tiem tiek izslēgta iespēja attiecināt Kopienu tiesību pasākumu. No tā izriet, ka šāds lēmums skar prasītājus tieši.
- 55 Jāpiebilst, ka atbilstoši to pienākumam īstenot Kopienu tiesības dalībvalstīm ir jāpiešķir I pielikumā minētie palielinājumi atbilstošajiem kuģiem. Tās tostarp nevar piešķirt II pielikumā minētajiem kuģiem papildu ražošanas jaudu, ko Komisija ir piešķirusi I pielikumā minētajiem kuģiem. II pielikumā minētajiem kuģiem, kas ir prasītāju kuģi, nav tiesību uz ražošanas jaudas palielinājumu sakarā ar uzlabojumiem jautājumā par drošību. Ņemot vērā to, ka tikai Komisija varēja piešķirt šādu ražošanas jaudas palielinājumu, tā pieņem galīgo lēmumu attiecībā uz kuģu turpmāko nākotni.
- 56 Šī apstrīdētā lēmuma ietekme izriet tikai no Kopienu tiesību aktiem, jo Komisija ir vienīgā kompetentā iestāde, lai piemērotu Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktu. Valsts iestādēm nav nekādas rīcības brīvības attiecībā uz to pienākumu izpildīt šo lēmumu.

Tām nav nedz kādas izvēles, nedz rīcības brīvības attiecībā uz papildu ražošanas jaudas piešķiršanu jautājumā par drošību, un tām šis lēmums jāīsteno pilnīgi automātiski, nepiemērojot citus starpposma noteikumus.

- 57 Lietas dalībnieku attiecīgie argumenti attiecībā uz apstrīdētā lēmuma praktisko ietekmi uz attiecīgajiem kuģiem šajā ziņā nav būtiski. Pirmās instances tiesa uzskata, ka prasītāji ir tieši skarti, jo ar apstrīdēto lēmumu ir tikusi izslēgta attiecīgo kuģu pieņemamība attiecībā uz ražošanas jaudas palielināšanu, piemērojot Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktu, lai kāda arī būtu reālā kuģu situācija, un tostarp [atbilde] uz jautājumu par to, vai ar tiem tika zvejots pirms un pēc apstrīdētā lēmuma.
- 58 Šī sprieduma iepriekš 52.–56. punktā ietvertos secinājumus nevar apšaubīt saistībā ar Komisijas argumentu, saskaņā ar ko Īrija teorētiski var nolemt piešķirt papildu ražošanas jaudu prasītāju kuģiem. Šāda veida valsts lēmums neliedz apstrīdētā lēmuma automātisku piemērošanu. Juridiski tas neskar apstrīdētā lēmuma piemērošanu Kopienu tiesībās. Šī valsts lēmuma iedarbība izpaužas kā prasītāju situācijas izmaiņš no jauna, it īpaši tiem atceļot vajadzību iepirkt nomaiņas ražošanas jaudu. Šis otrās izmaiņas attiecībā uz viņu tiesisko stāvokli izriet vienīgi no jauna valsts lēmuma un nevis no apstrīdētā lēmuma izpildes.
- 59 Attiecībā uz Komisijas argumentu, saskaņā ar ko prasītāji varēja izvairīties no negatīvām sekām, nopērkot papildu ražošanas jaudu tirgū, tas nebūt neizslēgdams apstrīdētā lēmuma tiešo iedarbību, parāda, ka lēmuma rezultātā prasītājiem vajadzēja veikt pasākumus, cīnoties pret apstrīdētā lēmuma rezultātā izveidojušos situāciju.
- 60 No tā izriet, ka Komisijas izvirzītā iebilde par šķērsli tiesas procesam ir jānoraida.

- 61 Tomēr, ņemot vērā Īrijas atbildes uz jautājumiem, kas tika uzdoti procesa organizatorisko pasākumu ietvaros, Pirmās instances tiesa pēc pašas iniciatīvas uzdeva jautājumu par to, vai šajā gadījumā četriem no prasītājiem bija interese celt prasību (skat. iepriekš 17. punktu). Runa ir par *Thomas Faherty* (T-224/03), *Ocean Trawlers Ltd* (T-226/03), *Larry Murphy* (T-236/03) un *O'Neill Fishing Co. Ltd* (T-239/03).
- 62 No šīm atbildēm izriet, ka šo četru prasītāju celtās prasības bija balstītas uz viņu tā laika nodomu būvēt kuģus un piešķirt tiem apstrīdētā lēmuma II pielikumā pārņemtos nosaukumus. Tomēr izrādījās, ka šie prasītāji nebija sākuši kuģu būvēšanu, tā ka apstrīdētā lēmuma datumā tie patiesībā nebija attiecīgo kuģu īpašnieki. No tā izriet, ka minētajiem prasītājiem nebija intereses celt prasību. Jebkurā gadījumā tie nebija skarti individuāli ar apstrīdēto lēmumu tāpēc, ka attiecīgie kuģi bija fiktīvi.

Par lietas būtību

- 63 Prasītāji savas prasības pamatojumam izvirza trīs pamatus. Pirmais ir par Komisijas kompetences trūkumu, otrais ir par pamatojuma trūkumu un trešais — par vienlīdzīgas attieksmes principa pārkāpumu. Vispirms ir jāizvērtē pirmais pamats.

Lietas dalībnieku argumenti

- 64 Sākotnēji prasītāji uzskata, ka viņu lūgumi attiecas uz uzlabojumiem jautājumā par drošību, kas ieviesti atbilstoši Padomes 1993. gada 23. novembra Direktīvai 93/103/

EK par drošības un veselības prasību minimumu darbā uz zvejas kuģiem (OV L 307, 1. lpp.) un Torremolino konvencijai. Vairākums no tiem vienkārši aizstāja savus esošos kuģus ar jauniem kuģiem. Lietās T-220/03 *Cavankee Fishing Co. Ltd*/Komisija un T-227/03 *Brendan Gill*/Komisija prasītāji sākotnēji veica izmaiņas saviem kuģiem un šajā sakarā lūdza palielināt tonnāžu. Pēc tam tie nomainīja savus kuģus un arī lūdza palielināt tonnāžu jaunajiem kuģiem.

65 Prasītāji norāda, ka tiktāl, ciktāl Komisija īstenoja pilnvaras atbilstoši Lēmuma 97/413 3. un 4. pantam un Lēmuma 98/125 pielikuma 3.3. punktam, šīs pilnvaras bija aprobežotas ar Lēmuma 97/413 noteikumiem. No šī pēdējā minētā lēmuma izrietēja, ka vienīgie jautājumi, kurus Komisija varēja izskatīt, lemjot par katru no lūgumiem, bija, pirmkārt, jautājumi par to, vai lūgtā ražošanas jaudas palielināšana izpaudīsies tikai kā uzlabojumi jautājumā par drošību un, otrkārt, vai tās rezultātā tiks palielināta attiecīgo kuģu zvejas intensitāte. No tā izriet, ka Lēmuma 97/413 4. pants neļauj Komisijai piemērot dažus apstrīdētā lēmuma 1. pantā minētos kritērijus.

66 Prasītāji neapstrīd kritērijus, kas ir minēti apstrīdētā lēmuma 1. panta 1. un 3. punktā.

67 Savukārt, runājot par apstrīdētā lēmuma 1. panta 2. punktā minēto kritēriju, proti, kritēriju, saskaņā ar kuru kuģim ir jābūt pareizi reģistrētam Kopienų flotes reģistrā (turpmāk tekstā — “otrais kritērijs”), tie norāda, ka tas nav minēts ne Lēmumā 97/413, ne Lēmumā 98/125. Tiktāl, ciktāl ar to tiek paredzēts ierobežot iespēju pieprasīt no uzlabojumiem jautājumā par drošību izrietošo ražošanas jaudas palielinājumu nomaņas kuģiem, otrs kritērijs ir pilnībā nepamatots, jo

Lēmums 97/413 un Lēmums 98/125 neizslēdz to, ka lūgumi tiks izskatīti par labu nomaiņas kuģiem.

- 68 Attiecībā uz apstrīdētā lēmuma 1. panta 4. punktā minēto kritēriju, proti, saskaņā ar kuru tonnāžas palielināšanai ir jābūt modernizācijas darbu, kas veikti vai ir veicami uz jau pastāvoša zvejas kuģa, kurš ir vismaz piecu gadu vecs darbu sākšanas brīdī, uz galvenā klāja rezultātam (turpmāk tekstā — “ceturtais kritērijs”), tas arī nav pamatots, raugoties no Lēmuma 97/413 vai Lēmuma 98/125 viedokļa.
- 69 Pirmkārt, prasītāji atgādina, ka šie noteikumi neierobežo uzlabojumus jautājumā par drošību attiecībā uz pastāvošajiem, reģistrētajiem kuģiem. Tie uzsver, ka kuģa vecums ir jēdziens, kas pilnīgi nav saistāms ar Padomes sniegto “zvejas intensitātes” definīciju. Tādējādi Komisija nav kompetenta ņemt vērā kuģu vecumu, jo tā pieņem lēmumus kompetences, kas tai ir piešķirta ar Lēmumu 97/413, ietvaros.
- 70 Otrkārt, Lēmumā 97/413 netiek prasīts, lai kuģu vecums darbu sākšanas brīdī būtu vismaz pieci gadi. Šķiet, ka šī pēdējā minētā prasība ir izveidojusies Regulas Nr. 2371/2002 11. panta 5. punkta ietekmē, kas acīmredzami nevar pārvaldīt MAGP IV vadību.
- 71 Treškārt, uzlabojumi jautājumā par drošību neaprobežojas ar modernizācijas darbiem uz galvenā klāja. Komisija nekādā veidā nav kompetenta izslēgt jebkādu darbu kategoriju. It īpaši ražošanas jaudas palielināšana, kas ir saistīta ar darbiem, kas ir veicami uz galvenā klāja, varētu izpausties vienīgi kā uzlabojumi jautājumā par drošību, kad, piemēram, tie palielina kuģa brīvā borta augstumu un peldspēju.

- 72 Turklāt Komisija ir spriedusi vispārīgi, neatsaucoties uz īpašiem katra tai iesniegtā lūguma nosacījumiem. Prasītāji uzskata, ka darbi uz galvenā klāja patiešām var ietvert ražošanas jaudas palielinājumu, kas izriet tikai no uzlabojumiem jautājumā par drošību. Nedarot zināmu savu viedokli individuāli par katru pieteikumu, Komisija acīmredzami ir pārkāpusi tai noteikto pienākumu — pārbaudīt lūgumus katrā gadījumā atsevišķi.
- 73 Ceturtkārt, runājot par izņēmumu attiecībā uz jūrā pazudušiem kuģiem, tas attiecas tikai uz lēmumu, ko Komisija pieņēma, pārkāpjot savu kompetenci, ierobežot Lēmuma 97/413 4. panta 2. punkta priekšrocību ar pastāvošiem reģistrētiem kuģiem, kuri darbu sākšanas brīdī ir vismaz piecu gadu veci. Vēl vairāk, šis izņēmums ir pretrunā Komisijas argumentācijai, saskaņā ar ko jaunie kuģi, ar kuriem nomaina jūrā pazudušos kuģus, palielina zvejas intensitāti.
- 74 Attiecībā uz apstrīdētā lēmuma 1. panta 6. punktā minēto kritēriju, proti, to, saskaņā ar kuru nevar tikt palielināts galvenā klāja tilpums kuģiem, kuriem ir veiktas izmaiņas, vai nomainas kuģiem (turpmāk tekstā — “sestais kritērijs”), prasītāji apgalvo, ka nepastāv nekāda tieša saikne ar jautājumu par to, vai saskaņā ar Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktu iesniegtais priekšlikums par ražošanas jaudas palielinājumu atbilst šī noteikuma prasībām.
- 75 Īrija piekrīt prasītāju argumentācijai. Tā uzskata, ka apstrīdētā lēmuma 1. panta 2.–5. punktā minētajiem kritērijiem (skat. iepriekš 13. punktu) nav juridiska pamatojuma un tie attiecībā uz Lēmumu 97/413 ir pieņemti, pārkāpjot kompetenci.

- 76 Runājot par Komisijas argumentu, saskaņā ar ko Īrija ir prasījusi palielināt flotes tonnāžu daudz augstākā līmenī salīdzinājumā ar citām dalībvalstīm, prasītāji uzskata, ka šajā gadījumā tas ir pilnīgi neatbilstošs.
- 77 Ievadam Komisija norāda, ka visās lietās jaunie kuģi ir lielāki par tiem, kurus tie nomaina. Atsevišķos gadījumos, ieviešot jaunus kuģus, tika ierosināts izņemt no apgrozības noteiktu skaitu veco kuģu. Reizēm šī jauda starp dažādiem kuģiem bija sadalīta tā, ka ne vienmēr bija iespējams veikt tiešu salīdzinājumu starp kuģiem. Komisija piebilst, ka, ja kuģu izmēra palielināšana var tikt definēta procentuāli, tā ir svarīga [sasniedzot apjomu], proti, retāk — mazāk nekā 30% un visbiežāk — starp 70 un 90%. Komisija piebilst, ka Īrijas pieprasītās ražošanas jaudas palielinājums izraisītu Īrijas flotes tonnāžas palielinājumu par apmēram 11%.
- 78 Komisija apstiprina, ka Padome ir atstājusi iespēju piešķirt ražošanas jaudu dalībvalsts flotei drošības iemeslu dēļ. Tomēr, ņemot vērā Lēmuma 97/413 mērķi atcelt vai samazināt zvejas flotes, šī iespēja ietver atkāpi no vispārēja principa un tā ir jāinterpretē šauri.
- 79 Turpinājumā Komisija apgalvo, ka apstrīdētie kritēriji tieši vai netieši izriet no atbilstošajiem reglamentējošajiem noteikumiem. Tā nepiekrīt tam, ka tā ir pārkāpusi savu pilnvaru robežas, pārņemot šos kritērijus apstrīdētajā lēmumā.
- 80 Tā atgādina, ka lauksaimniecības, tai skaitā zivsaimniecības, nozarē Kopienu iestādēm ir plaša rīcības brīvība (Tiesas 1994. gada 5. oktobra spriedums apvienotajās lietās C-133/93, C-300/93 un C-362/93 *Crispoltoni u.c., Recueil*,

I-4863. lpp., 42. punkts, un 2001. gada 12. jūlija spriedums lietā C-189/01 *Jippes u.c., Recueil*, I-5689. lpp., 80. punkts).

- 81 Attiecībā uz otro kritēriju Komisija apgalvo, ka prasītāji nav skaidri paskaidrojuši to, tieši kādā ziņā tas ir kritizējams. Kaut arī šis kritērijs Lēmumā 97/413 nav minēts tieši, tas tajā ir norādīts netieši. Īrijas lūguma mērķis ir iegūt ražošanas jaudas palielinājumu savai zvejas flotei. No Komisijas 1998. gada 30. septembra Regulas (EK) Nr. 2090/98 par Kopienu zvejas flotes reģistru 1. panta izriet (OV L 266, 27. lpp.), ka šis reģistrs ir tāds vienkāršs zvejas kuģu saraksts, kāds tas ir definēts Padomes 1992. gada 20. decembra Regulas (EEK) Nr. 3760/92, kas izveido Kopienas sistēmu zivsaimniecībai un akvakultūrai (OV L 389, 1. lpp.), 3. pantā.
- 82 Būtu savādi, ja Īrijas zvejas flotes ražošanas jauda varētu tikt palielināta, ņemot vērā tos kuģus, kuri nav zvejas kuģi vai kuri nav reģistrēti Īrijā. Šī iemesla dēļ Lēmuma 98/125 6. pantā ir noteikts, ka Īrijai ir jāinformē Komisija par jebkādam izmaiņām attiecībā uz savu floti un zvejas intensitāti atbilstoši procedūrām, kādas bija noteiktas Regulā, ar ko tajā laikā tika definēts reģistrs.
- 83 Komisija norāda, ka prasītāju iebildums par otro kritēriju attiecas uz prasību, saskaņā ar kuru kuģi nevar būt jauni, kas ir pamatota ar turpmāk izklāstītajiem iemesliem (87.–94. punkts).
- 84 Attiecībā uz ceturto kritēriju (skat. iepriekš 13. punktu), Komisija uzskata, ka tā, to definējot, nav pārkāpusi savu pilnvaru robežas.

- 85 Pirmkārt, runājot par jaunu kuģu izslēgšanu, tā atzīmē, ka Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktā ir paredzēts, ka ražošanas jaudas palielinājums, kas radies sakarā ar uzlabojumiem jautājumā par drošību, ir pieņemams tikai tad, ja tas neizraisa attiecīgo zvejas kuģu zvejas intensitātes palielinājumu. Šis ierobežojums, ko prasītāji sistemātiski nav ievērojuši replikā, ir saskaņā ar Lēmuma 97/413 vispārējo mērķi, proti, samazināt katras dalībvalsts flotes nozvejas daudzumu.
- 86 Saskaņā ar Komisijas teikto tas ir vispārēji atzīts, ka jaunie kuģi ir daudz efektīvāki par tiem, kurus tie nomaina, tā ka, pat ja to tonnāža vai jauda paliek nemainīga, jauna kuģa reālā ražošanas jauda ir lielāka. Tādējādi ar jauna kuģa ieviešanu neizbēgami tiek radīts “attiecīgo kuģu zvejas intensitātes palielinājums” un tāvad uz to neattiecas Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktā paredzētais izņēmums.
- 87 Prasītāji paplašina Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktā minēto jēdzienu “uzlabošana”, ar to aptverot pilnu kuģa aizstāšanu. Tāvad jauna kuģa ražošanas jauda ir lielāka par to, kāda tā ir kuģim, kuru ar to nomaina ne vien sakarā ar uzlabojumiem jautājumā par drošību, bet arī tā vispārējā tehniskā pārākuma dēļ. Tāvad nav iespējams uzskatīt, ka prasītāju kuģu ražošanas jaudas palielināšana bija “tikai” sakarā ar uzlabojumiem jautājumā par drošību, kā to paredz šis noteikums.
- 88 Saskaņā ar Komisijas teikto pat tad, ja tonnāža un jauda ir vienāda, jauns kuģis ir pārāks par vecu kuģi, ņemot vērā šādus faktus:

— elektronisko iekārtu izmantošana, detektējot zivis un precīzi izmērot traļa dziļumu un ātrumu;

- efektīvāka degvielas izmantošana;

- palielināta dzenskrūves efektivitāte un uzlabota hidrodinamiskā tīkla funkcionēšana, kas ļauj kuģim ar tādu pašu jaudu izvilkst lielāku tīklu;

- klāja jaudīgāko iekārtu izmantošana, kas pieļauj biežāku tīkla izvilkšanu (uz lielākiem kuģiem klāja aprīkojums tiek darbināts ar papildu motoriem, kas neietilpst kuģa jaudas aprēķinā);

- mehanizētu ierīču izmantošana vinču atritināšanai, kas ļauj uzvilkt un savākt vairākus maksšķeres āķus vienlaikus.

⁸⁹ Komisija piebilst, ka Lēmuma 97/413 4. panta 2. punkts neparedz ieviest jaunu zvejas kuģu pievienošanās flotei procedūru. Uz šiem pēdējiem minētajiem kuģiem attiecas sistēmas par pievienošanu flotei un izstāšanos no tās regulējums, uz ko ir atsauce Regulas Nr. 2792/1999 6. pantā un Lēmuma 97/413 6. pantā. Prasītāju aizstāvētā interpretācija nozīmētu to, ka jebkurš kuģis, arī jauns, varētu jebkurā brīdī tikt nomainīts ar citu (piemēram, *Mark Amary*, par kuru ir runa lietā T-222/03, kas tika uzbūvēts 2000. gadā un ko tikai divus gadus vēlāk nomainīja ar kuģi, kura izmērs bija lielāks gandrīz par 50%). Šāda sistēma izraisītu flotes strauju pieaugumu un varētu pat apdraudēt drošību jūrā. Kuģu konstruktoriem un īpašniekiem vajadzētu būtēt kuģus, kuriem būtu iespējami lielāka tonnāža un jauda, ekonomējot uz drošības iekārtām.

- 90 Turklāt Lēmuma 97/413 4. panta 2. punkta mērķis ir ļaut palielināt ražošanas jaudu, kas izriet no “uzlabojumiem jautājumā par drošību”. Kuģa vecumu Komisija nebija ņēmusi vērā vispārīgi, bet gan kā parametru, nosakot to, vai šim kuģim ir tikuši izdarīti uzlabojumi jautājumā par drošību. Jauns kuģis atbilst nesējai drošības standartiem. Līdz ar to jaunu kuģu drošības iekārtām nav nepieciešami būtiski uzlabojumi.
- 91 Sarakste starp Īriju un Komisiju, uz kuru atsaucas prasītāji, ir tikai vienkāršs pieprasījums sniegt informāciju. Šajā sarakstē Komisija netika uzskaitījusi visus piemērojamus kritērijus un tai arī nebija iemesla to darīt.
- 92 Otrkārt, attiecībā uz piecu gadu kritēriju Komisija apgalvo, ka, objektīvi definējot jēdzienus “jauns kuģis” un “esošs kuģis”, ir jānosaka vecuma ierobežojums. Tā apstiprināja piecu gadu periodu, ņemot vērā, ka vidējais zvejas kuģa kalpošanas ilgums ir no 20 līdz 25 gadiem un ka parasti to pirmo piecu gadu laikā nav vajadzīgs modernizēt. Komisija norāda, ka tā neuzskata, ka Regulas Nr. 2371/2002 11. panta 5. punkts ir juridiskais pamatojums piecu gadu periodam. Tomēr šajā pēdējā minētajā noteikumā ir atspoguļota Komisijas pieeja šajā ziņā. Tā uzskata, ka piecu gadu ierobežojums ir netieši minēts tiesību aktos.
- 93 Treškārt, attiecībā uz kritēriju, saskaņā ar ko darbi ir jāveic uz galvenā klāja, Komisija atzīmē, ka atbilstoši Arhimēda principam svārs, kādu kuģis var izturēt, ir vienāds ar ūdens daudzumu, ko izspiež kuģa korpusa iegremdētā daļa. Jebkāda kuģa korpusa apmēra palielināšana neizbēgami palielina izspiestā ūdens daudzumu un tātad svārsu, kādu kuģis var izturēt. Tādējādi kuģa korpusa apmēra palielināšana varētu atbilst kuģa apmēra un tātad zvejas intensitātes palielināšanai. Komisija skaidro, ka līdz ar to tā ir uzskatījusi, ka tilpuma zem galvenā klāja palielināšana automātiski izraisa zvejas intensitātes palielinājumu un tādējādi ir pretrunā Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktam.

- 94 Savukārt uz galvenā klāja veiktie uzlabojumi parasti nepalielina kuģa ražošanas jaudu un ir vairāk saistīti ar drošību. Saskaņā ar Komisijas teikto nav iespējams ievērojami palielināt kuģa svaru zem galvenā klāja, jo tam ir negatīva ietekme uz tā stabilitāti. Zivju stāpelis nevar atrasties uz galvenā klāja, kas parasti ir paredzēts darbam un dzīvošanai.
- 95 Prasītāju apgalvojums, saskaņā ar ko drošības iekārtu atrašanās uz galvenā klāja vienmēr padara kuģi nestabilu, ir pārāk vispārīgs. Šādu iekārtu ietekme attiecībā uz stabilitāti ir atkarīga no kuģa. Saskaņā ar Komisijas teikto atsevišķos gadījumos ir iespējams nedaudz palielināt svaru uz galvenā klāja.
- 96 Komisija atbildē uz repliku piebilst, ka pretēji tam, kā to apgalvo prasītāji, tā ir pārbaudījusi katru gadījumu atsevišķi. Šajā sakarā tā atzīmē, ka dokumentos attiecībā uz kuģi, ar kuru ir jānomaina *Áine* (lieta T-223/03), tā ir atradusi kļūdu. Tāpat tā norāda, ka savā iebildumu rakstā par 23 lietām tai bija jāizsaka savs viedoklis vispārīgi.
- 97 Ceturtkārt, Komisija uzskata — kaut arī kuģi, kura vecums ir mazāks par pieciem gadiem, nav vajadzības modernizēt vai nomainīt, tas var pazust jūrā. Tad tā īpašnieks būs spiests to nomainīt, lai varētu turpināt zvejot. Šajā gadījumā nomainas kuģim nav noteikti jābūt tādām pašām kā iepriekšējam un šādā gadījumā drošības iekārtas varētu tikt uzlabotas. Pretēji tam, kā to apgalvo prasītāji, tas nevar būt pretrunā Komisijas argumentam, saskaņā ar ko jauni kuģi ir efektīvāki. Tā kā vecais, jūrā pazudušais kuģis nav vairāk pieejams salīdzinājumam, nav iespējams aprēķināt

efektivitātes ieguvumu. Tātad nav arī nekāda pamata likt attiecīgajiem rēderiem pirkt kuģus ar samazinātu ražošanas jaudu. Turklāt kuģa, ar kuru nomaina jūrā pazudušo kuģi, transportēšanas jaudai nevajadzētu būt palielinātai.

- 98 Attiecībā uz apstrīdētā lēmuma 1. panta 5. punktā minēto kritēriju (turpmāk tekstā — “piektais kritērijs”) Komisija nesaprot, kādu secinājumu prasītāji ir izdarījuši no apgalvojuma, saskaņā ar ko šis kritērijs pārsniedz “drošības” jēdziena robežas. Ja tā būtu interpretējusi šo jēdzienu pārāk plaši, tas būtu bijis labvēlīgs prasītājiem, jo ar to būtu aptverts plašāks darbu spektrs. Tāpēc Komisija uzskata, ka piektā kritērija formulējums ir pamatots, ņemot vērā Regulas Nr. 2792/1999 6. pantu. Jebkurā gadījumā no iepriekš minētās analīzes izriet, ka visi priekšlikumi par prasītāju kuģiem ir tikuši noraidīti, pamatojoties uz ceturto kritēriju, tā ka apstrīdētā lēmuma atcelšana, kas balstīta uz piekto kritēriju, neradītu nekādas izmaiņas attiecībā uz prasītāju situāciju.
- 99 Attiecībā uz sesto kritēriju Komisija uzskata, ka tas ir pamatots ar iepriekš minētajiem iemesliem (93. punkts).

Pirmās instances tiesas vērtējums

- 100 Apstrīdētā lēmuma 1. punktā Komisija izvirza sešus kritērijus par lūgumu palielināt ražošanas jaudu pieņemamību (skat. iepriekš 13. punktu). Prasītāji norāda, ka

Komisija nebija kompetenta pieņemt otro, ceturto, piekto un sesto kritēriju. Tie it īpaši apgalvo, ka Komisija ir pārkāpusi savas pilnvaras, jo tā ir aprobežojusi jēdzienu — uzlabojumi jautājumā par drošību — ar izmaiņām, kas ir veiktas attiecībā uz pastāvošiem, reģistrētiem kuģiem, kuri darbu sākšanas brīdī ir vismaz piecu gadu veci (otrais un ceturtais kritērijs).

101 Ir jāatzīmē, ka Tiesa ir nospriedusi, ka Komisijai ir ļauts veikt visus vajadzīgos vai derīgos piemērošanas pasākumus pamata tiesiskā regulējuma ieviešanai, ja tie nav pretrunā ar šādu tiesisko regulējumu vai Padomes pieņemto piemērošanas tiesisko regulējumu (Tiesas 1984. gada 15. maija spriedums lietā 121/83 *Zuckerfabrik Franken, Recueil*, 2039. lpp., 13. punkts; 1995. gada 17. oktobra spriedums lietā C-478/93 *Niederlande/Komisija, Recueil*, I-3081. lpp., 31. punkts; 2003. gada 30. septembra spriedums lietā C-239/01 *Vācija/Komisija, Recueil*, I-10333. lpp., 55. punkts).

102 Šajā gadījumā no Lēmuma 97/413 9. panta (un tajā minētā tiesiskā regulējuma) izriet, ka Komisija bija tiesīga īstenot šajā lēmumā paredzētos mērķus un noteikumus saskaņā ar “uzraudzības komitejas” darba procedūru (skat. arī apstrīdētā lēmuma 9. apsvērumu). Saskaņā ar judikatūru Komisijai šādas procedūras ietvaros var būt īpaši plašas īstenošanas pilnvaras (šajā sakarā skat. Tiesas 1975. gada 30. oktobra spriedumu lietā 23/75 *Rey Soda, Recueil*, 1279. lpp., 13. un 14. punkts).

103 Tomēr Komisija neapgalvo, ka tā bija tiesīga pievienot pilnīgi jaunus kritērijus apstrīdētajā lēmumā. Atzīstot to, ka otrā un ceturta kritērija iedarbība izpaužas tādējādi, ka jauni kuģi nav pieņemami ražošanas jaudas palielināšanai atbilstoši

Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktam, tā tomēr apgalvo, ka šie kritēriji tieši vai netieši izriet no šī noteikuma (skat. iepriekš 79. punktu).

104 Tā kā visas prasītāju celtās prasības ir par lūgumiem attiecībā uz pilnīgi jauniem kuģiem, ir jāpārbauda, vai jaunu kuģu izslēgšana ir Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktā paredzētā galvenā kritērija īstenošana vai arī tā ir pretrunā šim noteikumam.

105 Ir jāatzīst, ka Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktā (skat. iepriekš 1. punktu) nav noteiktas nekādas robežas attiecībā uz vecumu kuģim, kuram var tikt palielināta ražošanas jauda jautājumā par drošību. Šī noteikuma redakcija no pirmā acu uzmetiena pieļauj jebkādu ražošanas jaudas palielināšanu, kas izriet no uzlabojumiem jautājumā par drošību, ja vien šo palielinājumu rezultātā netiek izraisīts zvejas intensitātes palielinājums. Ja Padome būtu gribējusi izslēgt jaunus kuģus, tā to būtu noteikti precizējusi (šajā sakarā skat. turpmāk 117. punktu).

106 Tāpat ir jāatzīst, ka pārējie noteikumi, kas attiecas uz Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktā paredzēto izņēmumu, proti, Lēmuma 98/125 pielikuma 3.3. punktu (skat. iepriekš 2. punktu) un Regulas Nr. 2792/1999 6. panta 2. punktu (skat. iepriekš 3. punktu), neietver nekādu norādi uz to, ka šis izņēmums attiecas tikai uz tiem kuģiem, kuriem ir vairāk par pieciem gadiem (skat. arī Lēmuma 97/413 divpadsmito apsvērumu).

107 Šajā ziņā ir jāatzīmē, ka Regulas Nr. 2792/1999 6. panta nosaukums ir “Flotes atjaunošana un zvejas kuģu modernizācija”. Komisija tiesas sēdes laikā atzina, ka šīs regulas 6. panta 2. punktā ir atsauce uz Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktu. Pirmās instances tiesa uzskata, ka, ņemot vērā tai skaitā minēto nosaukumu, ja 6. panta

2. punkts būtu piemērojams tikai attiecībā uz veciem kuģiem, regulā tas būtu precizēts.

108 Pretēji tam, kā to apgalvo Komisija, ar Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktā paredzēto uzlabojumu jēdzienu tas nav jāsaprot kā uzlabojumi, kas ir sniegti kādam konkrētam kuģim, bet ir jāsaprot kā tāds, kas atsaucas uz valsts floti. Šajā ziņā it īpaši ir jāatzīmē, ka Lēmuma 98/125 pielikuma 3.3. punkta pielikumā ir atsauce uz valsts flotes “drošības uzlabojumu programmu” vispār.

109 Tāpat ir jāņem vērā Lēmuma 97/413 mērķi. Šī lēmuma nolūks ir saglabāt zivju krājumus Kopienų ūdeņos. Tomēr Padome ir ņēmusi vērā “vajadzību nodrošināt iespējami augstākus drošības standartus Kopienų zvejas flotes ietvaros” (divpadsmitais apsvērumš). Tādējādi tā minētajā lēmumā iekļāva 3. pantu (kas attiecas uz zvejas kuģiem, kuru kopējais garums ir vismaz divpadsmit metri, neskaitot tralerus) un 4. panta 2. punktu.

110 Pretēji tam, kā Komisija to ļauj noprast, nodrošinot iepriekš minēto Lēmuma 97/413 mērķi, nav nepieciešams izslēgt jaunus kuģus no režīma, kas ir noteikts ar šī lēmuma 4. panta 2. punktu. Šajā ziņā Pirmās instances tiesa uzsver, ka šis pēdējais minētais noteikums atbilst šim mērķim, jo tas aizliedz jebkādu zvejas intensitātes palielināšanu. Komisija, kas atsaucas uz ļoti ievērojamiem apjoma palielinājumiem, kas nav pamatoti ar drošības apsvērumiem, varēja pārbaudīt kuģus katrā atsevišķā gadījumā, lai konstatētu, vai ir bijusi zvejas intensitātes palielināšanās. Tā pati norādīja, ka ar šādu palielināšanās aizliegumu ir paredzēts izpildīt galveno Lēmuma 97/413 mērķi — samazināt Kopienų nozvejas daudzumu (skat. iepriekš 85. punktu).

- 111 Komisija apgalvo, ka Lēmuma 97/413 4. panta 2. punkts neparedz ieviest procedūru par jaunu zvejas kuģu pievienošanos flotei. Šo procedūru regulē ar Regulas Nr. 2792/1999 6. pantā un Lēmuma 97/413 6. pantā paredzēto sistēmu par pievienošanos flotei un izstāšanos no tās.
- 112 Prasītāji neapstrīd šos Komisijas apgalvojumus. Faktiski tie atzīst, ka visiem jaunajiem kuģiem ir jāievēro procedūra par pievienošanos flotei, kas ir paredzēta šajos pēdējos minētajos noteikumos. Tomēr nekas neveido šķērsli tam, ka uz kuģi, kas pievienojas flotei atbilstoši Regulas Nr. 2792/1999 6. pantā un Lēmuma 97/413 6. pantā paredzētajai sistēmai par pievienošanos flotei un izstāšanos no tās, tiek attiecināts ar Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktu paredzētais izņēmums. Regulas Nr. 2792/1999 6. panta 2. punkta pēdējā teikumā ir paredzēts, ka jebkādu ražošanas jaudas pieaugumu dalībvalstis kontrolē minētās regulas 6. panta 1. punktā paredzēto pastāvīgo uzraudzības pasākumu flotes atjaunošanai un modernizēšanai ietvaros.
- 113 Ir jāpiebilst, ka sistēma par pievienošanos flotei un izstāšanos no tās, uz ko ir izdarīta atsauce Lēmuma 97/413 6. pantā, nav ierobežota ar jauniem kuģiem. Lai lietotu kuģi (kas agrāk bija, piemēram, citas valsts flotē), ir svarīgi šajā sistēmā mazināt ražošanas jaudu. Tātad Komisija neapstrīd to, ka uz tādiem kuģiem, kas agrāk bija citas valsts flotē, varētu tikt attiecināta ražošanas jaudas palielināšana saskaņā ar šī paša lēmuma 4. panta 2. punktu.
- 114 Turklāt Pirmās instances tiesa norāda, ka Komisija pati ir interpretējusi Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktu kā tādu, kas pieļauj, ka lūgumi palielināt ražošanas jaudu ir saistīti ar jaunu kuģu ieviešanu.

115 Šajā sakarā ir jāatzīmē, ka no Lēmuma 2002/70 priekšdarbiem, kuru rezultātā kopš 2002. gada 1. janvāra no Lēmuma 97/413 tika svītrots 4. panta 2. punkts, ir redzams, ka Komisija bija uzskatījusi, ka šis pēdējais minētais noteikums attiecās arī uz jauniem kuģiem. Lēmuma 97/413 piemērošanas periods ar Lēmumu 2002/70 tika pagarināts līdz 2002. gada 31. decembrim. Tomēr atbilstoši Padomes lēmuma priekšlikuma iemeslu izklāstam, ar ko groza Komisijas izteikto Lēmumu 97/413 [COM(2001) 322 galīgā redakcija]:

“Jebkādam [Lēmuma 97/413] pagarinājumam ir jābūt vismaz saskaņotam ar pasākumiem, kuru mērķis ir padarīt efektīvākus [MAGP IV mērķus]. Tādējādi ar pielikumā pievienoto priekšlikumu tiek atceltas pašlaik atbilstoši Lēmuma 97/413 3. un 4. pantam pastāvošās iespējas [...] drošības apsvērumu dēļ tiek paplašināti MAGP mērķi. Visi jaunie kuģi ir jābūvē, ievērojot noteiktus minimālos drošības standartus un aktuālos ražošanas jaudas mērķus, kas sniedz to uzbūvēšanai vajadzīgo ražošanas jaudu.” [Neoficiāls tulkojums]

116 No šīs rindkopas skaidri izriet, ka Komisija pati ir uzskatījusi, ka Lēmuma 97/413 4. panta 2. punkts pieļauj lūgumus par ražošanas jaudas palielināšanu saistīt ar jaunu kuģu ieviešanu un ka tādēļ tā domā atcelt šo noteikumu, jo tas saskaņā ar Komisijas teikto pieļauj pārmērīgu MAGP IV mērķu palielināšanu.

117 Ir jāpiebilst, ka vienu gadu pēc tam, kad bija pieņemts Lēmums 2002/70, Padome pieņēma Regulu Nr. 2371/2002, kuras 11. panta 5. punktā atšķirībā no Lēmuma 97/413 4. panta 2. punkta nepārprotami bija paredzēts, ka ražošanas jaudas palielinājums, tostarp jautājumā par drošību, ir iespējams tikai tiem zvejas kuģiem,

kuru vecums ir pieci un vairāk gadi (skat. iepriekš 5. punktu). Šī noteikuma redakcija ir precīza un ierobežojoša pretēji tai, kāda tā ir Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktā.

118 Komisija, kas atzīst, ka Regulas Nr. 2371/2002 11. panta 5. punkts, kas ir stājies spēkā 2003. gada 1. janvārī, šajā gadījumā nav piemērojams un ka tai vajadzēja pieņemt apstrīdēto lēmumu, pamatojoties uz noteikumiem, kādi bija piemērojami lūgumu saņemšanas brīdī, proti, Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktu, tomēr tā apgalvo, ka šajā gadījumā Regulā Nr. 2371/2002 “ir atspoguļota tās nostāja”. Šajā ziņā ir jāatzīst, ka līdzības starp Regulas Nr. 2371/2002 11. panta 5. punktu un apstrīdētajā lēmumā izklāstītajiem kritērijiem ir acīmredzamas. Tomēr šie kritēriji nav minēti Lēmumā 97/413 un to rezultātā ir mainīta šīs pēdējās minētās regulas piemērojamība. Ja Komisijai bija iebildumi pret Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktu (skat. iepriekš 115. punktu), tai tomēr nebija tiesību mainīt tās piemērojamību (skat. iepriekš 101. punktu).

119 Turklāt, kā to pamatoti atzīmēja prasītāji un Īrija, ir jāatzīst, ka no sarakstes starp Īriju un Komisiju attiecībā uz lūgumiem palielināt ražošanas jaudu ir redzams, ka šie pēdējie minētie lūgumi attiecās tikai uz tādiem jauniem kuģiem, uz kuriem varēja attiecināt Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktu.

120 Ar 1999. gada 28. oktobra vēstuli Īrija pirmoreiz prasīja Komisijai palielināt ražošanas jaudu, piemērojot Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktu. Šī prasība bija pamatota ar septiņiem jaunu kuģu īpašnieku lūgumiem to būvniecības laikā. Komisija savā 1999. gada 10. decembra atbildē neizvirzīja nekādu iebildumu attiecībā uz to, ka lūgums bija saistībā ar jauniem kuģiem. Tā aprobežojās ar to, ka norādīja, ka “telpas apjoms, kas attiecas uz drošību uz kuģiem, kuri tiek izņemti [no

flotes] ir jāzina, lai varētu aprēķināt papildu apjomus, kas domāti drošībai uz jauniem kuģiem”.

121 Šajā sarakstē Komisija pastāvēja uz to, ka tā grib redzēt veikto salīdzinājumu starp jauniem un tiem vecajiem kuģiem, kas bija paredzēti nomainīšanai. Tādējādi 2001. gada 23. janvāra vēstulē tā norādīja, ka tā apzinājās to, ka apjomi, kas varēja tikt uzskatīti par tādiem, kuri bija domāti drošībai, bija lielāki uz jauniem kuģiem nekā uz tiem, kurus tie nomainīja, bet, ka, ja vien tos nevar aprēķināt, nav iespējams palielināt MAGP mērķus, lai to ņemtu vērā. Neraugoties uz saraksti starp Īriju un Komisiju, tai skaitā vēstulēm, kas bija nosūtītas 2001. gada beigās par attiecīgajiem lūgumiem, kas nepārprotami attiecās uz jauniem kuģiem, tikai apstrīdētajā lēmumā Komisija pirmoreiz norādīja, ka jaunie kuģi tika izslēgti no režīma, kas ir ticis noteikts ar Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktu.

122 Turklāt ir jāatzīst, ka nostāja, ko šajā gadījumā ir pieņēmusi Komisija, ir pretrunīga. No vienas puses, tā apgalvo, ka Lēmuma 97/413 4. panta 2. punkts neattiecas uz jauniem kuģiem. No otras puses, tā, pamatojoties uz šo pašu noteikumu, ļauj palielināt ražošanas jaudu jauniem kuģiem, ja ar tiem tiek nomainīti jūrā pazudušie kuģi (ceturtais kritērijs). Tomēr, ja ar Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktu tiek izslēgti jauni kuģi, ar šo pašu noteikumu nevar pamatot ražošanas jaudas palielinājumus tiem jaunajiem kuģiem, ar kuriem tiek nomainīti jūrā pazudušie kuģi.

123 Komisijas argumentam, saskaņā ar ko jūrā pazudušo kuģu īpašniekiem bija tie jānomaina, nevar piekrist. Pat ja tas tā būtu, tik un tā Komisija šādi pieļāva, ka uz jauniem kuģiem tiek attiecināts Lēmuma 97/413 4. panta 2. punkts, apstiprinot to, ka šis noteikums izslēdz jaunus kuģus. Turklāt ir jāatzīmē, ka attiecībā uz vecā kuģa

īpašnieku, pat tad, ja arī viņam tas bija jānomaina tāpēc, ka tas ir kļuvis nelietojams vai nedrošs, Komisija izslēdz Lēmuma 97/413 4. panta 2. punkta attiecināšanu.

124 Attiecībā uz Komisijas argumentu, saskaņā ar ko nebija iespējams aprēķināt efektivitātes pieaugumu tiem jaunajiem kuģiem, ar kuriem tiek nomainīti tie, kas ir pazuduši jūrā, ir jāatgādina, ka Komisija atzina, ka jauni kuģi automātiski palielina zvejas intensitāti (skat. turpmāk 126. punktu). Tātad Komisija nevarēja vienlaikus apgalvot, ka jauni kuģi ir daudz efektīvāki nekā tie, kurus tie nomaina, un pamatot jūrā pazudušo kuģu nomaiņu ar jauniem kuģiem tādēļ, ka tā nevar aprēķināt jauno kuģu efektivitātes pieaugumu.

125 Ir jāpiebilst, ka Komisija pamata par vienlīdzīgas attieksmes principa pārkāpumu ietvaros atzīst, ka “īpašnieks, kas vēlas nopirkt jaunu kuģi, [var] pārdot veco un, iespējams, pārnest daļu no sava aprīkojuma uz jauno kuģi”. No tā izriet, ka tie elementi, kuru rezultātā jaunais kuģis kļūst efektīvāks, uz šāda kuģa nepastāv automātiski.

126 Komisija apgalvo, ka tas ir vispāratzīts, ka jauni kuģi ir efektīvāki nekā tie, kurus tie nomaina, tā ka, pat ja to tonnāža un jauda paliek nemainīga, jauna kuģa “reālā ražošanas jauda” ir lielāka. Tādējādi jauna kuģa ieviešana neizbēgami izraisa “attiecīgo kuģu zvejas intensitātes palielinājumu” un tātad uz to neattiecas ar Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktu paredzētais izņēmums.

127 Ir jāatzīst, ka Komisija nav pietiekami juridiski pierādījusi, ka jauna kuģa ieviešana neizbēgami izraisa zvejas intensitātes palielinājumu.

128 Faktiski šajā konkrētajā gadījumā nav strīda par to, ka kuģa zvejas intensitāte ir definēta kā tā darbības un ražošanas jaudas, kas izteikta BT, iznākums [skat. Lēmuma 97/413 1. panta 2. punktu un Lēmuma 98/125 3. panta 1. punkta iii) apakšpunktu]. Turklāt no Lēmuma 97/413 4. panta 2. punkta izriet, ka ražošanas jaudas palielinājums nav atļauts, ja tas izraisa zvejas intensitātes palielinājumu. Tātad, pat ja var pieņemt to, ka vispārēji jaunie kuģi ir efektīvāki par vecajiem kuģiem, tomēr no tā nevar izdarīt secinājumus par to, ka no zvejas intensitātes viedokļa visi jaunie kuģi noteikti un parasti ir efektīvāki par tiem, kurus tie nomaina. Tādējādi tehnoloģiskie uzlabojumi, uz kuriem atsaucas Komisija (skat. iepriekš 88. punktu), noteikti neattiecas uz visiem kuģiem. Šajā pašā sakarībā ir jāatzīmē, ka salīdzinoši jauna un jau ar modernām tehnoloģijas ierīcēm aprīkota kuģa īpašnieks var nomainīt savu kuģi ar jaunu kuģi, kas ir drošāks un stabilāks, lai netiktu palielināta zvejas intensitāte.

129 Ir jāatzīmē, ka nekas neliedza Komisijai katrā atsevišķā gadījumā noteikt, vai jaunie kuģi tiešām izraisīja zvejas intensitātes palielinājumu salīdzinājumā ar vecākiem kuģiem.

130 Attiecībā uz Komisijas argumentu, saskaņā ar ko jaunam kuģim jau bija jāatbilst nesenajiem drošības standartiem un tam nebija nepieciešami būtiski uzlabojumi, faktiski ir jārunā par Komisijas politisko nostāju, kas tagad ir nostiprināta atbilstošā tiesiskajā regulējumā (skat. iepriekš 117. un 118. punktu) Tomēr uz šo Komisijas nostāju nevar atsaukties, lai *ex post facto* grozītu Lēmuma 97/413 4. panta 2. punkta noteikumus. Var domāt, ka likumdevējs laikā, kad tika pieņemts šis lēmums, uzskatīja, ka vecu kuģu nomaīņa pret jauniem kuģiem varētu būt vēlāma no drošības viedokļa.

- 131 Turklāt Komisija apgalvo, ka attiecībā uz jaunu kuģi ražošanas jauda palielinās ne tikai sakarā ar uzlabojumiem jautājumā par drošību, bet arī sakarā ar jauna kuģa vispārējo pārākumu. Tādējādi nav iespējams noteikt, vai ražošanas jaudas palielinājums ir radies “tikai” sakarā ar uzlabojumiem jautājumā par drošību, kā tas ir paredzēts Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktā.
- 132 Šim argumentam nevar piekrist. Papildus tam, ka Komisija vispārīgi spriež par jaunu kuģu pārākumu, neizdarot atsauci uz katra lūguma apstākļiem (skat. iepriekš 128. punktu), salīdzinoša pārbaude, kas bija vajadzīga, lai noteiktu jaunu kuģu ražošanas jaudas palielinājumu, kas izriet gan no uzlabojumiem jautājumā par drošību, gan no citiem uzlabojumu veidiem, bija sarakstes starp Komisiju un Īrijas valdību priekšmets. Pēc Komisijas pieprasījuma lūgumus pārformulēja, lai tā varētu veikt vajadzīgos salīdzinājumus. Tādējādi tā nevar turpināt atsaukties uz neiespējamību noteikt, vai palielinājums bija sakarā ar uzlabojumiem jautājumā par drošību.
- 133 Visbeidzot ar ceturto kritēriju uzlabojumu jautājumā par drošību jēdziens tiek aprobežots ar “modernizācijas darbiem uz galvenā klāja” (skat. iepriekš 13. punktā sesto kritēriju). Nav strīda par to, ka vairāki prasītāju lūgumi bija par tilpuma palielināšanu zem galvenā klāja. Šajā ziņā ir pietiekami konstatēt, ka izmaiņas uz klāja bija aizliegtas saskaņā ar Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktu, ja to rezultātā tiek izraisīts zvejas intensitātes palielinājums. Tomēr Komisija nav pierādījusi, vai šāda veida izmaiņas parasti izraisīja šādu palielinājumu. Komisijai, atkal izlemjot šo jautājumu, vajadzēja pārbaudīt kuģus katrā gadījumā atsevišķi.
- 134 Ņemot vērā visu iepriekš minēto, ir jāsecina, ka Komisija, apstrīdētajā lēmumā pieņemot kritērijus, kādi nebija paredzēti šajā gadījumā piemērojamajā tiesiskajā

regulējumā, ir pārkāpusi savas pilnvaras. Tāpēc pirmais pamats ir jāpieņem un apstrīdētais lēmums ir jāatceļ; pārējie pamati nav jāizvērtē.

Par tiesāšanās izdevumiem

- ¹³⁵ Atbilstoši Reglamenta 87. panta 2. punktam lietas dalībniekam, kuram spriedums nav labvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs. Tā kā Komisijai spriedums nav labvēlīgs, tai, neskarot savas pašas tiesāšanās izdevumus, ir jāpiespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus saskaņā ar prasītāju prasījumiem. Īrija sedz savus tiesāšanās izdevumus pati atbilstoši Reglamenta 87. panta 4. punktam.

Ar šādu pamatojumu

PIRMĀS INSTANCES TIESA (pirmā palāta)

nospriež:

- 1) *Thomas Faherty* (T-224/03), *Ocean Trawlers Ltd* (T-226/03), *Larry Murphy* (T-236/03) un *O'Neill Fishing Co. Ltd* (T-239/03) celtās prasības noraidīt;

- 2) **Komisijas 2003. gada 4. aprīļa Lēmumu 2003/245/EK attiecībā uz Komisijas saņemtajiem lūgumiem palielināt daudzgadu vadības programmas IV mērķus, lai palielinātu drošību, kuģošanu jūrā, higiēnu, produktu kvalitāti un darba apstākļus uz zvejas kuģiem, kuru kopējais garums ir lielāks par 12 metriem, atcelt, jo tas attiecas uz citu prasītāju kuģiem;**
- 3) **Komisija sedz savus tiesāšanās izdevumus pati, kā arī atlīdzina prasītāju, kas minēti 2. punktā, tiesāšanās izdevumus;**
- 4) **prasītāji, kas minēti 1. punktā, sedz savus tiesāšanās izdevumus paši;**
- 5) **Īrija sedz savus tiesāšanās izdevumus pati.**

Cooke

García-Valdecasas

Labucka

Pasludināts atklātā tiesas sēdē Luksemburgā 2006. gada 13. jūnijā.

Sekretārs

Priekšsēdētājs

E. Coulon

R. García-Valdecasas

PIELIKUMS

T-219/03 *Mullglen Ltd*, Kilibegsa [*Killybegs*] (Īrija),

T-220/03 *Cavankee Fishing Co. Ltd*, Grinkāsla [*Greencastle*] (Īrija),

T-221/03 *Padraigh Coneely*, ar dzīvesvietu Klērgalvejā [*Claregalway*] (Īrija),

T-222/03 *Island Trawlers Ltd*, Kilibegsa,

T-223/03 *Joseph Doherty*, ar dzīvesvietu Burtonportā [*Burtonport*] (Īrija),

T-224/03 *Thomas Faherty*, ar dzīvesvietu Kilronanā, Aranū salās [*Kilronan, Aran Islands*] (Īrija),

T-225/03 *Pat Fitzpatrick*, ar dzīvesvietu Inišmorā [*Inishmore*], Aranū salās (Īrija),

T-226/03 *Ocean Trawlers Ltd*, Kilibegsa,

T-227/03 *Brendan Gill*, ar dzīvesvietu Lifordā [*Lifford*] (Īrija),

T-228/03 *Eugene Hannigan*, ar dzīvesvietu Kilibegsā,

T-229/03 *Edward Kelly*, ar dzīvesvietu Grinkāsla [*Greencastle*],

T-230/03 **Peter McBride**, ar dzīvesvietu Dauningsā [*Downings*] (Īrija),

T-231/03 **Hugh McBride**, ar dzīvesvietu Dauningsā,

T-232/03 **Adrian McClennaghan**, ar dzīvesvietu Grīnkāslā,

T-233/03 **Noel McGing**, ar dzīvesvietu Kilibegsā,

T-234/03 **Eamon McHugh**, ar dzīvesvietu Kilibegsā,

T-235/03 **Gerard Minihane**, ar dzīvesvietu Skiberēnā [*Skibbereen*] (Īrija),

T-236/03 **Larry Murphy**, ar dzīvesvietu Kāshtaunberē [*Castletownbere*] (Īrija),

T-237/03 **Eileen Oglesby**, ar dzīvesvietu Kīnkāslā [*Kincasslagh*] (Īrija),

T-238/03 **Patrick O'Malley**, ar dzīvesvietu Galvejā [*Galway*] (Īrija),

T-239/03 **O'Neill Fishing Co. Ltd**, Kilibegsa,

T-240/03 **Cecil Sharkey**, ar dzīvesvietu Klogerhedā [*Clogherhead*] (Īrija).