

FÖRSTAINSTANSRÄTTENS DOM (första avdelningen)  
den 13 juni 2006\*

I de förenade målen T-218/03–T-240/03,

**Cathal Boyle**, Killybegs (Irland), och 22 andra sökande som namnges i en bilaga, företrädda av advokaterna P. Gallagher, A. Collins och D. Barry,

klagande,

med stöd av

**Irland**, företrätt av D. O'Hagan och C. O'Toole, båda i egenskap av ombud, biträdda av D. Conlan Smyth, barrister, med delgivningsadress i Luxemburg,

intervenient,

\* Rättegångsspråk: engelska.

mot

**Europeiska gemenskapernas kommission**, företrädd av G. Braun och B. Doherty, båda i egenskap av ombud, med delgivningsadress i Luxemburg,

svarande,

angående en talan om ogiltigförklaring av kommissionens beslut 2003/245/EG av den 4 april 2003 om de ansökningar som kommissionen har mottagit om utökning av FUP IV-målen med hänsyn till förbättringar av säkerhet, navigation till sjöss, hygien, produktkvalitet och arbetsförhållanden när det gäller fartyg vars totala längd överskrider 12 meter (EUT L 90, s. 48), i den del det innebär avslag på ansökningarna om kapacitetsökning för sökandenas fartyg,

meddelar

FÖRSTAINSTANSRÄTTEN (första avdelningen)

sammansatt av ordföranden J.D. Cooke samt domarna R. García-Valdecasas och I. Labucka,

justitiesekreterare: handläggaren J. Plingers,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 23 november 2005,

följande

## Dom

### Tillämpliga bestämmelser

- 1 Artikel 4.2 i rådets beslut 97/413/EG av den 26 juni 1997 om mål och närmare bestämmelser för omstrukturering av gemenskapens fiskerisektor under perioden från och med den 1 januari 1997 till och med den 31 december 2001 i syfte att uppnå bestående jämvikt mellan resurserna och utnyttjandet av dessa (EGT L 175, s. 27) har följande lydelse:

”I de fleråriga utvecklingsprogrammen för medlemsstaterna skall de kapacitetsökningar som uteslutande beror på förbättringar av säkerheten från fall till fall motivera en motsvarande ökning av målen för flottsegmenten, om de inte ökar de berörda fartygens fiskeansträngning.”

- 2 Punkt 3.3 i bilagan till kommissionens beslut 98/125/EG av den 16 december 1997 om godkännande av det fleråriga utvecklingsprogrammet för fiskeflottan i Irland för perioden den 1 januari 1997–31 december 2001 (EGT L 39, 1998, s. 41) (nedan kallad FUB IV) har följande lydelse:

”Medlemsstaterna får när som helst till kommissionen överlämna ett program för förbättring av säkerheten. I enlighet med artiklarna 3 och 4 i ... beslut 97/413 ... skall

kommissionen besluta om någon sådan kapacitetsökning som förutses i ett sådant program motiverar att målen i FUP IV ökas i motsvarande utsträckning.

...”

- 3 Artikel 6 i rådets förordning (EG) nr 2792/1999 av den 17 december 1999 om föreskrifter och villkor för gemenskapens strukturstöd inom fiskerisektorn (EGT L 337, s. 10) har följande lydelse:

”1. Förnyelsen av flottan och moderniseringen av fiskefartygen skall ske enligt denna avdelning.

Varje medlemsstat skall för godkännande i enlighet med förfarandet i artikel 23.2 till kommissionen överlämna en permanent ordning för övervakning av förnyelsen och moderniseringen av flottan. Inom ramen för denna ordning skall medlemsstaterna visa att inträde i och utträde ur flottan kommer att hanteras så att kapaciteten inte överstiger de årliga mål som fastställs i det vägledande årliga programmet, totalt och för varje berört segment, eller där detta är tillämpligt, att fiskekapaciteten gradvis minskas så att dessa mål uppnås.

Denna ordning skall särskilt ta hänsyn till att annan kapacitet än fartyg med en längd som understiger tolv meter, trålare undantagna, som har dragits in med offentligt stöd, inte kan ersättas.

2. Medlemsstaterna kan lämna in en begäran om en klart fastställd och kvantifierad utökning av kapacitetsmålen för sådana åtgärder som förbättrar säkerhet, navigation till sjöss, hygien, produktkvalitet och arbetsförhållanden, under förutsättning att dessa åtgärder inte medför ett högre utnyttjande av berörda resurser.

En sådan begäran skall granskas av kommissionen och godkännas enligt förfarandet i artikel 23.2. Medlemsstaterna skall förvalta varje kapacitetsökning enligt den permanenta ordning som anges i punkt 1.”

- 4 Artikel 4.2 i beslut 97/413 upphävdes den 1 januari 2002 genom rådets beslut 2002/70/EG av den 28 januari 2002 om ändring av rådets beslut 97/413 (EGT L 31, s. 77).
- 5 Artikel 11.5 i rådets förordning (EG) nr 2371/2002 av den 20 december 2002 om bevarande och hållbart utnyttjande av fiskeresurserna inom ramen för den gemensamma fiskeripolitiken (EGT L 358, s. 59) har följande lydelse:

”På fiskefartyg som är fem år gamla eller äldre får modernisering över huvuddäcket för att förbättra säkerheten ombord, arbetsförhållanden, hygien och produktkvalitet öka fartygets tonnage under förutsättning att denna modernisering inte ökar fartygets fångstmöjligheter ...”

## Bakgrund till tvisten

- 6 Sökandena är ägare till fartyg som ingår i den irländska fiskeflottan.
  
- 7 Mellan åren 1999 och 2001 skriftväxlade departementet för flottan (nedan kallat departementet) och kommissionen med varandra angående artikel 4.2 i beslut 97/413.
  
- 8 Under denna period, och särskilt i november och december 2001, ansökte vardera av sökandena hos departementet om en kapacitetsökning med anledning av de förbättringar av säkerheten som gjorts i enlighet med artikel 4.2 i beslut 97/413 och punkt 3.3 i bilagan till beslut 98/125.
  
- 9 Genom skrivelse av den 14 december 2001 ansökte departementet hos kommissionen i enlighet med artikel 4.2 i beslut 97/413 om en ökning med 1 304 bruttoton för segmentet för fiskefartyg med flera ändamål och med 5 335 bruttoton för det pelagiska segmentet av den irländska fiskeflottan. Detta brev utgjorde ett komplement till en tidigare ansökan angående två fartyg, som departementet översänt till kommissionen såsom "pilotfall".
  
- 10 Av skrivelsen av den 14 december 2001 framgår det att den följde på ansökningar som gjorts av 38 fartygsägare som antingen hade ändrat eller bytt ut sina fartyg eller som avsett att göra detta. Till skrivelsen bifogades utförlig information beträffande de 38 ifrågakarande fartygen. Det framgår av en tabell som bifogats det nämnda brevet att 18 av de sökande finns med bland de 38 fartygsägarna.

- 11 Genom skrivelser av den 19 och den 21 december 2001 översände departementet information till kommissionen om de fartyg som ägs av de resterande sökande.
- 12 Kommissionen antog den 4 april 2003 beslut 2003/245/EG om de ansökningar som kommissionen hade mottagit om utökning av FUP IV-målen med hänsyn till förbättringar av säkerhet, navigation till sjöss, hygien, produktkvalitet och arbetsförhållanden när det gäller fartyg vars totala längd överskrider 12 meter (EUT L 90, s. 48) (nedan kallat det ifrågasatta beslutet).
- 13 Artikeldelen i det ifrågasatta beslutet har följande lydelse:

*Artikel 1*

Ansökningars giltighet

Ansökningar om en ökning av FUP IV-tonnagemål kommer att betraktas som giltiga på följande villkor:

1. Medlemsstaten skall ha gjort sina ansökningar för enskilda fall före den 31 december 2001.
2. Fartyget skall vara vederbörligen registrerat i gemenskapens flottregister.

3. Det berörda fartyget skall ha en total längd på 15 meter eller mer.
  
4. Ökningen av tonnage skall vara en följd av moderniseringsarbeten som har utförts över huvuddäck eller skall utföras på ett existerande registrerat fartyg som är minst fem år gammalt det datum då arbetena påbörjas. Om ett fartyg förlorats till sjöss skall en ökning i tonnage vara en följd av att ersättningsfartyget har en större volym över huvuddäck jämfört med det fartyg som gått förlorat.
  
5. En tonnageökning är motiverad om den sker i syfte att förbättra säkerhet, navigation till sjöss, hygien, produktkvalitet och arbetsförhållanden.
  
6. Volymen under huvuddäck på det fartyg som omfattats av förändringsarbeten eller ersättningsfartyget skall inte ha ökat.

Ansökningar om en ökning av FUP IV-målen för maskinstyrka kommer inte att beaktas.

## *Artikel 2*

De ansökningar som har godkänts i enlighet med kriterierna i artikel 1 förtecknas i bilaga I.



De ansökningar som har avvisats i enlighet med kriterierna i artikel 1 förtecknas i bilaga II.

### *Artikel 3*

Detta beslut riktar sig till Konungariket Belgien, Republiken Irland, Konungariket Nederländerna, Konungariket Sverige och Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland.”

- 14 Samtliga av sökandenas fartyg finns med på listan över ”ansökningar som har avvisats” i bilaga II till det ifrågasatta beslutet.

### **Förfarandet och parternas yrkanden**

- 15 Sökandena har väckt förevarande talan som har registrerats under numren T-218/03–T-240/03, genom ansökningar som inkom till förstainstansrättens kansli den 13 juni 2003. Sökandena har godkänt förstainstansrättens förslag om att målen skall handläggas gemensamt som om det var fråga om ett enda mål.
- 16 Genom beslut av den 20 januari 2004 av ordföranden på förstainstansrättens femte avdelning gavs Irland tillstånd att intervensera till stöd för sökandenas yrkanden. Irland inkom med sin interventionsinlägga den 10 mars 2004. Kommissionen bemötte denna inlägga genom skrivelse som inkom den 16 juni 2004.

- 17 Genom beslut av den 8 december 2004 anmodade förstainstansrätten (första avdelningen), som en åtgärd för processledning, sökandena att inkomma med handlingar som visar att de är ägare till de ifrågavarande fartygen. Sökandena efterkom denna begäran.
- 18 På grundval av referentens rapport beslutade förstainstansrätten att inleda det muntliga förfarandet och anmodade, såsom en åtgärd för processledning, parterna att inkomma med vissa handlingar och att besvara vissa skriftliga frågor.
- 19 Parterna utvecklade sin talan och svarade på förstainstansrättens frågor vid förhandlingen den 23 november 2005.
- 20 Sedan parterna under förhandlingen hade hörts i frågan beslutade förstainstansrätten att förevarande mål skulle förenas vad gäller domen i enlighet med artikel 50 i rättegångsreglerna.
- 21 Sökandena och Irland har yrkat att förstainstansrätten skall
- ogiltigförklara det ifrågasatta beslutet i den del ansökningarna om ökad kapacitet för deras fartyg avslås, och
  - förplikta kommissionen att ersätta rättegångskostnaderna.

22 Kommissionen har yrkat att förstainstansrätten skall

- avvisa talan, och
- i andra hand, ogilla talan, samt
- förplikta sökandena att ersätta rättegångskostnaderna.

### **Huruvida talan kan tas upp till sakprövning**

- 23 Kommissionen har framställt en invändning om rättegångshinder i förvarande mål och har till stöd för denna invändning anfört att sökandena inte är direkt och personligen berörda av det ifrågasatta beslutet i den mening som avses i artikel 230 fjärde stycket EG.
- 24 Kommissionen har också gjort gällande att vissa av de sökande inte har visat att de är ägare till de ifrågavarande fartygen. Under förhandlingen har kommissionen emellertid återkallat denna invändning.

### *Parternas argument*

- 25 Kommissionen har inledningsvis gjort gällande att det ifrågasatta beslutet riktar sig till de berörda medlemsstaterna. Beslutet riktar sig inte till sökandena, dessa namnges inte i beslutet och de har inte heller haft någon direkt dialog med kommissionen.

- 26 Det ifrågasatta beslutet fattades till följd av en ansökan från Irland om att öka kapaciteten för hela dess fiskeflotta. Trots att Irland stöder sin ansökan på omständigheter som rör bestämda fartyg kan beslutet i själva verket inte anses rikta sig till sökandena.
- 27 Kommissionen har gjort gällande att sökandena inte är personligen berörda av det ifrågasatta beslutet. De berörs endast av detta beslut genom att de äger fartyg på Irland. Deras äganderätt till fartygen påverkas inte av det ifrågasatta beslutet och de kan fortsätta att använda sina fartyg för att fiska (se dom av den 17 januari 1985 i mål 11/82, Piraiki-Patraiki m.fl. mot kommissionen, REG 1985, s. 207, punkt 13). Kommissionen har tillagt att sökandena, även för det fall denna kategori av ägare av fiskefartyg på Irland utsluts helt, inte påverkas mer än någon annan ägare av fiskefartyg på Irland.
- 28 Vad gäller omständigheten att sökandenas fartyg nämns i bilaga II till det ifrågasatta beslutet har kommissionen förklarat att detta endast följer av beslutets sakliga sammanhang (se dom av den 10 juli 1996 i mål T-482/93, Weber mot kommissionen, REG 1996, s. II-609).
- 29 Kommissionen har förkastat den jämförelse som sökandena gjort med det ovan i punkt 27 nämnda målet Piraiki-Patraiki m.fl. mot kommissionen, som enligt kommissionen bygger på en felaktig bedömning, från sökandens sida, av de faktiska omständigheterna och hur de skall bedömas juridiskt och som går ut på att sökandena har överlämnat individuella ansökningar om utökad kapacitet till kommissionen.
- 30 Det framgår av rättspraxis att en åtgärds allmänna räckvidd och alltså dess normativa karaktär inte kan ifrågasättas på grundval av att det är möjligt att mer eller mindre exakt fastställa hur många eller till och med vilka rättssubjekt som vid ett givet tillfälle är föremål för åtgärdens tillämpning, så länge som den tillämpas

med stöd av en objektiv rättslig eller faktisk situation som anges genom den ifrågavarande åtgärden i enlighet med dess mål. Det är inte tillräckligt att visa att den ifrågavarande åtgärden endast är tillämplig på en "sluten krets" av aktörer (se dom av den 7 november 1996 i mål T-298/94, Roquette Frères mot kommissionen, REG 1996, s. II-1531, punkterna 41 och 42). I vilket fall är den grupp av personer som i det förevarande fallet är knutna till de angivna fartygen inte tillräckligt fastställd, eftersom ett fartyg kan byta ägare.

- 31 Enligt kommissionen berörs sökandena inte heller direkt i den mening som avses i rättspraxis (se dom av den 12 juli 2001 i de förenade målen T-198/95, T-171/96, T-230/97, T-174/98 och T-225/99, REG 2001, s. II-1975, punkt 96). Det ifrågasatta beslutet har som enda rättsverkan att bevilja den irländska fiskeflottan en kapacitetsökning med 203 bruttoton (se artikel 4.2 i beslut 97/413). Sökandena har inte redogjort för huruvida det ifrågasatta beslutet har några verkningar på dem, trots att detta åligger dem enligt bevisbördan. Sökandena har inte heller gjort gällande att detta beslut har ändrat deras rättsliga situation.
- 32 Diskussionen kring beslutets direkta inverkan kan i det ifrågavarande fallet sammanfattas till en fråga, nämligen vad kommissionen har gjort sökandena. Kommissionen har också påpekat att om det ifrågasatta beslutet i verkligheten skulle ha haft automatiska verkningar skulle dessa redan ha känts av.
- 33 Det ankommer på medlemsstaterna att besluta hur kapacitetsökningen skall användas och vilka åtgärder som skall vidtas vad gäller de kapacitetsansökningar som överstiger den nivå som kommissionen har slagit fast (se artikel 6.2 i förordning nr 2792/1999). Samtliga beslut rörande de bestämda fartygen måste dessutom föregås av att de irländska myndigheterna tillämpar andra mellanliggande regler och besluten är således inte rent automatiska.

- 34 Kommissionen har tillbakavisat sökandenas påstående om att den har fattat ett beslut angående individuella fartyg. Kommissionen har också tillbakavisat relevansen av sökandenas exempel angående omständigheten att en kapacitetsökning avsedd för ett fartyg som finns med i bilaga I på nytt tilldelats ett annat fartyg. De ansökningar som tillsänts kommissionen har inte samma innehåll som de som sänts till en medlemsstat. Trots att en ägare till ett fartyg som finns med i bilaga I kan göra gällande berättigade förväntningar på grund av att dennes ansökningar beviljats på nationell nivå vad gäller tillståndet för dennes fartyg finns det vidare inte någon motsvarighet till dessa berättigade förväntningar vid ett negativt beslut. Å ena sidan skulle individuella fartyg fortfarande kunna beviljas en ökning av storleken trots att kommissionen har avslagit en ansökan om ökade kapacitetsmål för en hel fiskeflotta, eftersom en medlemsstat kan bevilja ansökningar om kapacitetsökning inom ramen för det tak som har slagits fast i samband med FUP IV. I synnerhet på Irland finns det en kapacitetsreserv. Å andra sidan finns det på Irland en sådan marknad för kapaciteter att en ägare kan köpa ytterligare kapacitet för ett nytt fartyg. Tvärt emot vad sökandena har påstått är det av betydelse att det finns en sådan marknad. Detta visar att ett negativt beslut från kommissionen inte nödvändigtvis leder till avslag på ansökningar som individuella operatörer tillsänder de irländska myndigheterna.
- 35 Kommissionen har vidare gjort gällande att ett stort antal av de sökande har kunnat fiska före det datum då det ifrågasatta beslutet antogs. Med andra ord kunde flera av de sökande under lång före det ifrågasatta beslutet åtnjuta den ekonomiska fördel som den extra kapaciteten innebär. Flera av sökandena kunde dessutom fortsätta att fiska efter det ovannämnda beslutet. Det irländska fiskeministeriet konstaterade i oktober 2003 att fem av de sökandes fartyg hade tillstånd. År 2004 erhöles tillstånd för de övriga fartygen som ägs av de sökande.
- 36 Som svar på sökandenas argument, att kommissionen utan att ange individuella fartyg endast hade kunnat bevilja Irland en kapacitetsökning med 203 bruttoton, har kommissionen påpekat att detta inte skulle ha ändrat beslutets rättsverkan, som bestäms genom det regelverk i vilket beslutet ingår och inte genom det ifrågasatta beslutets form (se dom av den 17 juni 1980 i de förenade målen 789/79 och 790/79, REG 1980, s. 1949, punkt 7).

- 37 Vad gäller Irlands argument att de sökande på grund av den irländska policyn för inträde i och utträde ur dess fiskeflotta skulle behöva bära en enorm kostnad (se nedan punkt 41), har kommissionen konstaterat att detta inte har åberopats av sökandena och att argumentet har framförts för sent. Detta argument får dessutom sökandenas påstående att falla, då det visar att varje eventuell negativ verkan för de sökande härrör från nationell lagstiftning och inte från det ifrågasatta beslutet. I de irländska bestämmelserna återges vissa gemenskapsrättsliga bestämmelser men de är inte några genomförandebestämmelser för det ifrågasatta beslutet.
- 38 Detta bekräftas av att Irland år 2003 antog en policy för beviljande av tillstånd för fiskefartyg (policydirektiv 2/2003). Denna policy följer inte automatiskt av det ifrågasatta beslutet och den visar vidare att de irländska myndigheterna har ett visst utrymme för eget skön när det gäller att utforma nationella bestämmelser rörande tillstånd.
- 39 Sökandena har gjort gällande att de berörs direkt och personligen av det ifrågasatta beslutet.
- 40 Vad gäller den direkta inverkan har sökandena bland annat gjort gällande att artikel 6.2 i förordning nr 2792/1999 (se punkt 33 ovan) ännu inte hade trätt i kraft vid tiden när det ifrågasatta beslutet antogs. I vilket fall som helst utgör omständigheten att kapacitetsökningarna enligt denna artikel skall förvaltas av medlemsstaterna inte något annat än ett enkelt krav på att medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att genomföra alla beslut om beviljande.
- 41 Irland har gjort gällande att det ifrågasatta beslutets rättsverkan är att sökandenas ansökningar om kapacitetsökning i fråga om tonnage uttryckligen avslås av säkerhetsskäl med stöd av de kriterier som anges i artikel 1 i detta beslut. Av

detta följer att sökandena får bära enorma kostnader, eftersom de blir tvungna att skaffa sig kapacitet i stället för det tonnage som används till den säkerhet som är föremål för ansökningarna.

### *Förstainstansrättens bedömning*

- 42 Enligt artikel 230 fjärde stycket EG får varje fysisk eller juridisk person väcka talan mot ett beslut som är riktat till honom eller mot ett beslut som, även om det utfärdats i form av en förordning eller ett beslut riktat till en annan person, direkt och personligen berör honom.
- 43 Eftersom det ifrågasatta beslutet är riktat till Irland liksom till andra berörda medlemsstater, finns det anledning att kontrollera om sökandena är direkt och personligen berörda av beslutet.
- 44 Vad avser frågan huruvida sökandena är personligen berörda av det ifrågasatta beslutet gäller enligt fast rättspraxis att andra subjekt än dem till vilka ett beslut är riktat endast kan anses vara personligen berörda om detta beslut angår dem på grund av vissa egenskaper som är utmärkande för dem eller på grund av en faktisk situation som särskiljer dem i förhållande till alla andra personer och därigenom försätter dem i en situation som motsvarar den som gäller för en person som ett beslut är riktat till (domstolens dom av den 15 juli 1963 i mål 25/62, Plaumann mot kommissionen, REG 1963, s. 197 och s. 223, svensk specialutgåva, volym 1, s. 181, domen i det ovan i punkt 27 nämnda målet Piraiki-Patraiki m.fl. mot kommissionen, punkt 11, och dom av den 27 april 1995 i mål T-435/93, ASPEC m.fl. mot kommissionen, REG 1995, s. II-1281, punkt 62).



- 45 I detta avseende skall det erinras om att kommissionen i det ifrågasatta beslutet har yttrat sig angående medlemsstaternas ansökningar om en total utökning av deras FUP IV-mål. Ansökan till kommissionen om utökningen av den irländska nationella fiskeflottan bestod av samtliga individuella ansökningar från fartygsägare, däribland de sökande.
- 46 Förstainstansrätten konstaterar vidare att kommissionen enligt artikel 4.2 i beslut 97/413 var skyldig att beakta dessa individuella ansökningar "från fall till fall" (se även skäl 2 i det ifrågasatta beslutet). Kommissionen har i sin skriftväxling gjort gällande att den "från fall till fall" undersökte situationen för varje fartyg som ingick i Irlands ansökan, och den har under förhandlingen också bekräftat att uttrycket "från fall till fall" betyder "fartyg för fartyg". Förstainstansrätten vill i detta avseende påpeka att kommissionen avslag Nederländernas "totala ansökan" på grund av att den inte var "detaljerad från fall till fall" (se bilaga II).
- 47 Kommissionen räknar dessutom upp de berörda fartygen i bilaga I (godkända ansökningar) och bilaga II (avvisade ansökningar) till det ifrågasatta beslutet. Samtliga namn på de sökandes fartyg nämns således i bilaga II.
- 48 Förstainstansrätten konstaterar att även om det ifrågasatta beslutet riktades till de berörda medlemsstaterna, berörde det i själva verket ett antal särskilt bestämda fartyg. Det ifrågasatta beslutet skall således anses bestå av en rad individuella beslut som vart och ett påverkar de ovannämnda fartygsägarnas rättsliga situation, däribland också sökandenas (se, analogt, dom av den 13 maj 1971 i de förenade målen 41/70–44/70, International Fruit Company m.fl. mot kommissionen, REG 1971, s. 411, punkterna 17–22).
- 49 Förstainstansrätten anser att antalet och identiteten hos de ifrågavarande fartygsägarna var bestämda och kontrollerbara redan före tidpunkten för det ifrågasatta beslutet och att kommissionen hade vetskap om att dess beslut enbart

skulle påverka dessa ägares intressen och situation. Det ifrågasatta beslutet berörde, när det fattades, en sluten krets av bestämda personer vars rättigheter kommissionen avsåg att reglera. Av detta följer att den faktiska situation som således uppstått särskiljer de sökande från alla andra personer och försätter dem i en situation som motsvarar den som skulle gälla för en person som det ifrågasatta beslutet var riktat till (dom av den 1 juli 1965 i de förenade målen 106/63 och 107/63, Toepfer och Getreide-Import mot kommissionen, REG 1965, s. 525 och s. 533).

- 50 Vad gäller frågan huruvida sökandena berörs direkt av det ifrågasatta beslutet skall det erinras om de två kriterier som skall vara uppfyllda för att en person skall anses vara direkt berörd av ett beslut i den mening som avses i artikel 230 fjärde stycket EG. Dessa kriterier följer av fast rättspraxis.
- 51 För det första skall den ifrågavarande rättsakten ha en direkt inverkan på den enskildes rättsliga situation. För det andra skall inte rättsakten ge dess mottagare något utrymme för skönsmässig bedömning vad gäller genomförandet, eftersom detta skall ha en rent automatisk karaktär och endast följa av gemenskapslagstiftningen, utan att några mellanliggande regler tillämpas (dom av den 5 maj 1998 i mål C-386/96 P, Dreyfus mot kommissionen, REG 1998, s. I-2309, punkt 43, och av den 13 december 2000 i mål T-69/99, DSTV mot kommissionen, REG 2000, s. II-4039 punkt 24). Det andra kriteriet är uppfyllt även när medlemsstatens möjlighet att inte följa den ifrågavarande rättsakten är rent teoretisk, eftersom det inte råder något tvivel om att den är villig att agera på ett sätt som är förenligt med rättsakten (domen i det ovannämnda målet Dreyfus mot kommissionen, punkt 44, se även, för ett liknande resonemang, domen i det ovan i punkt 27 nämnda målet Piraiki-Patraiki m.fl. mot kommissionen, punkterna 8–10).
- 52 I det förevarande fallet kan det konstateras att kommissionen var den enda myndighet som var behörig att fatta ett beslut i enlighet med artikel 4.2 i beslut 97/413. Ingen annan administrativ enhet, de irländska myndigheterna inräknade, kunde på grundval av denna bestämmelse tilldela en kapacitetsökning med anledning av förbättringar av säkerheten.

- 53 Såsom framgår av punkt 46 ovan har kommissionen faktiskt fattat beslut ”från fall till fall” angående huruvida ansökningarna om utökad kapacitet för de ifrågavarande fartygen kunde beviljas. Varje ansökan som fartygsägarna har gjort har besvarats uttryckligt i bilagorna till det ifrågasatta beslutet. En särskild utökning av tonnaget har beviljats för de fartyg som anges i bilaga I och det har inte tilldelas någon utökning av tonnaget för de fartyg som listas i bilaga II. Kommissionen har alltså genom det ifrågasatta beslutet uttryckligen tagit ställning till frågan huruvida artikel 4.2 i beslut 97/413 kan tillämpas på de bestämda fartygen i bilagorna till det ifrågasatta beslutet.
- 54 Kommissionen har i egenskap av enda behörig myndighet på området i det ifrågasatta beslutet uttalat sig slutligt angående huruvida det var tillåtet att öka kapaciteten för vissa enskilda fartyg med hänsyn till villkoren för att tillämpa undantaget i artikel 4.2 i beslut 97/413. Genom att de fartyg som ägs av de sökande inte kan beviljas en utökad kapacitet enligt det ifrågasatta beslutet är dess direkta och slutliga verkan att sökandena avskiljs från möjligheten att åtnjuta en gemenskapsrättslig åtgärd. Av detta följer att sökandena berörs direkt av ett sådant beslut.
- 55 Det bör tilläggas att medlemsstaterna i enlighet med deras skyldighet att genomföra gemenskapsrätten var skyldiga att bevilja de utökningar som nämns i bilaga I till de motsvarande fartygen. Medlemsstaterna kunde bland annat inte tilldela den extra kapacitet som kommissionen hade beviljat fartyg i bilaga I till ett fartyg i bilaga II. Utökad kapacitet på grund av förbättringar av säkerheten kan alltså inte tilldelas fartyg som finns med i bilaga II, däribland de fartyg som ägs av de sökande. Eftersom det endast är kommissionen som kan tilldela en sådan kapacitetsökning är det också kommissionen som definitivt har fastställt vad som skall gälla för fartygen.
- 56 Effekten av det ifrågasatta beslutet följer uteslutande av gemenskapsbestämmelser, eftersom kommissionen var den enda myndighet som hade behörighet att tillämpa artikel 4.2 i beslut 97/413. De nationella myndigheterna har inget utrymme för

skönsmässig bedömning vad gäller deras skyldighet att genomföra detta beslut. De har varken något val eller handlingsutrymme vid tilldelningen av den extra kapaciteten avseende säkerhet och de skall genomföra detta beslut rent automatiskt utan att tillämpa några mellanliggande regler.

- 57 I detta hänseende är sökandenas respektive argument angående huruvida det ifrågasatta beslutet har någon praktisk effekt eller inte på de ifrågavarande fartygen inte relevanta. Förstainstansrätten anser att sökandena är direkt berörda, eftersom de ifrågavarande fartygen genom det ifrågasatta beslutet avskiljs från möjligheten att beviljas en kapacitetsökning i enlighet med artikel 4.2 i beslut 97/413, och detta oavsett fartygens faktiska situation och, i synnerhet, huruvida de användes för fiske före och efter det ifrågasatta beslutet.
- 58 Kommissionens argument, att Irland i teorin kan besluta att bevilja extra kapacitet för sökandenas fartyg, föranleder inte någon annan slutsats än den som det redogjorts för ovan i punkterna 52–56. Ett sådant eventuellt nationellt beslut innebär inte att det ifrågasatta beslutet inte längre är automatiskt tillämpligt. I juridiskt hänseende är det nationella beslutet utan betydelse för den gemenskapsrättsliga tillämpningen av det omtvistade beslutet. Det nationella beslutet får till följd att sökandenas situation ändras på nytt, bland annat genom att de inte längre måste köpa ersättningskapacitet. Denna andra ändring av de sökandes rättsliga situation följer endast av det nya nationella beslutet och inte av genomförandet av det omtvistade beslutet.
- 59 Kommissionens argument att sökandena hade kunnat undvika negativa effekter genom att köpa extra kapacitet på marknaden förtar inte den direkta effekten av det ifrågasatta beslutet utan visar tvärtom att sökandena var tvungna att vidta åtgärder för att kunna hantera den situation som hade uppstått genom det ifrågasatta beslutet.
- 60 Av detta följer att kommissionens invändning om rättegångshinder skall ogillas.

- 61 Mot bakgrund av Irlands svar på de frågor som har ställts som en åtgärd för processledning har förstainstansrätten emellertid ex officio tagit upp frågan huruvida fyra av de sökande i det förevarande fallet har ett berättigat intresse av att få saken prövad (se ovan punkt 17). Dessa fyra är Thomas Faherty (T-224/03), Ocean Trawlers Ltd (T-226/03), Larry Murphy (T-236/03) och O'Neill Fishing Co. Ltd (T-239/03).
- 62 Det framgår av dessa svar att dessa fyra sökandes ansökningar har sin grund i att deras avsikt, vid den aktuella tidpunkten, var att låta tillverka fartyg och ge dem de namn som återges i bilaga II till det ifrågasatta beslutet. Det har emellertid visat sig att dessa sökande inte har börjat låta tillverka dessa fartyg med följderna att de vid tidpunkten för det ifrågasatta beslutet inte var ägare till de ifrågasatta fartygen. Av detta följer att dessa sökande inte har ett berättigat intresse av att få saken prövad. I vilket fall som helst berörs de inte personligen av det ifrågasatta beslutet, eftersom fartygen i fråga är fiktiva.

### **Prövning i sak**

- 63 Sökandena har åberopat tre grunder till stöd för sin talan. Den första grunden avser kommissionens bristande behörighet, den andra en bristfällig motivering och den tredje åsidosättande av likabehandlingsprincipen. Förstainstansrätten skall inledningsvis pröva den första grunden.

### *Parternas argument*

- 64 Sökandena har inledningsvis gjort gällande att deras ansökningar avsåg förbättringar av säkerheten och att de har upprättats i enlighet med rådets direktiv 93/103/EG av

den 23 november 1993 om minimikrav avseende säkerhet och hälsa för arbete ombord på fiskefartyg (EGT L 307, s. 1) och Torremolinoskonventionen. De flesta av dem bytte helt enkelt ut sina gamla fartyg mot nya. I målen T-220/03, Cavanee Fishing Co. Ltd mot kommissionen, och T-227/03, Brendan Gill mot kommissionen, har sökandena, i ett första skede, utfört ändringar på sina fartyg och med hänsyn till detta ansökt om ökat tonnage. I ett andra skede har de bytt ut sina fartyg och även här ansökt om en ökning i tonnage för de nya fartygen.

- 65 Sökandena har gjort gällande att i den mån kommissionen har använt sig av sin behörighet i enlighet med artiklarna 3 och 4 i beslut 97/413 och punkt 3.3 i bilagan till beslut 98/125 begränsades denna behörighet genom bestämmelserna i beslut 97/413. Det framgår av beslut 97/413 att de enda frågor som kommissionen hade kunnat pröva genom att uttala sig angående varje ansökan var dels huruvida den föreslagna kapacitetsökningen uteslutande berodde på förbättringar av säkerheten, dels huruvida dessa ökade de berörda fartygens fiskeansträngning. Detta medför att kommissionen genom artikel 4 i beslut 97/413 hindras att tillämpa vissa av de kriterier som anges i artikel 1 i det ifrågasatta beslutet.
- 66 Sökandena har inte bestritt de kriterier som anges i artikel 1.1 och 1.3 i det ifrågasatta beslutet.
- 67 Vad å andra sidan gäller det kriterium som anges i artikel 1.2 i det ifrågasatta beslutet, nämligen kriteriet enligt vilket fartyget skall vara vederbörligen registrerat i gemenskapens flottregister (nedan kallat det andra kriteriet), har sökandena gjort gällande att detta varken finns med i beslut 97/413 eller i beslut 98/125. I den mån målet med det andra kriteriet är att begränsa möjligheten att ansöka om kapacitetsökningar som beror på förbättringar av säkerheten på ersättningsfartyg,

saknar kriteriet helt grund, eftersom bifall på ansökningar avseende ersättningsfartyg varken är uteslutet enligt beslut 97/413 eller enligt beslut 98/125.

- 68 Sökandena anser också att kriteriet i artikel 1.4 i det ifrågasatta beslutet — att ökningen i tonnage skall vara en följd av moderniseringsarbeten som har utförts över huvuddäck eller som skall utföras på ett existerande registrerat fartyg som är minst fem år gammalt det datum då arbetena påbörjas (nedan kallat det fjärde kriteriet) — saknar stöd i beslut 97/413 eller beslut 98/125.
- 69 Sökandena har för det första erinrat om att förbättringar av säkerheten på existerande registrerade fartyg inte begränsas genom dessa bestämmelser. Sökandena har härvid betonat att ett fartygs ålder inte har något samband med rådets definition av "fiskeansträngning". Kommissionen är således inte behörig att beakta fartygs ålder när den fattar beslut i samband med den behörighet som anförtros den genom beslut 97/413.
- 70 För det andra krävs det inte i beslut 97/413 att fartygen skall vara minst fem år gamla det datum då arbetena påbörjas. Detta krav verkar ha inspirerats av artikel 11.5 i förordning nr 2371/2002, varigenom förvaltningen av FUP IV definitivt inte kan styras.
- 71 Sökandena menar för det tredje att begreppet förbättringar av säkerheten inte begränsas till moderniseringsarbeten över huvuddäck. Kommissionen är inte behörig att utesluta någon kategori av arbeten. Kapacitetsökning i samband med arbeten över huvuddäck kan nämligen uteslutande ha sin grund i förbättringar av säkerheten när till exempel storleken på fribord eller fartygets flytkraft ökas.

- 72 Kommissionen har dessutom resonerat i allmänna ordalag utan att hänvisa till särskilda villkor för varje mottagen ansökan. Sökandena anser att arbeten under huvuddäck mycket väl kan medföra en kapacitetsökning som uteslutande beror på förbättringar av säkerheten. Kommissionen har uppenbart åsidosatt sin skyldighet att undersöka ansökningarna från fall till fall genom att inte uttala sig angående varje ansökan för sig.
- 73 Vad för det fjärde gäller undantaget för fartyg som förlorats till sjöss kan detta bara tillämpas på beslut som kommissionen fattar *ultra vires* i syfte att begränsa möjligheten att göra artikel 4.2 i beslut 97/413 gällande för existerande registrerade fartyg som är minst fem år gamla det datum då arbetena påbörjas. Detta undantag står dessutom i strid med kommissionens resonemang enligt vilket nya fartyg som ersätter fartyg som förlorats till sjöss medför en ökad fiskeansträngning.
- 74 Vad gäller kriteriet i artikel 1.6 i det ifrågasatta beslutet — att volymen under huvuddäck på ett fartyg som omfattats av förändringsarbeten eller ett ersättningsfartyg inte skall ha ökat (nedan kallat det sjätte kriteriet) — har sökandena gjort gällande att detta inte har något direkt samband med frågan huruvida ett visst förslag om kapacitetsökning som ingetts i enlighet med artikel 4.2 i beslut 97/413 uppfyller kraven i denna bestämmelse.
- 75 Irland instämmer i sökandenas argument. Irland anser att kriterierna i artikel 1.2–1.5 i det ifrågasatta beslutet (se ovan punkt 13) saknar rättslig grund och att de med hänsyn till beslut 97/413 antagits *ultra vires*.



- 76 Vad gäller kommissionens argument, enligt vilket Irland har ansökt om en ökning av tonnage för fiskeflottan som är mycket större än vad de övriga medlemsstaterna har ansökt om, anser sökandena att detta inte har någon relevans i det förevarande fallet.
- 77 Kommissionen har inledningsvis gjort gällande att i samtliga aktuella ärenden är de nya fartygen större än de fartyg som skall ersättas. I vissa fall har det föreslagits att ett visst antal äldre fartyg skall tas ur drift för att kunna ge plats åt nya. Denna kapacitet har ibland fördelats mellan olika fartyg så, att det inte alltid varit lätt att direkt jämföra fartygen. Kommissionen har tillagt att ökningen av fartygens storlek är stor och att den sällan är mindre än 30 procent och oftast ligger mellan 70 och 90 procent, i de fall denna kan uttryckas i procent. Kommissionen har också tillagt att den kapacitetsökning som Irland har ansökt om har lett till en ökning av omkring 11 procent av tonnage för den irländska fiskeflottan.
- 78 Kommissionen påstår att rådet har öppnat för möjligheten att höja en medlemsstats fiskeflottas kapacitet av säkerhetsskäl. Med hänsyn till att målet med beslut 97/413 är att fiskeflottan skall hållas på samma nivå eller minskas, utgör denna möjlighet ett undantag från den allmänna principen och skall tolkas restriktivt.
- 79 Kommissionen påstår vidare att de ifrågasatta kriterierna framgår explicit eller implicit av relevanta tillämpliga förordningar. Kommissionen förnekar att den har överskridit sin befogenhet när den har använt dessa kriterier i det ifrågasatta beslutet.
- 80 Kommissionen erinrar om att gemenskapsinstitutionerna inom jordbruksområdet, och därmed inkluderat fiske, har ett stort utrymme för skönsmässig bedömning (se dom av den 5 oktober 1994 i de förenade målen C-133/93, C-300/93 och C-362/93,

Crispoltoni m.fl., REG 1994, s. I-4863, punkt 42, och av den 12 juli 2001 i mål C-189/01, Jippes m.fl., REG 2001, s. I-5689, punkt 80).

- 81 Vad gäller det andra kriteriet har kommissionen gjort gällande att sökandena inte tillräckligt tydligt har förklarat på vilket sätt detta kan kritiseras. Även om kriteriet inte uttryckligen framgår av beslut 97/413 och beslut 98/125 finns det där implicit. Irlands ansökan syftar till en kapacitetsökning för dess fiskeflotta. Det framgår av artikel 1 i kommissionens förordning (EG) nr 2090/98 av den 30 september 1998 om gemenskapens register över fiskefartyg (EGT L 266, s. 27) att gemenskapens flottregister utgörs av en enkel lista över fiskebåtar som definieras i artikel 3 i rådets förordning (EEG) nr 3760/92 av den 20 december 1992 om ett gemenskapssystem för fiske och vattenbruk (EGT L 389, s. 1; svensk specialutgåva, område 4, volym 4, s. 154).
- 82 Det skulle vara konstigt om den irländska fiskeflottans kapacitet skulle kunna ökas genom att fartyg beaktades som inte är fiskefartyg eller som inte är registrerade på Irland. Det är av den anledningen som det i artikel 6 i beslut 98/125 föreskrivs att Irland skall meddela alla förändringar av situationen när det gäller dess fiskeflotta och fiskeansträngning, enligt de förfaranden som fastställs i den förordning i vilken registret vid tiden definierades.
- 83 Kommissionen har påpekat att sökandenas invändningar angående det andra kriteriet avser kravet att fartygen inte skall vara nya, vilket skulle vara motiverat med hänsyn till vad som följer nedan (punkterna 87–94).
- 84 Vad gäller det fjärde kriteriet (se ovan punkt 13) anser kommissionen att den inte har överträtt sin behörighet när den uppställde detta kriterium.

- 85 Vad för det första gäller omständigheten att nya fartyg är undantagna, har kommissionen påpekat att kapacitetsökningar som följer av förbättringar av säkerheten enligt artikel 4.2 i beslut 97/413 endast skulle kunna godtas om de inte ökade de berörda fartygens fiskeansträngning. Sökandena har systematiskt bortsett från denna begränsning i repliken trots att den skulle vara förenlig med det allmänna målet i beslut 97/413, nämligen att reducera den mängd fisk som fiskas av varje medlemsstats fiskeflotta.
- 86 Enligt kommissionen är det allmänt vedertaget att nya fartyg är effektivare än de fartyg som de ersätter, det vill säga de nya fartygens verkliga kapacitet är större trots att tonnage och maskinstyrka inte har förändrats. Följaktligen föranleder introduceringen av ett nytt fartyg oundvikligen en ökning av de berörda fartygens fiskeansträngning och de skall således inte omfattas av undantaget i artikel 4.2 i beslut 97/413.
- 87 Sökandena har utvidgat betydelsen av termen "förbättring" i artikel 4.2 i beslut 97/413 till att gälla också ersättning av ett fartyg. Det är inte bara på grund av förbättringar av säkerheten som ett nytt fartygs kapacitet är större än kapaciteten för det fartyg som skall ersättas, utan också på grund av att fartyget är tekniskt bättre rent allmänt sett. Det går således inte att anse att kapacitetsökningen på sökandenas fartyg "uteslutande" beror på förbättringar av säkerheten, vilket föreskrivs i denna bestämmelse.
- 88 Enligt kommissionen är ett nytt fartyg, trots samma tonnage och maskinstyrka, av följande orsaker bättre än ett gammalt fartyg:

— Elektronisk utrustning som används för att lokalisera fisk och för att exakt mäta på vilket djup och med vilken hastighet trålen drar fram.

- Effektivare användning av bränsle.
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
- Ökad propellereffektivitet och förbättring av nätets hydrodynamiska kapacitet, vilket gör att fartyget med oförändrad maskinstyrka kan dra ett större nät.
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
- Kraftigare däcksutrustning, vilket gör att nätet kan dras in oftare (på de största fartygen drivs däcksutrustningen av hjälpmotorer som inte räknas till fartygets maskinstyrka).
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
- Mekaniserade anordningar för att lägga ut långrev, som gör att fler krokar kan läggas ut och hämtas in samtidigt.

<sup>89</sup> Kommissionen har tillagt att målet med artikel 4.2 i beslut 97/413 inte är att reglera hur fiskefartyg inträder i fiskeflottan. Detta regleras redan genom systemet för in- och utträde till vilket det hänvisas i artikel 6 i förordning nr 2792/1999 och i artikel 6 i beslut 97/413. Sökandenas tolkning går ut på att samtliga fartyg, hur nya de än är, när som helst kan ersättas med ett annat (till exempel det i mål T-222/03 berörda fartyget Mark Amay, tillverkat år 2000, som endast två år senare ersattes av ett fartyg som var nästan 50 procent större). Om man accepterade denna tolkning, skulle det kunna leda till en exponentiell ökning av fiskeflottan och till och med till att säkerheten till sjöss hotades. Tillverkare och ägare av fartyg skulle frestas att tillverka fartyg med största möjliga tonnage och maskinstyrka samtidigt som det skulle sparas in på säkerhetsutrustning.

- 90 För övrigt är målet med artikel 4.2 i beslut 97/413 att tillåta kapacitetsökningar som beror på "förbättringar av säkerheten". Kommissionen har inte godtyckligt valt åldern på ett fartyg som ett kriterium. Fartygens ålder används som en parameter för att avgöra huruvida förbättringar i säkerheten skall utföras på detta fartyg. Ett nytt fartyg uppfyller de senaste säkerhetsnormerna. Följaktligen är det inte nödvändigt med några större förbättringar av säkerhetsutrustningen på nya fartyg.
- 91 Den skriftväxling mellan Irland och kommissionen som sökandena har åberopat är endast en enkel begäran om upplysning. Kommissionen har i denna skriftväxling inte listat samtliga tillämpliga kriterier och den har inte heller haft anledning att göra så.
- 92 Vad för det andra gäller kriteriet på fem år har kommissionen gjort gällande att en åldersgräns måste inrättas för att objektivt kunna definiera begreppen "nytt fartyg" och "existerande fartyg". Kommissionen har angett en femårsperiod med hänsyn till att ett fiskefartyg har en genomsnittlig livslängd på 20–25 år och att fartyget normalt inte behöver moderniseras under de första fem åren. Kommissionen har påpekat att den inte anser att artikel 11.5 i förordning nr 2371/2002 utgör rättslig grund för denna femårsperiod. Denna senare bestämmelse reflekterar emellertid i detta avseende kommissionens inställning. Enligt kommissionen framgår femårsgränsen implicit av bestämmelsen.
- 93 För det tredje, vad gäller kriteriet att arbetena skall utföras på övre däck, har kommissionen påpekat att den vikt som ett fartyg bär på enligt Archimedes princip är lika med den mängd vatten som trängs undan av den del av skrovet som är under ytan. All ökning av skrovets storlek ökar oundvikligen den mängd vatten som trängs undan och följaktligen den vikt som fartyget kan bära. En ökning av skrovets storlek kan således likställas med en ökning av fartygets storlek och följaktligen också fiskeansträngningen. Kommissionen har förklarat att den mot denna bakgrund har ansett att en ökning av volymen under huvuddäck automatiskt leder till en ökning av fiskeansträngningen och att detta följaktligen inte var förenligt med artikel 4.2 i beslut 97/413.

- 94 Däremot ökas ett fartygs kapacitet vanligtvis inte genom förbättringar som har utförts på huvuddäck och dessa har ett närmare samband med säkerhetsfrågor. Enligt kommissionen är det inte möjligt att på ett påtagligt sätt öka ett fartygs vikt över huvuddäck, eftersom detta skulle få negativa effekter på fartygets stabilitet. Lastrummen för fisk skulle inte kunna placeras över huvuddäck, där utrymmena i allmänhet används för arbete och sovplatser.
- 95 Sökandenas påstående att ett fartygs stabilitet alltid minskas genom säkerhetsanordningar över huvuddäck är alltför generellt. Dessa anordningars effekt på stabiliteten beror på hur på fartyget ser ut. Enligt kommissionen är det i vissa fall möjligt att öka vikten en aning över huvuddäck.
- 96 Kommissionen har i sin duplik tillagt att den, i motsats till vad sökandena har påstått, gjort bedömningar från fall till fall. I detta avseende har kommissionen påpekat att den har upptäckt ett fel i handlingarna angående det fartyg som skall ersätta Áine (mål T-223/03). Kommissionen har också påpekat att den måste uttala sig i allmänna ordalag i sitt svaromål med tanke på att det omfattar 23 fall.
- 97 För det fjärde har kommissionen uppgett att även om ett fartyg som är yngre än fem år inte behöver moderniseras kan det förloras till sjöss. Dess ägare skulle alltså vara tvungen att ersätta det för att kunna fortsätta att fiska. I ett sådant fall är ersättningsfartyget inte nödvändigtvis identiskt med det förlorade, och säkerhetsutrustningen kan förbättras vid detta tillfälle. Tvärtemot vad sökandena har gjort gällande står detta inte i strid med kommissionens argument att nya fartyg är effektivare. Eftersom det gamla fartyget har förlorats till sjöss och således inte längre

finns till hands för en jämförelse, är det omöjligt att räkna ut hur mycket effektivitet som vunnits. Således finns det ingen grund för att ålägga de berörda skepparna att köpa ett fartyg med mindre kapacitet. Ett fartyg som ersätter ett fartyg som förlorats till sjöss får inte heller ha större transportkapacitet.

98 Vad gäller kriteriet i artikel 1.5 i det ifrågasatta beslutet (nedan kallat det femte kriteriet) kan kommissionen inte förstå vad sökandena menar med sitt påstående att detta kriterium går utöver begreppet säkerhet. Om kommissionen hade gett begreppet en alltför vid tolkning, hade detta varit till sökandenas fördel, eftersom begreppet då hade omfattat en vidare grupp av arbeten. Kommissionen anser följaktligen att ordalydelsen i det femte kriteriet är välgrundad med hänsyn till artikel 6 i förordning nr 2792/1999. Det framgår i vilket fall som helst av det ovanstående att samtliga yttranden angående sökandenas fartyg har avvisats på grundval av det fjärde kriteriet, med följderna att en ogiltigförklaring av det ifrågasatta beslutet, i den mån beslutet stöds på det femte kriteriet, inte skulle komma att leda till någon förändring av sökandenas situation.

99 Vad gäller det sjätte kriteriet anser kommissionen att detta är välgrundat av de skäl som anges ovan (punkt 93).

### *Förstainstansrättens bedömning*

100 Kommissionen anger i artikel 1 i det ifrågasatta beslutet sex kriterier för när en ansökan om kapacitetsökning skall beviljas (se ovan punkt 13). Sökandena har gjort

gällande att kommissionen inte var behörig att anta andra, fjärde, femte och sjätte kriterierna. De menar särskilt att kommissionen har överträtt sin behörighet genom att avgränsa begreppet "förbättringar av säkerheten" till "förändringar utförda på existerande registrerat fartyg som är minst fem år gammalt det datum då arbetena påbörjas" (andra och fjärde kriterierna).

- 101 Förstainstansrätten anmärker att domstolen har slagit fast att kommissionen har befogenhet att vidta alla nödvändiga eller lämpliga tillämpningsåtgärder för verkställande av de grundläggande föreskrifterna, såvida åtgärderna inte strider mot dessa föreskrifter eller rådets tillämpningsföreskrifter (se dom av den 15 maj 1984 i mål 121/83, Zuckerfabrik Franken, REG 1984, s. 2039, punkt 13, av den 17 oktober 1995 i mål C-478/93, Nederländerna mot kommissionen, REG 1995, s. I-3081, punkt 31, och av den 30 september 2003 i mål C-239/01, Tyskland mot kommissionen, REG 2003, s. I-10333, punkt 55).
- 102 Det framgår i förevarande fall av artikel 9 i beslut 97/413 (och av de däri omnämnda bestämmelserna) att kommissionen var behörig att enligt det ovan beskrivna förfarandet genom förvaltningskommittén tillämpa målen och de närmare bestämmelserna i detta beslut (se även skäl 9 i det ifrågasatta beslutet). Enligt rättspraxis kan kommissionens behörighet att verkställa vara särskilt stor i samband med ett sådant förfarande (se, för ett liknande resonemang, dom av den 30 oktober 1975 i mål 23/75, Rey Soda, REG 1975, s. 1279, punkterna 13 och 14; svensk specialutgåva, volym 2, s. 499).
- 103 Kommissionen har emellertid inte hävdat att den var behörig att lägga till helt nya kriterier i det ifrågasatta beslutet. Kommissionen medger att andra och fjärde kriterierna medförde att en ansökan om kapacitetsökning för nya fartyg enligt



artikel 4.2 i beslut 97/413 inte kunde beviljas, men menar att dessa kriterier framgår explicit eller implicit av denna bestämmelse (se punkt 79 ovan).

104 Eftersom varje talan som sökandena har väckt gäller ansökningar för helt nya fartyg, bör det provas huruvida uteslutandet av nya fartyg utgör en tillämpning av huvudkriteriet i artikel 4.2 i beslut 97/413 eller om detta strider mot denna bestämmelse.

105 Förstainstansrätten konstaterar att det i artikel 4.2 i beslut 97/413 (se ovan punkt 1) inte föreskrivs någon begränsning för åldern på ett fartyg som kan beviljas en kapacitetsökning vad gäller säkerhet. Vid första anblicken är det enligt ordalydelsen i denna bestämmelse tillåtet med kapacitetsökningar om dessa beror på förbättringar av säkerheten, under förutsättning att kapacitetsökningen inte leder till en ökad fiskeansträngning. Om rådet hade velat utesluta nya fartyg hade det antagligen angett detta (se i detta hänseende punkt 117 nedan).

106 Förstainstansrätten konstaterar vidare att det i de övriga bestämmelser som hänvisar till undantaget i artikel 4.2 i beslut 97/413, nämligen punkt 3.3 i bilagan till beslut 98/125 (se punkt 2 ovan) och artikel 6.2 i förordning nr 2792/1999 (se punkt 3 ovan), inte finns något tecken på att detta undantag uteslutande skulle avse fartyg som är äldre än fem år (se även tolfte skälet i beslut 97/413).

107 Det skall i detta avseende påpekas att artikel 6 i förordning nr 2792/1999 har rubriken "Förnyelse av flottan och modernisering av fiskefartygen". Kommissionen har under förhandlingen medgett att artikel 6 i denna förordning har artikel 4.2 i beslut 97/413 som förebild. Med hänsyn till det ovanstående anser förstainstans-

rätten att det i förordningen skulle ha markerats om artikel 6.2 endast var tillämplig på gamla fartyg.

- 108 I motsats till vad kommissionen har hävdad skall begreppet förbättringar i artikel 4.2 i beslut 97/413 inte förstås som förbättringar som har utförts på ett särskilt fartyg, utan i stället som en hänvisning till den nationella fiskeflottan. I detta avseende bör det bland annat påpekas att det i punkt 3.3 i bilagan till beslut 98/125 hänvisas till ett "program för förbättring av säkerheten" av den nationella fiskeflottan i allmänhet.
- 109 Målen med beslut 97/413 skall också beaktas. Detta beslut har nämligen som mål att bevara fiskebestånden i gemenskapens vatten. Rådet har emellertid beaktat behovet av att säkerställa att högsta möjliga säkerhetsnormer följs inom gemenskapens fiskeflotta (tolfte skälet). Rådet har följaktligen inkluderat artikel 3 (som avser fiskefartyg med en total längd som understiger tolv meter, med undantag för trålare) och artikel 4.2 i detta beslut.
- 110 I motsats till vad kommissionen har gjort gällande är det inte nödvändigt att utesluta nya fartyg från det system som inrättats genom artikel 4.2 i beslut 97/413 för att uppfylla det ovannämnda målet i beslutet. Förstainstansrätten påpekar i detta avseende att artikel 4.2 är förenlig med detta mål då all ökning av fiskeansträngningen enligt artikeln är förbjuden. Kommissionen har hänvisat till att det förekommer mycket stora storleksökningar som inte kan motiveras av säkerhetsskäl, men den skulle ha kunnat undersöka dessa fartyg från fall till fall för att avgöra huruvida det skett en ökning av fiskeansträngningen eller inte. Kommissionen har själv angett att syftet med att förbjuda en sådan ökning är att uppnå det allmänna målet i beslut 97/413, nämligen att reducera den mängd fisk som fiskas i gemenskapen (se ovan punkt 85).

- 111 Kommissionen anser att målet i artikel 4.2 i beslut 97/413 inte är att upprätta ett förfarande för fiskefartygs inträde i fiskeflottan. Detta regleras redan genom systemet för in- och utträde i artikel 6 i förordning nr 2792/1999 och i artikel 6 i beslut 97/413.
- 112 Sökandena har inte bestritt dessa påståenden från kommissionen. Sökandena har medgett att alla nya fartyg måste följa det förfarande för inträde som avses i sistnämnda bestämmelser. Inget hindrar emellertid att ett fartyg, vars inträde i flottan skett i enlighet med systemet för in- och utträde i artikel 6 i förordning nr 2792/1999 och artikel 6 i beslut 97/413, kan beviljas det undantag som avses i artikel 4.2 i beslut 97/413. Enligt den sista meningen i artikel 6.2 i förordning nr 2792/1999 skall alla kapacitetsökningar som beror på förbättringar av säkerheten förvaltas av medlemsstaterna enligt den permanenta ordning för övervakning av förnyelsen av flottan och modernisering som anges i artikel 6.1 i denna förordning.
- 113 Det skall tilläggas att systemet för in- och utträde, till vilket det hänvisas i artikel 6 i beslut 97/413, inte är begränsat till nya fartyg. Enligt detta system är det nödvändigt att ta ut kapacitet, för att ett begagnat fartyg (som till exempel tidigare ingick i en annan nationell flotta) skall introduceras. Kommissionen bestrider alltså inte att begagnade fartyg kan beviljas en kapacitetsökning i enlighet med artikel 4.2 i samma beslut.
- 114 Förstainstansrätten har påpekat att kommissionen själv har tolkat artikel 4.2 i beslut 97/413 så, att det är tillåtet att ansöka om kapacitetsökning i samband med att ett nytt fartyg introduceras.

115 Det skall i detta hänseende påpekas att det framgår av förarbetena till beslut 2002/70, genom vilket artikel 4.2 i beslut 97/413 upphävdes från och med den 1 januari 2002, att kommissionen har ansett att också nya fartyg omfattades av denna senare bestämmelse. Genom beslut 2002/70 förlängdes tillämpningen av beslut 97/413 till den 31 december 2002. Kommissionens motivering till förslaget till rådets beslut om ändring av beslut 97/413 (KOM(2001) 322 slutlig) har följande lydelse:

”... varje form av förlängning [av beslut 97/413 måste] åtföljas av åtgärder för att göra [målen enligt FUP IV] mer effektiva. Genom det bifogade förslaget avskaffas därför de bestämmelser i artiklarna 3 och 4 i rådets beslut 97/413 ... som för närvarande gör det möjligt att genom en förbättring av säkerheten öka målen enligt FUP. Alla nya fartyg bör byggas enligt vissa miniminormer för säkerhet, och kapaciteten att bygga dessa nya fartyg bör kunna hämtas inom ramen för existerande kapacitetsmål.”

116 Det framgår tydligt av detta stycke att kommissionen själv ansåg att det enligt artikel 4.2 i beslut 97/413 är tillåtet att ansöka om kapacitetsökningar i samband med introduceringen av nya fartyg och att kommissionen således avsåg att upphäva denna bestämmelse då den, enligt kommissionen, medgav en orimlig ökning av målen i FUP IV.

117 Förstainstansrätten vill tillägga att rådet, ett år efter beslut 2002/70, antog förordning nr 2371/2002, i vars artikel 11.5 det, till skillnad från artikel 4.2 i beslut 97/413, uttryckligen föreskrivs att kapacitetsökningar som bland annat beror på förbättringar av säkerheten endast är möjliga på fartyg som är fem år eller äldre

(se punkt 5 ovan). Ordalydelsen i denna bestämmelse är till skillnad från artikel 4.2 i beslut 97/413 precis och inskränkande.

118 Kommissionen medger att artikel 11.5 i förordning nr 2371/2002, som trädde i kraft den 1 januari 2003, inte är tillämplig i det förevarande fallet och att det ifrågasatta beslutet borde ha fattats på grundval av de bestämmelser som var tillämpliga när kommissionen mottog ansökningarna, nämligen artikel 4.2 i beslut 97/413, men hävdar trots allt att ”dess inställning reflekterades” av förordning nr 2371/2002 i det förevarande fallet. Förstainstansrätten konstaterar i detta hänseende att likheterna mellan artikel 11.5 i förordning nr 2371/2002 och kriterierna i det ifrågasatta beslutet är uppenbara. Dessa kriterier finns emellertid inte med i beslut 97/413 med följderna att beslutets räckvidd ändras. Även om kommissionen hade invändningar mot artikel 4.2 i beslut 97/413 (se punkt 115 ovan) hade den inte befogenhet att ändra dess räckvidd (se punkt 101 ovan).

119 Förstainstansrätten konstaterar vidare att det av skriftväxlingen mellan Irland och kommissionen angående ansökningarna om kapacitetsökning, såsom sökandena och Irland med rätta har påpekat, framgår att kommissionen ansåg att de nya fartygen kunde göra artikel 4.2 i beslut 97/413 gällande.

120 Irland ansökte genom skrivelse av den 28 oktober 1999 för första gången om en kapacitetsökning hos kommissionen enligt artikel 4.2 i beslut 97/413. Denna ansökan grundade sig på ansökningar som hade gjorts av sju ägare till fartyg som höll på att tillverkas. Kommissionen gjorde i sitt svar av den 10 december 1999 inga invändningar rörande omständigheten att ansökan avsåg nya fartyg. Kommissionen nöjde sig med att påpeka att den ”för att kunna räkna ut den extra volym i de nya

fartygen som har sin grund i säkerhetsförbättringar även måste känna till motsvarande utrymmens volym för de utgående fartygen”.

- 121 Kommissionen har i denna skriftväxling hållit fast vid sin begäran om en jämförelse mellan de nya fartygen och de gamla som skulle bytas ut. Kommissionen har i en skrivelse av den 23 januari 2001 påpekat att den är medveten om att de volymer som skulle kunna anses röra säkerheten säkerligen är större på de nya fartygen än på de fartyg som ersätts men att det inte är möjligt att höja målen i FUP för att kunna beakta denna omständighet, såvida en jämförelse inte kan göras. Trots att skriftväxlingen mellan Irland och kommissionen, inklusive de skrivelser som avsåg de ifrågavarande ansökningarna och som skickades i slutet av år 2001, uttryckligen avsåg nya fartyg var det inte förrän i det ifrågasatta beslutet som kommissionen för första gången angav att nya fartyg inte omfattades av det system som hade upprättats genom artikel 4.2 i beslut 97/413.
- 122 Det skall dessutom konstateras att kommissionens inställning i det förevarande fallet är motsägelsefull. Å ena sidan har kommissionen gjort gällande att nya fartyg inte omfattas av artikel 4.2 i beslut 97/413. Å andra sidan har den på grundval av samma bestämmelse tillåtit kapacitetsökningar för nya fartyg om dessa ersätter fartyg som förlorats till sjöss (fjärde kriteriet). Om nya fartyg var uteslutna i artikel 4.2 i beslut 97/413 skulle inte heller kapacitetsökningar tillåtas för nya fartyg som ersätter fartyg som förlorats till sjöss.
- 123 Kommissionens argument att ägarna till de fartyg som förlorats till sjöss är tvungna att ersätta dessa kan inte godtas. Även om så vore fallet, kvarstår dock faktumet att kommissionen har godkänt att artikel 4.2 i beslut 97/413 gjorts gällande för nya fartyg, samtidigt som den har förklarat att nya fartyg inte omfattas av denna bestämmelse. Det skall dessutom konstateras att kommissionen inte tillåter att en ägare till ett gammalt fartyg åberopar artikel 4.2 i beslut 97/413, trots att denne

också är tvungen att byta ut fartyget på grund av att det inte längre kan användas eller för att det inte är driftsäkert.

124 Vad gäller kommissionens argument att det inte är möjligt att beräkna effektivitetsvinsten för de nya fartyg som ersätter fartyg som förlorats till sjöss, skall det erinras om att kommissionen faktiskt har bekräftat att fiskeansträngningen automatiskt ökas genom nya fartyg (se punkt 126 nedan). Kommissionen kan inte göra gällande att nya fartyg är effektivare än de fartyg som har ersatts och samtidigt alltid godkänna att fartyg som förlorats till sjöss ersätts av ett nytt fartyg, eftersom det inte går att räkna ut effektivitetsvinsten för de nya fartygen.

125 Det skall tilläggas att kommissionen i samband med den grund som gäller åsidosättande av likabehandlingsprincipen har medgett att "en ägare som önskar köpa ett nytt fartyg kan sälja det gamla fartyget och överföra en del av utrustningen till det nya fartyget". Av detta följer att de komponenter som gör ett nytt fartyg effektivare inte automatiskt finns på ett sådant fartyg.

126 Kommissionen anser att det är allmänt vedertaget att nya fartyg är effektivare än de fartyg som de ersätter, det vill säga att de nya fartygens "verkliga kapacitet" är större, trots att tonnage och maskinstyrka inte har förändrats. Följaktligen föranleder introduceringen av ett nytt fartyg oundvikligen en ökning av de berörda fartygens fiskeansträngning och skall således inte omfattas av undantaget i artikel 4.2 i beslut 97/413.

127 Förstainstansrätten anser att kommissionen inte i tillräcklig utsträckning har visat att introduceringen av ett nytt fartyg oundvikligen föranleder en ökning av fiskeansträngningen.

128 Det är nämligen, vad gäller det förevarande fallet, ostridigt att ett fartygs fiskeansträngning definieras som produkten av dess aktivitet och dess kapacitet uttryckt i bruttoton (se artikel 1.2 i beslut 97/413 och artikel 3.1 iii i beslut 98/125). Det framgår dessutom av artikel 4.2 i beslut 97/413 att kapacitetsökningar inte är tillåtna om de berörda fartygens fiskeansträngning därigenom ökar. Trots att nya fartyg generellt kan antas vara effektivare än gamla, innebär detta emellertid inte att samtliga nya fartyg nödvändigtvis och systematiskt är effektivare än de ersatta fartygen vad avser fiskeansträngningen. De tekniska förbättringar som kommissionen har åberopat (se punkt 88 ovan) gäller inte nödvändigtvis alla fartyg. I detta avseende skall det påpekas att en ägare av ett relativt nytt fartyg, som är utrustat med instrument med modern teknologi, kan ersätta sitt fartyg med ett nytt fartyg som är säkrare och stabilare och samtidigt se till att fiskeansträngningen inte ökas.

129 Det skall påpekas att inget hindrade kommissionen från att från fall till fall bedöma huruvida de nya fartygen faktiskt medförde en ökad fiskeansträngning jämfört med de gamla fartygen.

130 Vad gäller kommissionens argument, enligt vilket ett nytt fartyg redan borde motsvara de senaste säkerhetsnormerna och således inte vara i behov av några större förbättringar, handlar det här i verkligheten om en politisk ståndpunkt från kommissionens sida, som numera har stadfästs i relevant lagstiftning (se punkterna 117 och 118 ovan). Kommissionen kan emellertid inte åberopa denna ståndpunkt i syfte att i efterhand ändra lydelsen av artikel 4.2 i beslut 97/413. Det kan antas att lagstiftaren, vid den tidpunkt då detta beslut fattades, ansåg att det ur säkerhetssynpunkt var önskvärt att byta ut de gamla fiskefartygen mot nya.



- 131 Kommissionen har dessutom anfört att kapaciteten, vad gäller ett nytt fartyg, inte bara ökas på grund av förbättringar av säkerheten utan också på grund av att nya fartyg generellt sett är bättre. Det är således omöjligt att bedöma huruvida kapacitetsökningen "uteslutande" beror på förbättringar av säkerheten, vilket krävs i artikel 4.2 i beslut 97/413.
- 132 Detta argument kan inte godtas. Förutom att kommissionen har argumenterat i allmänna ordalag vad gäller nya fartygs överlägsenhet utan att härvid hänvisa till omständigheterna i respektive ansökan (se punkt 128 ovan) har den komparativa undersökningen — som är nödvändig för att bedöma kapacitetsökningen hos de nya fartygen, som antingen beror på förbättringar av säkerheten eller på andra typer av förbättringar — varit föremål för skriftväxling mellan kommissionen och den irländska regeringen. På kommissionens begäran har ansökningarna omformulerats så, att den kunde utföra de nödvändiga jämförelserna. Kommissionen kan således inte nu hävda att det är omöjligt att avgöra huruvida ökningarna har berott på förbättringar av säkerheten.
- 133 Slutligen begränsas begreppet förbättringar av säkerheten genom det fjärde kriteriet till "moderniseringsarbeten som har utförts över huvuddäck" (se även det sjätte kriteriet, punkt 13 ovan). Det är ostridigt att flera av de sökandes ansökningar avser en ökning av volymen under huvuddäck. I detta hänseende är det tillräckligt att konstatera att ändringar under huvuddäck var förbjudna enligt artikel 4.2 i beslut 97/413, såvida detta inte ökade fiskeansträngningen. Kommissionen har emellertid inte visat att denna typ av ändringar systematiskt har medfört en sådan ökning. Än en gång borde kommissionen således ha undersökt fartygen från fall till fall för att kunna uttala sig i denna fråga.
- 134 Med hänsyn till vad som har anförts ovan, finner förstainstansrätten att kommissionen har överskridit sina befogenheter genom att i det ifrågasatta beslutet

anta kriterier som inte anges i den lagstiftning som är tillämplig i det förevarande fallet. Talan skall således bifallas på den första grunden och det ifrågasatta beslutet skall ogiltigförklaras utan att det är nödvändigt att pröva övriga grunder.

## **Rättegångskostnader**

- <sup>135</sup> Enligt artikel 87.2 i rättegångsreglerna skall tappande part förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, om detta har yrkats. Sökandena har yrkat att kommissionen skall förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna. Eftersom kommissionen har tappat målet, skall den bära sin rättegångskostnad och ersätta sökandenas rättegångskostnader. Irland skall bära sin rättegångskostnad i enlighet med artikel 87.4 i rättegångsreglerna.

Mot denna bakgrund beslutar

FÖRSTAINSTANSRÄTTEN (första avdelningen)

följande:

- 1) Den talan som väckts av Thomas Faherty (T-224/03), Ocean Trawlers Ltd (T-226/03), Larry Murphy (T-236/03) och O'Neill Fishing Co. Ltd (T-239/03) avvisas.**

- 2) **Kommissionens beslut 2003/245/EG av den 4 april 2003 om de ansökningar som kommissionen har mottagit om utökning av FUP IV-målen med hänsyn till förbättringar av säkerhet, navigation till sjöss, hygien, produktkvalitet och arbetsförhållanden när det gäller fartyg vars totala längd överskrider 12 meter, ogiltigförklaras i den del det berör de övriga sökandes fartyg.**
  
- 3) **Kommissionen skall bära sin rättegångskostnad och ersätta rättegångskostnaderna för de sökande som avses i punkt 2.**
  
- 4) **De sökande som avses i punkt 1 skall bära sina rättegångskostnader.**
  
- 5) **Irland skall bära sin rättegångskostnad.**

Cooke

García-Valdecasas

Labucka

Meddelad genom offentlig förhandling i Luxemburg den 13 juni 2006.

E. Coulon

García-Valdecasas

Justitiesekreterare

Ordförande

BILAGA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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