

RETTENS DOM (Femte Afdeling)

1. februar 2000 *

I sag T-63/98,

Transpo Maastricht BV, Maastricht (Nederlandene),

og

Marco Ooms, Terneuzen (Nederlandene),

ved advokat M.J. van Dam, Rotterdam, og med valgt adresse i Luxembourg hos
advokat F. Entringer, 34 A, rue Philippe II,

sagsøgere,

mod

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved M. Lugard og L. Pignataro,
Kommissionens Juridiske Tjeneste, som befuldmægtigede, og med valgt adresse i
Luxembourg hos C. Gómez de la Cruz, Kommissionens Juridiske Tjeneste,
Wagnercentret, Kirchberg,

sagsøgt,

angående en påstand om annullation af Kommissionens beslutning af 13. februar
1998, hvorved den for sagsøgernes vedkommende, for skibet *Durance*, afslog at

* Processprog: nederlandsk.

anvende artikel 8, stk. 3, litra c), i Rådets forordning (EØF) nr. 1101/89 af 27. april 1989 om strukturel sanering inden for indlandsskibsfarten (EFT L 116, s. 25),

har

DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABERS RET I FØRSTE INSTANS
(Femte Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, J.D. Cooke, og dommerne R. García-Valdecasas og P. Lindh,

justitssekretær: fuldmægtig J. Palacio González,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter mundtlig forhandling den 6. juli 1999,

afsagt følgende

Dom

Faktiske omstændigheder

- 1 Rådets forordning (EØF) nr. 1101/89 af 27. april 1989 om strukturel sanering inden for indlandsskibsfarten (EFT L 116, s. 25, herefter »forordning nr. 1101/89«) har til formål at reducere den tonnageoverkapacitet, der viser sig i alle sektorer af markedet for transport ad sejlbare vandveje. Med dette formål

for øje indføres en ophugningsforanstaltning, som samordnes på fællesskabsplan, samt ledsageforanstaltninger. Reglen om »gammelt for nyt« pålægger ejeren af et fartøj, som er nybygget, som er indført fra et tredjeland, eller som forlader de nationale vandveje, der ikke er forbundet med Fællesskabets øvrige sejlbare vandveje, som betingelse for ibrugtagning af dette fartøj, at han uden ophugningspræmie ophugger tonnage svarende til det nye fartøjs tonnage. Hvis han ikke ophugger et fartøj, skal han indbetale et særligt bidrag til den hertil oprettede fond, som hans nye fartøj henhører under [artikel 8, stk. 1, litra a), i forordning nr. 1101/89].

2 Ifølge artikel 8, stk. 3, litra c), i forordning nr. 1101/89 kan Kommissionen efter høring af medlemsstaterne og de repræsentative organisationer på fællesskabsplan for indlandsskibsfarten udelukke »specialiserede fartøjer« fra stk. 1's anvendelsesområde.

3 Den 7. december 1990 udarbejdede Kommissionen efter høring af de berørte medlemsstater, Schweiz, de myndigheder, der er ansvarlige for de forskellige ophugningsfonde og de repræsentative organisationer på fællesskabsplan for indlandsskibsfarten et notat om definitionen af generelle kriterier for bedømmelsen af begæringer og fritagelse for specialiserede fartøjer i henhold til forordning nr. 1101/89 (herefter »det fortolkende notat«).

4 I dette notat præciseres det, at der kan meddeles fritagelse, hvis følgende tre betingelser kumulativt er opfyldt:

»— Fartøjet skal være specielt bygget til transport af en bestemt kategori varer, og det skal teknisk være uegnet, uden ændring af sin konstruktion, til transport af andre varer.

— Varen kan ikke transporteres eller må ikke transporteres med fartøjer, som ikke har specielle tekniske installationer.

— Ejeren af det specialiserede fartøj skal skriftligt forpligte sig til, at der ikke transporteres nogen anden vare med hans fartøj, så længe reglen 'gammelt for nyt' gælder, og han skal erklære sig rede til senere at betale det særlige 'gammelt for nyt'-bidrag, hvis han, uanset grunden, ønsker at transportere andre varer med sit fartøj i den periode, hvor reglen 'gammelt for nyt' gælder. «

5 Den 1. oktober 1996 indgav en af sagsøgerne, selskabet Transpo Maastricht, i henhold til artikel 8, stk. 3, litra c), begæring til Kommissionen om fritagelse fra anvendelsen af artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 1101/89.

6 Begæringen vedrørte motorskibet *Venture*, der var omdøbt til *Durance* (herefter »*Durance*«) og taget i brug i 1955. I 1982 blev *Durance* ombygget med henblik på transport af produkter i pulverform. I 1996 blev fartøjet købt af selskabet Transpo Maastricht. Det var angiveligt specialindrettet med henblik på transport af tør flyveaske. Fartøjet blev i 1997 solgt til den anden sagsøger, Marco Ooms.

7 Selskabet Transpo Maastricht gjorde i sin begæring i det væsentlige gældende, at såfremt *Durance* var omfattet af artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 1101/89, må det anses for uegnet til transport af andre kategorier af varer end tør flyveaske som følge af det særlige udstyr, der kræves for at transportere dette produkt. Selskabet anførte ligeledes, at det, såfremt det alligevel transporterede en anden type varer med dette fartøj, ville være rede til at følge »gammelt for nyt«-forordningen fuldt ud.

8 Den 21. marts 1997 blev ekspertgruppen for strukturel sanering inden for indlandsskibsfarten (herefter »ekspertgruppen«) i nærværelse af repræsentanter for de berørte medlemsstater, Schweiz og disse landes ophugningsfonde hørt med udgangspunkt i det fortolkende notat.

9 Af referatet fra dette møde fremgår følgende:

»Under drøftelserne rejste erhvervets delegationer spørgsmålet om, hvorvidt dette fartøj faktisk alene er bygget til transport af én kategori varer og uden ændring af sin konstruktion er uegnet til transport af andre varer. Den Nederlandske Ophugningsfond blev opfordret til at undersøge spørgsmålet og meddele Kommissionen resultatet af denne undersøgelse.

Det blev aftalt, at hvis resultaterne af Den Nederlandske Ophugningsfonds undersøgelse viste, at kriterierne for meddelelse af fritagelse for et fartøj fra 'gammelt for nyt'-reglen var opfyldt, ville delegationerne gå ind for en fritagelse af dette fartøj, der var beregnet til transport af flyveaske; i modsat fald mente delegationerne, at begæringen måtte afvises.«

10 Den 1. april 1997 anmodede Directoraat-Generaal Goederenvervoer (det nederlandske Generaldirektorat for Varetransport under Ministeriet for Kommunikation og Sejlbare Vandveje, herefter »det nederlandske Generaldirektorat for Varetransport«) Scheepvaartinspectie (den nederlandske Skibsfartsinspektion, herefter »Skibsfartsinspektionen«) om at undersøge, hvorvidt *Durance* var specielt bygget til alene at kunne transportere »ét produkt«.

11 Skibsfartsinspektionen svarede ved skrivelse af 14. maj 1997:

»Deres spørgsmål er meget specifikt, og vi råder ikke over den nødvendige 'knowhow' til at besvare det. Vi har derfor henvendt os til et anerkendt firma for at få visse oplysninger. Af disse oplysninger fremgår følgende:

Såfremt et fartøj er udstyret til at transportere pulverstoffer i tanke, er udstyret tilpasset de særlige egenskaber ved det stof, der skal transporteres. Tankkon-

struktionen afhænger i princippet ikke af stoffet, men der er forskel på udluftningssystemerne. Forskellene er dog minimale. Hvis et andet stof end det, installationen er beregnet til, bliver transporteret, fungerer systemet ikke optimalt.«

- 12 Den 23. maj 1997 blev denne begæring om fritagelse på ny diskuteret under et møde mellem Kommissionen, repræsentanterne for de berørte medlemsstater, Schweiz og disse landes ophugningsfonde.

- 13 Ved skrivelse af 27. maj 1997 sendte det nederlandske Generaldirektorat for Transport selskabet Transpo Maastricht et referat fra mødet den 21. marts 1997, på hvilket selskabets begæring om fritagelse var blevet behandlet. Af skrivelser fremgår bl.a. følgende:

»Kommissionen kan ikke på grundlag af [Skibsfartsinspektionens] konklusion (se bilaget) træffe nogen afgørelse, bl.a. fordi det ikke heraf fremgår, om det pågældende fartøj kun kan transportere ét bestemt produkt.

Som bekendt er meddelelsen af fritagelse direkte afhængig af, at der kun kan transporteres ét bestemt produkt.

[Skibsfartsinspektionens] konklusion vil følgelig kunne bevirke, at Kommissionen afviser Deres begæring.

Som repræsentant for den nederlandske [ophugnings-]fond er jeg dog af den opfattelse, at De skal have mulighed for at fremføre Deres argumenter, således at der alligevel kan meddeles fritagelse.

Både Kommissionen og de øvrige medlemsstater deler dette synspunkt.

De bedes derfor godtgøre, at det pågældende fartøj kun kan transportere ét bestemt produkt.«

- 14 Selskabet Transpo Maastricht har i sin skrivelse af 18. juli 1997 til det nederlandske Generaldirektorat for Transport anført, at det af Skibsfartsinspektionens skrivelse af 14. maj 1997 fremgår, at *Durance* var specielt indrettet, således at fartøjet kun kunne transportere ét produkt, hvorfor det var unødvendigt at fremlægge detaljerede oplysninger om fartøjets konstruktion.
- 15 Den 5. oktober 1997 tilskrev direktøren for Flodsejlsafdelingen under det nederlandske Generaldirektorat for Transport Kommissionen:

»Ved skrivelse af 27. maj 1997 anmodede jeg selskabet Transpo Maastricht BV om endeligt at godtgøre, at [*Durance*] kun kan transportere ét bestemt produkt.

Hverken Skibsfartsinspektionens skrivelse eller Transpo Maastricht BV's svar af 18. juli 1997 giver klare oplysninger herom.

Jeg skønner derfor, at det pågældende fartøj med sit nuværende udstyr kan transportere flere forskellige stoffer i pulverform.

Jeg råder derfor Kommissionen til at træffe afgørelse i overensstemmelse hermed.«

- 16 Den 14. oktober 1997 skrev selskabet Transpo Maastricht på ny til det nederlandske Generaldirektorat for Transport og vedlagde den skrivelse af 23. september 1996, selskabet havde modtaget fra selskabet International Pneumatic Equipment Consultants (herefter »IPEC«). Af denne skrivelse fremgår, at *Durance* ikke egner sig til transport af andre stoffer end flyveaske.
- 17 Kommissionen rådførte sig den 17. oktober 1997 med ekspertgruppen, som enstemmigt udtalte sig imod meddelelsen af den begærede fritagelse.
- 18 Ved skrivelse af 13. februar 1998 meddelte Kommissionen selskabet Transpo Maastricht, at der ikke kunne meddeles fritagelse fra artikel 8, stk. 3, litra c), i forordning nr. 1101/89 vedrørende specialiserede fartøjer (herefter »den anfægtede beslutning«).
- 19 Kommissionen henviste til kriterierne i det fortolkende notat og fremhævede, at *Durance* ikke var specielt bygget til transport af én bestemt type varer, og at sagsøgerne ikke havde godtgjort, at der var foretaget de nødvendige ændringer og tilpasninger for at gøre fartøjet til et specialiseret fartøj.

- 20 Kommissionen anførte ligeledes, at selskabet Transpo Maastricht som svar på Kommissionens anmodninger om detaljerede tekniske oplysninger havde påberåbt sig, at der var tale om forretningshemmeligheder. Kommissionen udledte heraf, at *Durance* kan anvendes til transport af flere forskellige typer varer. I denne forbindelse fandt Kommissionen, at fartøjets mulighed for at transportere det, der betegnes som »produkt, der begrænser emissionen af røggas«, ikke var afgørende.
- 21 Kommissionen konkluderede, at *Durance* ikke var tilstrækkeligt specialiseret til at opfylde kriterierne i Kommissionens fortolkende notat, og anførte, at denne konklusion blev støttet af den undersøgelse, det nederlandske Transportministerium havde gennemført.

Retsforhandlinger og parternes påstande

- 22 Ved stævning indleveret til Rettens Justitskontor den 16. april 1998 har sagsøgerne anlagt nærværende sag.
- 23 På grundlag af den refererende dommers rapport har Retten (Femte Afdeling), besluttet dels at indlede den mundtlige forhandling, dels i medfør af procesreglementets artikel 64, stk. 3, at opfordre sagsøgerne og Kommissionen til skriftligt inden retsmødet at besvare visse spørgsmål. Opfordringen blev efterkommet ved skrivelser af 16. og 17. juni 1999.
- 24 Parterne har afgivet mundtlige indlæg og besvaret spørgsmål fra Retten i retsmødet den 6. juli 1999.

25 Sagsøgerne har nedlagt følgende påstande:

- Den anfægtede beslutning annulleres, og den begærede fritagelse meddeles.

- Kommissionen tilpligtes at betale sagens omkostninger.

26 Kommissionen, sagsøgte, har nedlagt følgende påstande:

- Frifindelse.

- Sagsøgerne tilpligtes at betale sagens omkostninger.

Realiteten

27 Sagsøgerne har i det væsentlige påberåbt sig tre anbringender, nemlig tilside-sættelse af henholdsvis kriterierne i det fortolkende notat for klassificering af specialiserede fartøjer, princippet om retten til kontradiktion og forbuddet mod forskelsbehandling. Til støtte for det første anbringende har sagsøgerne ligeledes fremført, at Kommissionen har tilsidesat målene for politikken vedrørende sanering af varetransporten ad sejlbare vandveje.

Det første anbringende om tilsidesættelse af kriterierne i det fortolkende notat for klassificering af specialiserede fartøjer

Parternes argumenter

- 28 Sagsøgerne har for det første anført, at de første to kriterier i det fortolkende notat er selvmodsigende. Kriteriet om forbuddet mod at transportere den pågældende vare på fartøjer, der ikke er forsynet med teknisk specialudstyr, er nemlig uforeneligt med kravet om, at det pågældende fartøj skal være specielt bygget til transport af en bestemt kategori varer og uden ændring af konstruktionen være uegnet til at transport af andre varer.
- 29 Sagsøgerne har herefter bestridt Kommissionens anvendelse af kriterierne i det fortolkende notat i den anfægtede beslutning.
- 30 Hvad angår det første kriterium har sagsøgerne anført, at Kommissionens påstand om, at *Durance* ikke er specielt bygget til transport af en bestemt type varer, er fejlagtig, idet fartøjet er blevet ombygget først med henblik på transport af stoffer i pulverform og derefter specielt med henblik på transport af flyveaske.
- 31 Kommissionen har endvidere i sit svarskrift (afsnit 21) fremført det synspunkt, at kravet om, at et fartøj teknisk set skal være uegnet til transport af andre varer, ikke betyder, at en sådan transport skal være umulig. Derfor handler det ikke om at fastslå, hvad fartøjet eventuelt kan transportere, men om at fastslå, hvilken type transport fartøjet reelt egner sig til. Følgelig har det nederlandske Generaldirektorat for Transport anvendt det første kriterium fejlagtigt, således som det fremgår af Generaldirektoratets skrivelser af 1. april, 27. maj og 5. oktober 1997. Tilsvarende har Kommissionen ved vedtagelsen af den anfægtede

beslutning med urette antaget, at det påhviler sagsøgerne at godtgøre, at *Durance* kun kan transportere ét bestemt produkt.

- 32 Selv om det er rigtigt, at *Durance* kan transportere andre typer varer, forholder det sig ikke desto mindre således, at fartøjet ikke egner sig til denne anden type transport i det første kriteriums forstand. Kommissionen har herved ikke taget hensyn til skrivelsen af 14. maj 1997 fra Skibsfartsinspektionen, hvori det hedder, at systemet ved transport af et andet stof ikke ville fungere optimalt, eller til skrivelsen af 18. juli 1997 fra selskabet Transpo Maastricht, hvoraf det fremgår, at et andet produkt ikke kan transporteres på korrekt måde, eller endelig IPEC's skrivelse 23. september 1996, hvori det anføres, at fartøjet efter de foretagne ændringer er uegnet til transport af andre varer end aske.
- 33 I denne forbindelse er anbringendet om, at det ikke er godtgjort, at *Durance* er blevet ombygget således, at fartøjet kun kan transportere én type produkter, fejlagtigt. Det fremgår således af begæringen om fritagelse, at fartøjet blev ombygget med henblik herpå i 1996, og at det »har fået installeret særligt udstyr, der gør det muligt at omlade flyveaske i form af pulver uden afgivelse af støv for at opfylde de gældende miljøregler«. At fartøjet opfylder dette kriterium, fremgår ligeledes af de tekniske specifikationer, der er angivet i Skibsfartsinspektionens skrivelse af 14. maj 1997 og selskabet Transpo Maastricht's skrivelse af 18. juli 1997, som Kommissionen har haft kendskab til. I øvrigt angives det i den anfægtede beslutning, at Skibsfartsinspektionen i sin skrivelse af 14. maj 1997 »opregner de tilpasninger og ændringer, der er nødvendige for at kunne klassificere fartøjet som et specialiseret fartøj«. Da Kommissionen endvidere har indtaget det standpunkt, at udstyrets tekniske specifikationer afhænger af de særlige kendetegn ved det stof, der skal transporteres, må det konstateres, at *Durance*, da fartøjet benyttes til transport af flyveaske, er et specialiseret fartøj.
- 34 Desuden er Kommissionens argument om, at den ikke kunne opnå de tekniske oplysninger, der var nødvendige for dens vurdering, som følge af selskabet Transpo Maastricht's påberåbelse af forretningshemmeligheder, ubegrundet. Det

var nemlig ifølge sagsøgeren den virksomhed, hos hvem Skibsfartsinspektionen havde udbedt sig oplysninger, der over for Skibsfartsinspektionen påberåbte sig forretningshemmeligheder. Under alle omstændigheder er sagsøgerne i givet fald rede til at give enhver oplysning, Kommissionen måtte anmode om, hvilket selskabet Transpo Maastricht også meddelte Kommissionen i sine skrivelser, bl.a. skrivelser af 18. juli 1997, hvori selskabet foreslog en inspektion af fartøjet. Sagsøgerne har herved fremhævet, at Kommissionen ikke udbad sig yderligere oplysninger.

- 35 Sagsøgerne har også bestridt Kommissionens vurdering, hvorefter *Durance* ikke er tilstrækkeligt specialiseret. Det fremgår af denne vurdering, at Kommissionen anerkender, at fartøjet er specialiseret, men ikke drager de nødvendige konsekvenser heraf og ikke forklarer, hvorledes fartøjet er utilstrækkeligt specialiseret, hvorved Kommissionen faktisk indfører vanskeligt gennemskuelige »specialiseringsgrader«.
- 36 Hvad angår det andet kriterium i det fortolkende notat har Kommissionen ifølge sagsøgerne i afsnit 21 i sit svarskrift anført, at de transporterede varer også selv skal være specifikke. Denne betingelse er imidlertid ikke nævnt i artikel 8, stk. 3, litra c), i forordning nr. 1101/89, som kun omhandler specialiserede fartøjer og ikke specifikke varer. Desuden har Kommissionen i tidligere beslutninger fastslået, at der for transport af aske skal indrømmes fritagelse fra artikel 8, stk. 3, litra c), i forordning nr. 1101/89, hvorfor aske er en specifik vare og ikke en kategori af varer. Ved til støtte for deres begæring om fritagelse at påberåbe sig, at *Durance* transporterer tør flyveaske, har sagsøgerne således føjet en yderligere specifikation til Kommissionens kriterier.
- 37 Endelig har sagsøgerne anført, at Kommissionen har tilsidesat målene for saneringspolitikken for varetransport ad sejlbare vandveje.

- 38 Sagsøgerne har herved anført, at Kommissionen med urette i den anfægtede beslutning fastslår, at *Durance* bidrager »til at øge kapaciteten i den flåde, der er omfattet af de strukturelle saneringsregler i forordning nr. 1101/89«. *Durance* transporterer nemlig udelukkende flyveaske, og der er ikke nogen overkapacitet på denne del af markedet. Endelig medvirker denne transport til at aflaste vejtransportsektoren, der tidligere blev benyttet til transport af dette stof.
- 39 En udelukkelse af det pågældende fartøj fra anvendelsesområdet for artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 1101/89 er derfor i overensstemmelse med formålet med forordningen.
- 40 Sagsøgerne har tilbudt at bevise deres påstande ved alle lovlige midler, især ved udtalelser fra vidner og eksperter.
- 41 Kommissionen har for det første anført, at de to første kriterier i det fortolkende notat ikke modsiger, men tværtimod understøtter hinanden. Kravet om, at det pågældende fartøj skal være forsynet med bestemt udstyr, indebærer nemlig ikke, at fartøjet ikke må kunne transportere forskellige typer varer. Endvidere har Kommissionen benægtet, at de instanser, som blev anmodet om at afgive udtalelse om den begærede fritagelse, har anvendt andre kriterier end dem, der er fastlagt i Kommissionens fortolkende notat.
- 42 Kommissionen har for det andet anført, at *Durance* trods sine tekniske specifikationer ikke kan betragtes som et specialiseret fartøj, da det er i stand til at transportere flere typer varer. Kommissionen har herved understreget, at sagsøgerne ikke har godtgjort, at *Durance* kun kan transportere én kategori af varer, selv om de er blevet anmodet herom af det nederlandske Generaldirektorat for Transport ved skrivelse af 27. maj 1997, og uanset misforståelsen vedrørende forretningshemmeligheder.

- 43 Kommissionen har herved ligeledes kritiseret sagsøgernes brede fortolkning af det første kriterium, hvorefter det skulle være muligt at anvende det pågældende fartøj til transport af andre kategorier af varer. Denne fortolkning er uforenelig med formålet med forordning nr. 1101/89 og Rettens praksis ifølge dom af 1. oktober 1998 i sag T-155/97, *Natural van Dam og Danser Container Line mod Kommissionen* (Sml. II, s. 3921), hvoraf det fremgår, at artikel 8, stk. 3, litra c), i forordning nr. 1101/89 som undtagelse fra den almindeligt gældende ordning skal fortolkes snævert.
- 44 Endvidere har Kommissionen anført, at sagsøgerne ikke har godtgjort, at *Durance* opfylder de miljøbeskyttelsesbestemmelser, der gælder for transportere, hvor der udelukkende transporteres flyveaske.
- 45 I modsætning til, hvad sagsøgerne har hævdet, viser skrivelsen af 14. maj 1997 fra Skibsfartsinspektionen til det nederlandske Generaldirektorat for Transport desuden, at *Durance* kan transportere flere typer varer. Og denne konklusion modsiges ikke af de generelle henvisninger til de tekniske specifikationer, der er indeholdt i skrivelsen af 18. juli 1997 fra selskabet *Transpo Maastricht*. Den situation, *Durance* befinder sig i, kan sammenlignes med situationen for fartøjet *VOF Challenger*, for hvilket den begærede fritagelse ikke er blevet meddelt som følge af, at dette fartøj kan transportere flere typer produkter i pulverform. Hertil kommer, at de tilpasninger og ændringer, der er beskrevet i skrivelsen af 23. september 1996 fra IPEC, hvis de da er blevet gennemført, hvilket ikke er godtgjort, ikke bevirker, at det pågældende fartøj er ude af stand til at transportere flere typer varer.
- 46 Endelig har Kommissionen afvist sagsøgernes påstand om, at der er indført forskellige specialiseringsgrader. I denne sag er det alene kriterierne i det fortolkende notat, især kriteriet om, at det pågældende fartøj skal være uegnet til transport af andre kategorier af varer, der ligger til grund for afslaget på at meddele den begærede fritagelse.

- 47 Hvad angår det andet kriterium finder Kommissionen, at overbegrebet »produkt i pulverform« dækker et bredt udsnit af varer. Kommissionen har anført, at »gammelt for nyt«-reglen systematisk er blevet anvendt på fartøjer, der i lighed med *VOF Challenger* transporterer produkter i pulverform.
- 48 Hvad for det tredje angår Kommissionens påståede tilsidesættelse af formålene med saneringspolitikken for varetransport ad sejlbare vandveje har den først anført, at kriterierne i det fortolkende notat er blevet fastlagt efter anmodning fra de pågældende medlemsstater, Schweiz, myndighederne fra de forskellige ophugningsfonde samt de repræsentative organisationer for indlandsskibsfarten på fællesskabsplan, der alle har godkendt kriterierne, og at disse siden er blevet anvendt flere gange.
- 49 For det andet er formålet med forordning nr. 1101/89 at fjerne den strukturelle overkapacitet inden for indlandsskibsfarten ved hjælp af ophugningsforanstaltninger og at opretholde udbud og efterspørgsel ved brug af »gammelt for nyt«-reglen. Alene fartøjer, der opfylder samtlige tre kriterier i det fortolkende notat, kan udelukkes fra denne regels anvendelsesområde.
- 50 Kommissionen har for det tredje anført, at spørgsmålet om, hvorvidt den pågældende del af markedet lider under overkapacitet, er irrelevant, idet forordning nr. 1101/89, som omfatter hele indlandsskibsfarten, har generel karakter. Alene ved opfyldelse af kriterierne for anvendelse af forordningens artikel 8, stk. 3, litra c), kan den ønskede fritagelse opnås.
- 51 Kommissionen har ligeledes anført, at det eneste formål med »gammelt for nyt«-reglen er at sanere indlandsskibsfarten ved at reducere den eksisterende overkapacitet, og at den omstændighed, at transporten af visse typer varer flyttes fra landevej til indre vandveje, på ingen måde kan begrunde en fritagelse.

- 52 Endelig har Kommissionen konstateret, at selskabet Transpo Maastricht i sin skrivelse af 16. december 1996 til Kommissionen har angivet, at *Durance* ved ikrafttrædelsen af forordning nr. 1101/89 ikke besejlede de indbyrdes forbundne sejlbare vandveje i Belgien, Tyskland, Frankrig, Luxembourg, Nederlandene og Schweiz, hvilket bekræfter, at forordningen på daværende tidspunkt ikke fandt anvendelse på dette fartøj.

Rettens bemærkninger

- 53 Det bemærkes først, at »gammelt for nyt«-reglen i henhold til artikel 8, stk. 1, litra a), i forordning nr. 1101/89 finder anvendelse på fartøjer, som forlader de nationale vandveje, der ikke er forbundet med Fællesskabets øvrige sejlbare vandveje. Det fremgår af skrivelsen af 16. december 1996 fra selskabet Transpo Maastricht til Kommissionen, at *Durance* ved ikrafttrædelsen af forordning nr. 1101/89 ikke besejlede de nationale vandveje, der er forbundet med Fællesskabets øvrige sejlbare vandveje. Endvidere har sagsøgerne under retsforhandlingerne ikke bestridt, at *Durance* ved ikrafttrædelsen af den pågældende forordning ikke var omfattet af forordningen. Følgelig må det antages, at *Durance* er omfattet af den almindelige ordning, der er fastsat i artikel 8, stk. 1, litra a).
- 54 Kommissionen har i den anfægtede beslutning lagt til grund, at sagsøgerne ikke har godtgjort, at de ændringer og tilpasninger, der er nødvendige for at gøre det pågældende fartøj til et specialiseret fartøj, er blevet foretaget.
- 55 Det skal derfor undersøges, om det fremgår af de oplysninger, sagsøgerne har forelagt Kommissionen, at de pågældende tekniske ændringer er blevet gennemført. Det bemærkes herved, at under et annullationssøgsmål i medfør af traktatens artikel 173 (efter ændring nu artikel 230 EF) skal lovligheden af en fællesskabsretsakt bedømmes efter de faktiske og retlige omstændigheder på det tidspunkt, da retsakten blev udstedt (jf. f.eks. Rettens dom af 25.6.1998, forenede sager T-371/94 og T-394/94, British Airways m.fl. mod Kommissionen, Sml. II,

s. 2405, præmis 81, og af 4.3.1999, sag T-87/96, Assicurazioni Generali et Unicredito, Sml. II, s. 203, præmis 70).

- 56 Ganske vist hedder det i begæringen om fritagelse af 1. oktober 1996, at »fartøjet har fået installeret særligt udstyr, der gør det muligt at omlade flyveaske i form af pulver uden afgivelse af støv for at opfylde de gældende miljøregler«.
- 57 I modsætning til, hvad sagsøgerne har hævdet, fremgår det dog hverken af skrivelsen af 14. maj 1997 fra Skibsfartsinspektionen til det nederlandske Generaldirektorat for Transport eller af skrivelsen af 23. september 1996 fra IPEC til selskabet Transpo Maastricht, at *Durance* var forsynet med sådant udstyr.
- 58 Hvad angår skrivelsen af 14. maj 1997 indeholder den en generel beskrivelse af de tekniske specifikationer for fartøjer beregnet til transport i tanke af stoffer i pulverform. Det fremgår på ingen måde, at *Durance* er udstyret i overensstemmelse med specifikationerne (jf. relevant uddrag i præmis 11 ovenfor).
- 59 I IPEC's skrivelse af 23. september 1996 til selskabet Transpo Maastricht hedder det:

»Som svar på Deres forespørgsel fremsendes herved vores bemærkninger om de tilpasninger og ændringer, der skal foretages på [*Durance*], som De har købt, for at fartøjet kan benyttes til transport af flyveaske. De nærmere specifikationer og aktiviteter er angivet nedenfor.

[...]

Efter disse tilpasninger kan fartøjet faktisk kun benyttes til transport af flyveaske.

Vi håber at have været Dem behjælpelige og ser frem til et samarbejde om ovenstående punkter.«

60 Det fremgår således heller ikke af denne skrivelse, at de nævnte tekniske ændringer er blevet gennemført.

61 I denne forbindelse kan sagsøgernes fortolkning, der er indeholdt i deres svar på Rettens spørgsmål og gentaget i retsmødet, og ifølge hvilken den sidste sætning i skrivelsen af 23. september 1996 vedrører et andet fartøj end *Durance*, ikke godtages. Selv om sagsøgerne til støtte for deres synspunkt har fremlagt en skrivelse fra IPEC af 16. juni 1999, hvori det angives, at den omtvistede sætning vedrørte et andet fartøj med samme ejer, fremgår det nemlig på ingen måde af skrivelsen af 23. september 1996, hvori alene *Durance* er nævnt, at skrivelsen kan have vedrørt et andet fartøj end *Durance*.

62 Følgelig har Kommissionen med rette fastslået, at sagsøgerne ikke har godtgjort, at det tekniske udstyr, som ifølge dem gør *Durance* til et specialiseret fartøj i henhold til artikel 8, stk. 3, litra c), i forordning nr. 1101/89, er blevet installeret.

63 Sagsøgerne har heller ikke godtgjort eller blot hævdet, at ombygningen af *Durance* i 1982 gjorde fartøjet til et specialiseret fartøj i henhold til artikel 8,

stk. 3, litra c), i forordning nr. 1101/89. Sagsøgerne har herom i deres stævning anført, at »dette fartøj skal bedømmes på grundlag af dets nuværende tilstand, dvs. som ombygget og indrettet til at transportere flyveaske«.

- 64 Heraf følger, at sagsøgernes argumenter om, at de første to kriterier i det fortolkende notat er selvmodsigende, samt at kriterierne er anvendt fejlagtigt i sagen, ikke kan tages til følge.
- 65 Endelig modsiges påstanden om, at Kommissionens kompetente tjenestegrene var blevet opfordret til at inspicere *Durance*, bl.a. i selskabet Transpo Maastricht's skrivelse af 18. juli 1997, af selve indholdet af denne skrivelse og af sagsøgernes erklæringer i retsmødet om, at de aldrig har fremsat nogen sådan opfordring.
- 66 Med hensyn til den påståede uoverensstemmelse mellem de kriterier, Kommissionen har anvendt i den anfægtede beslutning, og målene for Fællesskabets strukturelle saneringspolitik bemærkes, at Kommissionen med føje i den anfægtede beslutning har fastslået, at sagsøgerne ikke har godtgjort, at de tekniske ændringer, der efter deres udsagn skulle gøre det pågældende fartøj til et specialiseret fartøj, var blevet gennemført.
- 67 Under disse omstændigheder findes det ufornuddent at behandle spørgsmålet om, hvorvidt de af Kommissionen anvendte kriterier som hævdet af sagsøgerne ikke er i overensstemmelse med det mål for den strukturelle saneringspolitik for skibsfarten, som tilstræbes ved forordningen.
- 68 Det første anbringende må derfor forkastes.

Det andet anbringende om tilsidesættelse af retten til kontradiktion

Parternes argumenter

- 69 Sagsøgerne har for det første anført, at de ikke har haft kendskab til det fortolkende notat.
- 70 De har ligeledes kritiseret Kommissionen for at have påberåbt sig en beslutning truffet af Ekspertgruppen for Strukturel Sanering inden for Indlandsskibsfarten, hvori ekspertgruppen enstemmigt har udtalt sig imod meddelelsen af den begærede fritagelse. Sagsøgerne betvivler hensigtsmæssigheden af at inddrage denne ekspertgruppe, idet det i medfør af artikel 8, stk. 3, litra c), i forordning nr. 1101/89 er medlemsstaterne og de repræsentative organisationer på fællesskabsplan for indlandsskibsfarten, der skal høres.
- 71 Sagsøgerne har endvidere anført, at de ikke har haft kendskab til skrivelsen af 5. oktober 1997 fra det nederlandske Generaldirektorat for Transport til Kommissionen, hvori det hedder, at *Durance* ifølge Skibsfartsinspektionens skrivelse af 14. maj 1997 og selskabet Transpo Maastrichts svar af 18. juli 1997 kunne transportere flere kategorier af varer. Sagsøgerne har krævet fremlæggelse af denne skrivelse af 5. oktober 1997, hvis konklusion er fejlagtig. Det fremgår endvidere af referatet fra mødet den 17. oktober 1997 i Ekspertgruppen for Strukturel Sanering inden for Indlandsskibsfarten, at, ud over at skrivelsen af 5. oktober 1997 fra det nederlandske Generaldirektorat for Transport er blevet misbrugt, har dette generaldirektorat anvendt et andet kriterium end det, der er fastlagt af Kommissionen.
- 72 Kommissionen har hertil svaret, at kriterierne i Kommissionens fortolkende notat er blevet fastlagt efter samråd med medlemsstaterne, fondene og de nationale

erhvervsorganisationer (herunder Den Nederlandske Ophugningsfond). Kommissionen mener, at indlandsskibsfartens udøvere, dvs. også selskabet Transpo Maastricht, siden 1990 har haft kendskab til kriterierne. Hertil kommer, at disse kriterier og deres betydning for meddelelsen af den nævnte fritagelse er blevet fremhævet i de skrivelser, der er udvekslet mellem deltagerne i behandlingen af den pågældende begæring om fritagelse.

- 73 Kommissionen har desuden understreget, at den ikke er bundet af udtalelserne fra medlemsstaterne og de repræsentative organisationer for indlandsskibsfarten og i øvrigt heller ikke er forpligtet til at forelægge den ansøgende virksomhed referaterne af møderne med disse, inden den tager stilling til den ansøgende virksomheds begæring.
- 74 Under alle omstændigheder fremgår det af de korte referater af møderne med repræsentanterne for medlemsstaterne og de pågældende repræsentative organisationer den 21. marts og 23. maj 1997, at der ikke kunne meddeles fritagelse, hvis kriterierne ikke var opfyldt. Ekspertgruppen for Strukturel Sanering inden for Indlandsskibsfarten fastslog dog på sit møde den 17. oktober 1997, at *Durance* var egnet til transport af andre varer end flyveaske.
- 75 Hvad angår procedurens forskriftsmæssighed har Kommissionen anført, at den har hørt Ekspertgruppen for Strukturel Sanering inden for Indlandsskibsfarten, som består af repræsentanter for medlemsstaterne og de repræsentative organisationer på fællesskabsplan for indlandsskibsfarten.
- 76 Kommissionen har endelig anført, at i modsætning til, hvad sagsøgerne har hævdet, blev deltagerne i mødet den 17. oktober 1997 gjort bekendt med sagsøgernes synspunkt og skrivelserne af 14. maj, 18. juli og 14. oktober 1997. Mødedeltagerne har således med fuldt vidende foreslået Kommissionen ikke at indrømme den begærede fritagelse.

Rettens bemærkninger

- 77 Det skal for det første fastslås, at sagsøgernes argument om, at de ikke har haft kendskab til det fortolkende notat, ikke kan lægges til grund.
- 78 Det fremgår nemlig klart af begæringen om fritagelse af 1. oktober 1996, at selskabet Transpo Maastricht var bekendt med de tre kriterier, Kommissionen havde fastlagt i det nævnte notat i samarbejde med medlemsstaterne og erhvervsorganisationerne i de samme medlemsstater.
- 79 I begæringen om fritagelse hedder det herom som følger:

»Denne type last kan ikke transporteres af fartøjer, der ikke har det særlige udstyr, der kræves som følge af lastens pulverformige karakter [...]

Det udstyr, der er installeret, bevirker, at fartøjet er uegnet til transport af andre typer laster.

Subsidiært skal vi meddele, at vi, hvis artikel 8, stk. 1, finder anvendelse på fartøjet, er rede til fuldt ud at følge 'gammelt for nyt'-forordningen, såfremt vi, uanset grunden, alligevel transporterer en anden type last med [*Durance*].«

- 80 Hvad navnlig angår det sidste af ovennævnte afsnit har sagsøgerne i et svar på et spørgsmål fra Retten erklæret, at dette havde til formål at opfylde det tredje kriterium i det fortolkende notat.
- 81 Endvidere bemærkes, at sagsøgernes argument om, at artikel 8, stk. 3, litra c), i forordning nr. 1101/89 er blevet tilsidesat, idet medlemsstaterne og de repræsentative organisationer for indlandsskibsfarten ikke er blevet hørt, heller ikke kan lægges til grund.
- 82 Kommissionen har nemlig fremlagt konklusionerne fra mødet i ekspertgruppen den 21. marts 1997 og fra Kommissionens møde den 23. maj 1997 med repræsentanter for de pågældende medlemsstater, Schweiz og disse landes ophugningsfonde, på hvilke møder begæringen om fritagelse er blevet behandlet, og Den Nederlandske Ophugningsfond er blevet anmodet om at gribe ind.
- 83 Endvidere hedder det i referatet af denne ekspertgruppes møde den 17. oktober 1997:

»Begæringerne om fritagelse af tre specialiserede fartøjer blev behandlet på grundlag af et notat fra Kommissionens tjenestegrene. Begæringen om fritagelse for et fjerde fartøj blev fremlagt under mødet:

Medlemsstaternes og erhvervets delegationer er af den opfattelse, at de fire begæring om fritagelse skal afvises:

[...]

c) Produkttanker til transport af flyveaske: denne begæring blev behandlet på møderne den 21. marts 1997 og den 23. maj 1997. På sidstnævnte møde blev Den Nederlandske [Ophugnings]fond opfordret til at undersøge, om fartøjet kunne anvendes til transport af andre produkter i pulverform. I en skrivelse af 5. oktober 1997 til Europa-Kommissionen har Den Nederlandske [Ophugnings]fond anført, at fonden endnu ikke har fået et klart svar fra fartøjets ejer, men at den heraf konkluderer, at fartøjet med dets nuværende udstyr egner sig til transport af andre typer produkter. Delegationerne var af den opfattelse, at begæringen om fritagelse derfor ikke burde imødekommes.«

84 Det er således godtgjort, at Kommissionen i overensstemmelse med kravene i artikel 8, stk. 3, litra c), i forordning nr. 1101/89, inden den traf den anfægtede beslutning, havde hørt medlemsstaterne og de pågældende erhvervsorganisationer.

85 Endelig har sagsøgerne foreholdt Kommissionen, at denne ikke forelagde dem skrivelsen af 5. oktober 1997 fra det nederlandske Generaldirektorat for Transport.

86 Kommissionen er imidlertid ikke forpligtet til i detaljer at underrette sagsøgerne om de synspunkter, medlemsstaterne og de repræsentative organisationer for indlandsskibsfarten giver udtryk for, idet disse i medfør af artikel 8, stk. 3, litra c), i forordning nr. 1101/89 alene har en rådgivende rolle (jf. dommen i sagen Natural Van Dam og Danser Container Line mod Kommissionen, præmis 51).

87 Det må fastslås, at det var som følge af denne rådgivende udtalelse, at det på det møde, Ekspertgruppen for Strukturel Sanering inden for Indlandsskibsfarten afholdt den 21. marts 1997, blev besluttet at opfordre Den Nederlandske Ophugningsfond til at undersøge, om *Durance* teknisk set måtte anses for et specialiseret fartøj, og meddele Kommissionen resultaterne af sin undersøgelse. Efter denne opfordring har det nederlandske Generaldirektorat for Transport

foretaget en undersøgelse hos det sagsøgende selskab og Skibsfartsinspektionen. Det nederlandske Generaldirektorat for Transport underrettede i sin omtvistede skrivelse af 5. oktober 1997 Kommissionen om konklusionerne af undersøgelsen.

- 88 Denne skrivelse kan således ikke anses for andet og mere end en blot rådgivende udtalelse, en opfattelse, der støttes af, at Kommissionen i den anfægtede beslutning har givet udtryk for det synspunkt, at skrivelsen af 5. oktober 1997 bekræftede dens vurdering.
- 89 Det må derfor fastslås, at Kommissionen ikke var forpligtet til at forelægge sagsøgerne skrivelsen af 5. oktober 1997.
- 90 Det fremgår af det anførte, at det andet anbringende må forkastes.

Det tredje anbringende om tilsidesættelse af forbuddet mod forskelsbehandling

Parternes argumenter

- 91 Sagsøgerne har påpeget, at Kommissionen tidligere har meddelt fritagelse i medfør af artikel 8, stk. 3, litra c), i forordning nr. 1101/89, for fartøjer af samme type og med samme tekniske specifikationer. Det må derfor fastslås, at *Durance* lige så lidt som disse fartøjer bidrager til at forøge den eksisterende overkapacitet og må anses for et specialiseret fartøj.

- 92 Sagsøgerne har derfor krævet, at Kommissionen fremlægger beslutningerne om meddelelse af disse fritagelser, og har anført, at de er blevet udsat for forskelsbehandling.
- 93 Sagsøgerne har tilføjet, at deres begæring om fritagelse ikke kan sammenlignes med begæringen for fartøjet *VOF Challenger*, der er blevet afvist af Kommissionen, idet sidstnævnte fartøj egner sig til transport af flere typer varer (cement, flyveaske, kalk i pulverform, ulæsket kalk). Sagsøgerne har ligeledes anført, at Kommissionen har fritaget flere fartøjer, der benyttes til transport af flyveaske, fra anvendelsesområdet for »gammelt for nyt«-reglen.
- 94 Endelig har sagsøgerne tilbudt at bevise deres påstande ved alle lovlige midler, især ved udtalelser fra vidner og eksperter.
- 95 Kommissionen har hertil svaret, at den tidligere har afslået begæringer om fritagelse svarende til sagsøgernes begæring og har herved fremlagt en nyere beslutning om afslag, der vedrører fartøjet *VOF Challenger*. Kommissionen har dog anført, at der kun indgives et begrænset antal begæringer om fritagelse fra anvendelsen af »gammelt for nyt«-reglen, hvilket ifølge Kommissionen beror på, at ejerne af fartøjerne ikke mener, at de opfylder betingelserne for at opnå fritagelse.
- 96 Kommissionen har fremhævet, at forordning nr. 1101/89 er blevet anvendt på 13 belgisk indregistrerede fartøjer, hvis ejere i denne forbindelse har betalt det særlige »gammelt for nyt«-bidrag. Kommissionen har tilføjet, at den i to beslutninger af henholdsvis 23. maj 1990 og 3. maj 1991 har bestemt, at der skulle indrømmes fritagelse i medfør af artikel 8, stk. 3, litra c), for to fartøjer, idet ansøgerne havde godtgjort, at kriterierne i det fortolkende notat er opfyldt.

Rettens bemærkninger

- 97 Sagsøgerne har med dette anbringende gjort gældende, at Kommissionen har tilsidesat forbuddet mod forskelsbehandling ved at indrømme ejerne af fartøjer med de samme tekniske specifikationer som *Durance* fritagelse fra anvendelsen af artikel 8, stk. 3, litra c), i forordning nr. 1101/89. Sagsøgerne har samtidig anmodet Kommissionen om at fremlægge de pågældende beslutninger.
- 98 Det må fastslås, at når et fartøj ikke kan anses for et specialiseret fartøj i den betydning, der er forudsat i artikel 8, stk. 3, litra c), i forordning nr. 1101/89, kan der ikke i medfør af denne bestemmelse indrømmes fritagelse med den begrundelse, at en sådan fritagelse er indrømmet et andet fartøj med de samme tekniske specifikationer, når Retten ikke har været inddraget i sidstnævnte sag (jf. i analogi hermed Rettens dom af 11.12.1996, sag T-49/95, Van Megen mod Kommissionen, Sml. II, s. 1799, præmis 56, og Domstolens dom af 31.3.1993, forenede sager C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 og C-125/85 — C-129/85, Ahlström Osakeyhtiö m.fl. mod Kommissionen, Sml. I, s. 1307, præmis 197).
- 99 Følgelig er det ikke nødvendigt for Retten at kræve, at Kommissionen fremlægger de beslutninger, den tidligere med samme hjemmel har vedtaget for andre fartøjer.
- 100 Under alle omstændigheder kan det forhold, at Kommissionen i tidligere sager har fastslået, at der kunne indrømmes fritagelse i medfør af artikel 8, stk. 3, litra c), i forordning nr. 1101/89, ikke på forhånd fratage den muligheden for at træffe en anden beslutning i en ny sag, såfremt kravet i ovennævnte bestemmelse ikke er opfyldt.

- 101 Da Kommissionen med føje har fundet, at sagsøgerne ikke har godtgjort, at de tekniske ændringer, der ifølge sagsøgerne skulle gøre det pågældende fartøj til et specialiseret fartøj, faktisk er blevet gennemført, må anbringendet om tilside-sættelse af forbuddet mod forskelsbehandling forkastes.
- 102 Endelig findes det ikke nødvendigt at tillade sagsøgerne at bevise deres påstande ved alle lovlige midler. Det fremgår nemlig klart af sagens akter, at de under Kommissionens behandling af begæringen om fritagelse har fået mulighed for at godtgøre rigtigheden af deres påstande, bl.a. takket være det nederlandske Generaldirektorat for Transport og dettes skrivelse af 27. maj 1997 til selskabet Transpo Maastricht (jf. det relevante uddrag i præmis 13 ovenfor).
- 103 Det følger af det ovenfor anførte, at Kommissionen skal frifindes i det hele.

Sagens omkostninger

- 104 I henhold til procesreglementets artikel 87, stk. 2, pålægges det den tabende part at betale sagens omkostninger, hvis der er nedlagt påstand herom. Da sagsøgerne har tabt sagen, dømmes de til at betale sagens omkostninger i overensstemmelse med Kommissionens påstand herom.

På grundlag af disse præmisser

udtaler og bestemmer

RETTEEN (Femte Afdeling)

- 1) Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber frifindes.
- 2) Sagsøgerne betaler deres egne omkostninger samt in solidum Kommissionens omkostninger.

Cooke

García-Valdecasas

Lindh

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 1. februar 2000.

H. Jung

R. García-Valdecasas

Justitssekretær

Afdelingsformand