

YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIMEN
TUOMIO (viides jaosto)
1 päivänä helmikuuta 2000 *

Asiassa T-63/98,

Transpo Maastricht BV, Alankomaiden oikeuden mukaan perustettu yhtiö,
kotipaikka Maastricht (Alankomaat),

ja

Marco Ooms, kotipaikka Terneuzen (Alankomaat),

edustajanaan asianajaja Marius Johan van Dam, Rotterdam, prosessiosoite
Luxenburgissa asianajotoimisto Fernand Entringer, 34 A rue Philippe II,

kantajina,

vastaan

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään oikeudellisen yksikön virkamiehet
Maurits Lugard ja Laura Pignataro, prosessiosoite Luxemburgissa c/o saman
yksikön virkamies Carlos Gómez de la Cruz, Centre Wagner, Kirchberg,

vastaaajana,

jossa kantajat vaativat, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kumoaa
13.2.1998 tehdyn komission päätöksen, jossa kieltäydytään kantajien hyväksi

* Oikeudenkäyntikieli: hollanti.

soveltamasta Durance-nimisen aluksen osalta sisävesiliikenteen rakenteellisista parannuksista 27 päivänä huhtikuuta 1989 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1101/89 (EYVL L 116, s. 25) 8 artiklan 3 kohdan c alakohtaa,

EUROOPAN YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN
TUOMIOISTUIN (viides jaosto),

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

kirjaaja: hallintovirkamies J. Palacio González,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 6.7.1999 pidetyssä suullisessa käsittelyssä esitetyn,

on antanut seuraavan

tuomion

Kanteen perustana olevat tosiseikat

- 1 Sisävesiliikenteen rakenteellisista parannuksista 27 päivänä huhtikuuta 1989 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1101/89 (EYVL L 116, s. 25) tarkoituksena on kaikilla sisävesikuljetusmarkkinoiden lohkoilla esiintyvän tavara-alusten ylikapasiteetin vähentäminen. Tätä varten on luotu yhteisön tasolla

yhteensovitettu romutusohjelma ja määrätty eräistä siihen liittyvistä lisätoimenpiteistä. ”Vanha uudesta” -sääntö edellyttää, että uuden aluksen, kolmannesta maasta tuodun aluksen tai sellaisen aluksen omistajan, joka poistuu kansallisilta vesiväylyiltä, jotka eivät ole yhteydessä muihin vesiväyliin yhteisössä, on aluksen liikkeelle laskemisen yhteydessä ilman romutuskorvausta romutettava tavara-aluksia uuden aluksen tonnilluvun verran. Jollei hän romuta mitään alusta, hänen on maksettava erityinen maksu siihen tätä varten perustettuun rahastoon, jonka piiriin hänen uusi aluksensa kuuluu (asetuksen N:o 1101/89 8 artiklan 1 kohdan a alakohta).

- 2 Asetuksen N:o 1101/89 8 artiklan 3 kohdan c alakohdassa säädetään mahdollisuudesta, että komissio voi jäsenvaltioita ja sisävesiliikennettä yhteisön tasolla edustavia järjestöjä kuultuaan jättää ”erikoisaluksia” 1 kohdan soveltamisalan ulkopuolelle.
- 3 Komissio laati 7.12.1990 asianomaisia jäsenvaltioita, Sveitsiä, eri romutusrahastoja hallinnoivia viranomaisia ja sisävesiliikennettä yhteisön tasolla edustavia järjestöjä kuultuaan huomautuksen, jossa määritellään asetuksessa N:o 1101/89 tarkoitettuja soveltamisalan ulkopuolelle jätettäviä erikoisaluksia koskevien poikkeushakemusten arvioinnissa noudatettavat yleiset kriteerit (jäljempänä tulkitseva huomautus).
- 4 Tulkitsevassa huomautuksessa todetaan, että poikkeus voidaan myöntää, jos seuraavat kolme edellytystä täyttyvät samanaikaisesti:

”— alus on erityisesti suunniteltu tietynlaisten tavaroiden kuljettamiseen ja se on ilman sen rakenteen muuttamista teknisesti soveltumaton muiden tavaroiden kuljettamiseen;

— kyseistä tavaraa ei voida tai ei saada kuljettaa aluksilla, joita ei ole varustettu teknisin erityislaittein;

— erikoisaluksen omistaja sitoutuu kirjallisesti siihen, ettei hänen aluksellaan kuljeteta mitään muuta tavaraa niin kauan kuin ’vanha uudesta’ -sääntö on voimassa, ja omistaja ilmoittaa olevansa valmis maksamaan myöhemmin ’vanha uudesta’ -säännön mukaisen erityismaksun, jos hän ’vanha uudesta’ -säännön voimassaoloaikana haluaa mistä tahansa syystä kuljettaa aluksellaan muita tavaroita”.

5 Toinen kantajista, Transpo Maastricht haki komissiolta 1.10.1996 asetuksen N:o 1101/89 8 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla poikkeusta kyseisen asetuksen 8 artiklan 1 kohdan soveltamisesta.

6 Hakemus koskee Venture-nimistä moottorialusta, joka on kastettu uudelleen Duranceksi (jäljempänä Durance) ja joka on laskettu vesille vuonna 1955. Vuonna 1982 Duranceen tehtiin jauheen muodossa olevien tuotteiden kuljettamiseksi tarpeellisia muutoksia. Transpo Maastricht osti aluksen vuonna 1996, minkä jälkeen sitä on väitetty muutetun erityisesti kuivan lentotuhkan kuljettamista varten. Alus myytiin vuonna 1997 kantajista toiselle eli Marco Oomsille.

7 Transpo Maastricht väitti hakemuksessaan, että tilanteessa, jossa Duranceen sovellettaisiin asetuksen N:o 1101/89 8 artiklan 1 kohtaa, sitä olisi pidettävä soveltumattomana muunlaisten tavaroiden kuin kuivan lentotuhkan kuljettamiseen ottaen huomioon sen erikoisvarustuksen, jota kyseisen tuotteen kuljettaminen edellyttää. Transpo Maastricht totesi myös, että siinä oletetussa tilanteessa, että se kuljettaisi kyseisellä aluksella muunlaisia tavaroita, sen olisi noudatettava ”vanha uudesta” -säännöstä kokonaisuudessaan.

8 Sisävesiliikenteen rakenteellisten parannusten asiantuntijaryhmää (jäljempänä asiantuntijaryhmä) kuultiin 21.3.1997 tulkitsevasta huomautuksesta asianomaisten jäsenvaltioiden, Sveitsin ja näiden maiden romutusrahastojen edustajien ollessa läsnä.

- 9 Kyseisen kokouksen pöytäkirjasta ilmenee seuraavaa:

”Keskustelujen kuluessa tämän alan ammatinharjoittajia edustavat valtuuskunnat nostivat esille kysymyksen siitä, onko kyseinen alus todella suunniteltu ainoastaan yhdenlaisten tavaroiden kuljettamiseen ja onko se sen rakennetta muuttamatta soveltumaton muiden tavaroiden kuljettamiseen. Alankomaiden romutusrahastoa kehoitettiin tarkistamaan tämä seikka ja ilmoittamaan komissiolle selvityksensä lopputuloksesta.

Sovittiin, että jos Alankomaiden romutusrahaston päätelmät vastaavat niitä kriteereitä, jotka on määritelty sille, että alukselle voidaan myöntää poikkeus ’vanha uudesta’ -säännöstä, valtuuskunnat kannattavat poikkeuksen myöntämistä lentotuhkan kuljettamiseen tarkoitetulle alukselle; jos näin ei ole, valtuuskunnat kannattavat poikkeuksen epäämistä.”

- 10 Directoraat-Generaal Goederenvervoer (Alankomaiden liikenneministeriön tavaroiden kuljetuksia käsittelevä pääosasto, jäljempänä Alankomaiden kuljetuksia käsittelevä pääosasto) pyysi 1.4.1997 Scheepvaartinspectieta (Alankomaiden vesiliikenteen tarkastusvirasto, jäljempänä vesiliikenteen tarkastusvirasto) tutkimaan, oliko Durance suunniteltu erityisesti kuljettamaan ”ainoastaan yhtä tuotetta”.
- 11 Vesiliikenteen tarkastusvirasto vastasi 14.5.1997 päivätyssä kirjeessään seuraavasti:

”Esittämänne kysymys on hyvin tekninen eikä meillä ole sen edellyttämää osaamista. Olemme näin ollen kääntyneet erään tunnetun yrityksen puoleen pyytääksemme siltä tietoja. Näistä tiedoista ilmenee seuraavaa:

Jos alus on varustettu kuljettamaan säiliöissä jauheen muodossa olevia aineita, rahtitilat varustetaan kuljetettavan aineen erityisominaisuuksien perusteella.

Kuljetussäiliöiden rakenne ei periaatteessa riipu kyseisestä aineesta. Tuuletusjärjestelmän rakenteen osalta on sitä vastoin eroja. Erot ovat hyvin vähäisiä. Kuljetettaessa muuta ainetta kuin sitä, jota varten rahtitilat on varustettu, järjestelmä ei toimi parhaalla mahdollisella tavalla.”

- 12 Kyseistä poikkeushakemusta käsiteltiin uudelleen 23.5.1997 komission, asianomaisten jäsenvaltioiden, Sveitsin ja näiden maiden romutusrahastojen edustajien kokouksessa.
- 13 Alankomaiden kuljetuksia käsittelevä pääosasto toimitti 27.5.1997 päivätyllä kirjeellä Transpo Maastrichtille pöytäkirjan 21.3.1997 pidetystä kokouksesta, jossa sen poikkeushakemusta oli käsitelty. Kyseisessä kirjeessä todettiin myös seuraavaa:

”[Vesiliikenteen tarkastusviraston] lausunto (ks. liite) ei mahdollista sitä, että komissio voisi ratkaista asian. Näin on erityisesti sen takia, ettei siitä ilmene, voidaanko kyseisellä aluksella kuljettaa ainoastaan yhtä tuotetta.

Kuten tiedätte, poikkeuksen myöntäminen riippuu suoraan siitä, että ainoastaan yhtä tuotetta voidaan kuljettaa.

[Vesiliikenteen tarkastusviraston] lausunto voi näin ollen johtaa siihen, että komissio hylkää hakemuksenne.

Alankomaiden [romutus]rahastona katsomme kuitenkin, että Teidät on perusteenne huomioon ottaen saatettava mahdollisimman suotuisaan tilanteeseen, jotta Teille voitaisiin kaikesta huolimatta myöntää maksuvapautus.

Myös komissio ja muut jäsenvaltiot ovat tätä mieltä.

Pyydämme Teitä näin ollen osoittamaan, että kyseisellä aluksella voidaan kuljettaa ainoastaan yhtä tuotetta.”

- 14 Transpo Maastricht lähetti Alankomaiden kuljetuksia käsittelevälle pääosastolle 18.7.1997 päivätyn kirjeen, jossa se totesi, että vesiliikenteen tarkastusviraston 14.5.1997 päivätystä kirjeestä ilmeni, että Durancea oli muunnettu erityisesti siten, että sillä voitiin kuljettaa ainoastaan yhtä tuotetta ja etteivät sen rakennetta koskevat yksityiskohtaiset tiedot olleet tältä osin tarpeen.

- 15 Alankomaiden kuljetuksia käsittelevän pääosaston jokiliikenneosaston johtaja kirjoitti 5.10.1997 komissiolle seuraavaa:

”Pyysin 27.5.1997 päivätyssä kirjeessä Transpo Maastricht BV:tä kiistattomasti osoittamaan, että [Durancellalla] voidaan kuljettaa ainoastaan yhtä tiettyä ainetta.

Vesiliikenteen tarkastusviraston kirjeestä tai Transpo Maastricht BV:n 18.7.1997 päivätystä vastauksesta ei ilmene tältä osin selvää kantaa.

Katson näin ollen, että kyseisellä aluksella voidaan sen nykyisellä varustuksella kuljettaa useampia jauheen muodossa olevia aineita.

Tämän vuoksi esitän, että komissio ratkaisee asian tämän mukaisesti.”

- 16 Transpo Maastricht kirjoitti 14.10.1997 uudelleen Alankomaiden kuljetuksia käsittelevälle pääosastolle ja liitti kirjeeseensä 23.9.1996 päivätyn kirjeen, jonka se oli saanut International Pneumatic Equipment Consultants -yhtiöltä (jäljempänä IPEC). Viimeksi mainitusta kirjeestä on väitetty ilmenevän, ettei Durance tosiasiaa sovellu muiden aineiden kuin lentotuhkan kuljettamiseen.
- 17 Komissio kuuli 17.10.1997 asiantuntijaryhmää, jonka jäsenet vastustivat yksimielisesti pyydetyn poikkeuksen myöntämistä.
- 18 Komissio ilmoitti 13.2.1998 päivätyllä kirjeellä Transpo Maastrichtille, ettei se myönnä tälle asetuksen N:o 1101/89 8 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaista erikoisaluksia koskevaa poikkeusta (jäljempänä kanteen kohteena oleva päätös).
- 19 Komissio muistutti ensin tulkitsevassa huomautuksessa määrittelemistään kriteereistä ja korosti sitten sitä, ettei Durancea ollut suunniteltu erityisesti määrätynlaisten tavaroiden kuljettamiseen ja etteivät kantajat olleet osoittaneet sitä, että alukseen olisi tehty sellaisia muutoksia ja mukautuksia, jotka olisivat tehneet siitä erikoisaluksen.

- 20 Komissio totesi toisaalta, että Transpo Maastricht oli kieltäytynyt antamasta komissiolle useaan kertaan pyydettyjä yksityiskohtaisia teknisiä tietoja liikese-laisuuden säilyttämiseen vedoten. Komissio teki tästä sen päätelmän, että Durancea voitiin käyttää useanlaisen tavaroiden kuljettamiseen. Komissio katsoi tältä osin, että mahdollisuus kuljettaa aluksella ainetta, joka on määritelty ”tuotteeksi, joka rajoittaa palamiskaasujen päästöjä”, ei ole ratkaiseva.
- 21 Komissio teki sen päätelmän, ettei Durancen käyttötarkoitus ollut riittävän eriytynyt vastatakseen komission tulkitsevassa huomautuksessa esitettyjä kriteereitä, ja totesi, että tätä päätelmää tuki Alankomaiden kuljetusministeriön tutkinta.

Oikeudenkäynti ja asianosaisten vaatimukset

- 22 Kantajat nostivat käsiteltävänä olevan kanteen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimeen 16.4.1998 toimittamallaan kannekirjelmällä.
- 23 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin (viides jaosto) päätti esittelevän tuomarin kertomuksen perusteella aloittaa suullisen käsittelyn ja pyytää ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 64 artiklan 3 kohdan mukaisesti asianosaisia vastaamaan kirjallisesti tiettyihin kysymyksiin ennen istuntoa. Asianosaiset toimittivat vastauksensa 16.6.1999 ja 17.6.1999 päivätyillä kirjeillä.
- 24 Asianosaisten lausumat ja vastaukset ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin kuultiin 6.7.1999 pidetyssä istunnossa.

25 Kantajat vaativat, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— kumoaa kanteen kohteena olevan päätöksen ja myöntää kantajien pyytämän poikkeuksen ja

— velvoittaa vastaajan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

26 Asiassa vastaajana oleva komissio vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— hylkää kanteen ja

— velvoittaa kantajat korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Pääasia

27 Kantajat vetoavat pääasiallisesti kolmeen kanneperusteeseen, jotka koskevat ensinnäkin sitä, että kriteereitä, jotka on määritelty tulkitsevassa huomautuksessa ja joiden perusteella alukset voidaan luokitella erikoisaluksiksi, on rikottu, toiseksi sitä, että kontradiktorisuuden periaatetta on loukattu, ja kolmanneksi sitä, että syrjintäkiellon periaatetta on loukattu. Ensimmäisen kanneperusteen osalta kantajat väittävät myös, että komissio on jättänyt ottamatta huomioon tavaroiden sisävesikuljetusten rakenteiden parantamiseen tähtäävän politiikan tavoitteet.

Ensimmäinen kanneperuste, joka koskee niiden kriteerien rikkomista, jotka on määritelty tulkitsevassa huomautuksessa ja joiden avulla alukset luokitellaan erikoisaluksiksi

Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut

- 28 Kantajat toteavat ensinnäkin, että tulkitsevassa huomautuksessa määritellyistä kriteereistä ensimmäinen ja toinen ovat keskenään ristiriidassa. Kriteeri, joka koskee kieltoa kuljettaa kyseistä tavaraa aluksilla, joihin ei ole asennettu erityisiä teknisiä laitteita, on kantajien mukaan näet yhteensopimaton sen vaatimuksen kanssa, jonka mukaan asianomaisen aluksen on oltava suunniteltu erityisesti määrätynlaisten tavaroiden kuljettamista varten ja oltava soveltumaton muiden tavaroiden kuljettamiseen ilman rakenteellisia muutoksia.
- 29 Lisäksi kantajat ilmoittavat pitävänsä vääränä tapaa, jota komissio käytti soveltaessaan tulkitsevan huomautuksen kriteereitä kanteen kohteena olevassa päätöksessä.
- 30 Ensimmäisen kriteerin osalta kantajat väittävät, että komission toteamus, jonka mukaan Durancea ei ole suunniteltu erityisesti määrätynlaisten tavaroiden kuljettamiseen, on virheellinen, koska kyseistä alusta on muutettu ensinnäkin jauheen muodossa olevien tuotteiden ja erityisesti lentotuhkan kuljettamista varten.
- 31 Kantajien mukaan komissio on sitä paitsi vastineessaan (21 kohta) todennut, että edellytys, jonka mukaan aluksen on oltava teknisesti soveltumaton muiden tavaroiden kuljettamiseen, ei merkitse sitä, että tällaisen kuljettamisen olisi oltava mahdotonta. Kantajien mukaan kyse ei näin ollen ole sen määrittämisestä, mitä kyseisellä aluksella voidaan mahdollisesti kuljettaa, vaan siitä, minkätyyppisiin kuljetuksiin alus todellisuudessa soveltuu. Alankomaiden kuljetuksista vastaava pääosasto on näin ollen kantajien mukaan soveltanut ensimmäistä kriteeriä virheellisesti, mikä ilmenee sen 1.4.1997, 27.5.1997 ja 5.10.1997 päivätyistä kirjeistä. Komissio on vastaavasti kanteen kohteena olevaa päätöstä tehdessään

katsonut virheellisesti, että kantajien asiana oli osoittaa, että Durancella voitiin kuljettaa ainoastaan yhtä määrättyä tuotetta.

- 32 Vaikka pitäisi paikkansa, että Durancella voidaan kuljettaa muunlaisia tavaroita, tämä ei kuitenkaan merkitse sitä, etteikö alus olisi ensimmäisessä edellä mainitussa kriteerissä tarkoitettulla tavalla soveltumaton niiden kuljettamiseen. Komissio ei ole kantajien mukaan ottanut tältä osin huomioon vesiliikenteen tarkastusviraston 14.5.1997 päivättyä kirjettä, jossa todettiin, että kuljetettaessa muuta ainetta alukseen asennettu järjestelmä ei toimisi parhaalla mahdollisella tavalla. Komissio ei ole myöskään ottanut huomioon Transpo Maastrichtin 18.7.1997 päivättyä kirjettä, jossa todettiin, ettei muuta tuotetta voida kuljettaa asianmukaisella tavalla, eikä IPECin 23.9.1996 päivättyä kirjettä, jossa todettiin, että kyseiseen alukseen tehdyistä muutoksista seuraa, että se on soveltumaton muiden tavaroiden kuin tuhkan kuljettamiseen.
- 33 Tältä osin väite, jonka mukaan ei olisi osoitettu, että Durancea oli muutettu siten, että sillä voitiin kuljettaa ainoastaan yhdenlaista tuotetta, on virheellinen. Poikkeushakemuksesta ilmenee kantajien mukaan nimittäin se, että alusta muutettiin tällä tavoin vuonna 1996 ja että ”siinä on erikoislaitteisto, joka mahdollistaa jauheen muodossa olevan lentotuhkan lastaamisen ilman pölypäästöjä nykyisin voimassa olevien ympäristönormien täyttämiseksi”. Se, että alus on kyseisen kriteerin mukainen, ilmenee myös sen teknisistä erityisominaisuuksista, jotka on lueteltu vesiliikenteen tarkastusviraston 14.5.1997 päivätyssä kirjeessä ja Transpo Maastrichtin 18.7.1997 päivätyssä kirjeessä ja jotka olivat komission tiedossa. Kanteen kohteena olevassa päätöksessä todetaan kantajien mukaan sitä paitsi se, että vesiliikenteen tarkastusvirasto luettelee 14.5.1997 päivätyssä kirjeessään ”ne muutokset ja mukautukset, jotka ovat tarpeen, jotta kyseistä alusta voidaan pitää erikoisaluksena”. Varustuksen tekniset ominaisuudet ovat komission kannan mukaisesti yhteydessä kuljetettavan aineen erityisominaisuuksiin, joten kantajat katsovat, että koska Durancen tehtävänä on lentotuhkan kuljettaminen, se on erikoisalus.
- 34 Lisäksi komission väite, ettei sen ollut mahdollista saada arviointiinsa tarvitsemaansa teknisiä tietoja liikesalaisuuden vuoksi, mihin komissiota vastaan vedottiin, on kantajien mukaan perusteeton. Yritys, jolta vesiliikenteen

tarkastusvirasto oli pyytänyt tietoja, oli nimittäin se taho, joka vetosi liikesalaisuuteen vesiliikenteen tarkastusvirastoa vastaan. Kantajat olivat joka tapauksessa valmiit tarpeen vaatiessa toimittamaan kaikki komission pyytämät tiedot, minkä Transpo Maastricht totesi komissiolle kirjeissään ja erityisesti 18.7.1997 päivätyssä kirjeessään, jossa ehdotettiin aluksen tarkastamista. Kantajat korostavat tältä osin sitä, ettei komissio pyytänyt täydentämään mitään tietoja.

35 Kantajat kiistävät myös komission arvion, jonka mukaan Durancen käyttö-tarkoitus ei ole riittävän eriytynyt. Tästä arvioinnista ilmenee kantajien mukaan se, että komissio myöntää kyseisen aluksen olevan erikoisalus, mutta komissio ei tehnyt tästä tarvittavia päätelmiä eikä perustellut sitä, miksi aluksen käyttö-tarkoitus oli riittämättömästi eriytynyt. Näin menetellessään komissio on ottanut arvioinnissaan käyttöön ulottuvuudeltaan epäselviä ”erikoistumisen tasoja”.

36 Tulkitsevan huomautuksen toisesta kriteeristä komissio on kantajien mukaan todennut vastineensa 21 kohdassa, että se edellyttää, että kuljetettava tuote on itsessään erityinen. Tällaisesta edellytyksestä ei kuitenkaan ole säädetty asetuksen N:o 1101/89 8 artiklan 3 kohdan c alakohdassa, jossa puhe on ainoastaan erikoisaluksista mutta ei erikoistavaroista. Komissio on kantajien mukaan lisäksi katsonut aikaisemmissa päätöksissään, että tuhkan kuljettamiselle olisi myönnettävä asetuksen N:o 1101/89 8 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukainen poikkeus ja että tästä syystä tuhkaa oli pidettävä erikoistavarana eikä tavara-ryhmänä. Vedotessaan poikkeushakemuksensa tueksi siihen, että Durancen tehtävänä on kuivan lentotuhkan kuljettaminen, kantajat täydensivät komission kriteeriä ylimääräisellä erikoistumista osoittavalla seikalla.

37 Kantajat väittävät lopuksi, että komissio on jättänyt ottamatta huomioon sisä-vesiliikenteen kuljetuksia koskevien rakenteiden parantamiseen tähtäävän politiikan tavoitteet.

- 38 Kantajat toteavat tältä osin, että komissio on kanteen kohteena olevassa päätöksessä katsonut virheellisesti, että Durance ”lisäsi asetuksen N:o 1101/89 rakenteellisia parannuksia koskeissa säännöissä tarkoitettua aluskapasiteettia”. Durancella kuljetetaan kantajien mukaan nimittäin ainoastaan lentotuhkaa, eikä markkinoiden kyseisellä osalla ole ylikapasiteettia. Markkinoiden kyseisen osan vesikuljetuksilla tuetaan ruuhkautumien purkamista maantiekuljetuksissa, joilla kyseistä ainetta aikaisemmin kuljetettiin.
- 39 Se, ettei kyseiseen alukseen sovelleta asetuksen N:o 1101/89 8 artiklan 1 kohtaa, vastaa näin ollen asetuksessa vahvistettuja tavoitteita.
- 40 Kantajat ilmoittavat haluavansa osoittaa väitteensä todeksi kaikilla menettelysääntöjen tarjoamilla keinoilla ja erityisesti todistajien ja asiantuntijoiden avulla.
- 41 Komissio toteaa ensinnäkin, että sen tulkitsevan huomautuksen ensimmäinen ja toinen kriteeri eivät ole keskenään ristiriidassa, vaan että ne päinvastoin tukevat toisiaan. Vaatimus, jonka mukaan kyseinen alus on varustettava tietyillä erikoislaitteilla, ei merkitse sitä, että sillä olisi mahdotonta kuljettaa erilaisia tavaroita. Komissio kiistää lisäksi sen, että ne tahot, joita pyydettiin antamaan lausuntonsa pyydetyistä poikkeuksesta, olisivat tukeutuneet muihin kriteereihin kuin niihin, jotka on määritelty komission tulkitsevassa huomautuksessa.
- 42 Komissio toteaa toiseksi, että vaikka Durancella on erityisiä teknisiä ominaisuuksia, sitä ei voida pitää erikoisaluksena ottaen huomioon se, että sillä voidaan kuljettaa useita tavaratyyppejä. Komissio huomauttaa tältä osin, etteivät kantajat ole osoittaneet, että Durancella voidaan kuljettaa ainoastaan yhdenlaisia tavaroita huolimatta siitä, että Alankomaiden kuljetuksia käsittelevä pääosasto oli liikesalaisuutta koskevasta väärinkäsityksestä huolimatta esittänyt tätä koskevan pyynnön 27.5.1997 päivätyssä kirjeessään.

- 43 Komissio kiistää tältä osin myös kantajien laajentavan tulkinnan ensimmäisestä kriteeristä, jonka mukaan siinä sallittaisiin asianomaisen aluksen käyttö muiden tavararyhmien kuljettamiseen. Tämä tulkinta on kantajien mukaan yhteensopimaton asetuksen N:o 1101/89 tarkoituksen ja ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen sen oikeuskäytännön kanssa, joka seuraa asiassa T-155/97, *Natural van Dam ja Danser Container Line* vastaan komissio, 1.10.1998 annetusta tuomiosta (Kok. 1998, s. II-3921) ja josta ilmenee, että koska asetuksen N:o 1101/89 8 artiklan 3 kohdan c alakohta on poikkeus yleisesti sovellettavasta järjestelmästä, sitä on tulkittava suppeasti.
- 44 Komissio toteaa lisäksi, etteivät kantajat ole osoittaneet, että Durance vastaa sen lainsäädännön vaatimuksia, joka koskee lentotuhkan yksinomaista kuljettamista ja jonka tarkoituksena on ympäristönsuojelu.
- 45 Toisin kuin kantajat väittävät, vesiliikenteen tarkastusviraston 14.5.1997 päivätyssä kirjeessä Alankomaiden kuljetuksia käsittelevälle pääosastolle todettiin, että Durancellalla voidaan kuljettaa useampia tavaratyyppisiä. Niillä yleisillä viittauksilla teknisiin ominaisuuksiin, jotka sisältyvät *Transpo Maastrichtin* 18.7.1997 päivätyyn kirjeeseen, ei komission mukaan voida horjuttaa kyseistä päätelmää. Durancen asema on tältä osin verrattavissa *VOF Challenger* -nimisen aluksen asemaan, jolle ei myönnetty pyydettyä poikkeusta sen takia, että sillä voitiin kuljettaa useammanlaisia jauheen muodossa olevia tuotteita. Vaikka ne muutokset ja mukautukset, jotka esitettiin *IPECin* 23.9.1996 päivätyssä kirjeessä, olisi toteutettu, mitä ei ole näytetty toteen, ne eivät sitä paitsi vähentäisi kyseisen aluksen mahdollisuuksia kuljettaa useampia tavaratyyppisiä.
- 46 Komissio kiistää lopuksi kantajien väitteen, jonka mukaan olisi luotu erilaisia erikoistumisen asteita. Se, että pyydetty poikkeus kieltäydettiin myöntämästä, johtui tässä tapauksessa ainoastaan siitä, että sovellettiin tulkitsevassa huomautuksessa määriteltyjä kriteereitä, erityisesti vaatimusta, jonka mukaan kyseisen aluksen on oltava soveltumaton muiden tavararyhmien kuljettamiseen.

- 47 Toisen kriteerin osalta komissio katsoo, että yleisluonteinen nimitys ”jauheen muodossa oleva tuote” kattaa laajan valikoiman erilaisia tavaroita. Tältä osin komissio täsmentää, että aluksiin, jotka kuljettavat jauheen muodossa olevia tuotteita, kuten VOF Challengeriin, on järjestelmällisesti sovellettu ”vanha uudesta” -sääntöä.
- 48 Kolmanneksi sen osalta, että komission on väitetty jättäneen ottamatta huomioon tavaroiden sisävesikuljetusten parantamiseen tähtäävän politiikan tavoitteet, komissio muistuttaa ensinnäkin, että tulkitsevassa huomautuksessa esitetyt kriteerit on määritelty sellaisten asianomaisten jäsenvaltioiden, Sveitsin, eri romutusrahastoja hallinnoivien viranomaisten ja sisävesiliikennettä yhteisön tasolla edustavien järjestöjen pyynnöstä, jotka ovat hyväksyneet kyseiset kriteerit, ja että kriteereitä on sen jälkeen sovellettu useaan otteeseen.
- 49 Toiseksi asetuksen N:o 1101/89 tavoitteena on komission mukaan rakenteellisen ylikapasiteetin poistaminen sisävesiliikenteen alalla romutustoimenpitein sekä kysynnän ja tarjonnan pitäminen vakaana ”vanha uudesta” -säännön avulla. Tältä osin ainoastaan ne alukset, jotka täyttävät kaikki tulkitsevan huomautuksen kolmessa kriteerissä asetetut vaatimukset, voidaan jättää kyseisen säännön soveltamisalan ulkopuolelle.
- 50 Kolmanneksi komissio toteaa, että kysymyksellä siitä, onko markkinoiden kyseisellä osalla ylikapasiteettia, ei ole merkitystä, koska asetus N:o 1101/89 on yleisesti sovellettava sen takia, että se koskee sisävesiliikennettä kokonaisuudessaan. Pyydetty poikkeus on komission mukaan mahdollista saada ainoastaan täyttämällä kyseisen asetuksen 8 artiklan 3 kohdan c alakohdan soveltamiskriteerit.
- 51 Komissio muistuttaa myös, että ”vanha uudesta” -säännön ainoa tavoite on sisävesiliikenteen alan tervehdyttäminen vähentämällä olemassa olevaa ylikapasiteettia ja ettei tiettyjen tavaratyyppien kuljetusten siirtämisellä maanteiltä jokiliikenteeseen voida millään tavalla perustella poikkeuksen myöntämistä.

- 52 Lopuksi komissio toteaa, että 16.12.1996 päivätyssä kirjeessä, jonka Transpo Maastricht lähetti komissiolle, todettiin, ettei Durance liikennöinyt Belgian, Saksan, Ranskan, Luxemburgin, Alankomaiden eikä Sveitsin toisiinsa yhteydessä olevilla sisävesiväylillä, silloin kun asetus N:o 1101/89 tuli voimaan, mikä siten vahvistaa sen, ettei asetusta tuolloin sovellettu kyseiseen alukseen.

Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

- 53 Ensinnäkin on todettava, että asetuksen N:o 1101/89 8 artiklan 1 kohdan a alakohdan sanamuodon mukaan ”vanha uudesta” -sääntöä sovelletaan aluksiin, jotka poistuvat kansallisilta vesiväyliltä, jotka eivät ole yhteydessä muihin vesiväyliin yhteisössä. Transpo Maastrichtin 16.12.1996 päivätyistä kirjeistä komissiolle ilmenee kuitenkin, että silloin kun asetus N:o 1101/89 tuli voimaan, Durance ei liikennöinyt sellaisten kansallisten vesiväylien verkossa, jotka ovat yhteydessä muihin vesiväyliin yhteisössä. Kantajat eivät käsiteltävänä olevan kanteen yhteydessä ole sitä paitsi kiistäneet sitä, ettei Duranceen sovellettu kyseistä asetusta, silloin kun asetus tuli voimaan. Näin ollen on katsottava, että Durance kuuluu 8 artiklan 1 kohdan a alakohdassa säädetyn yleisen järjestelmän soveltamisalaan.
- 54 Komissio on kanteen kohteena olevassa päätöksessä todennut, etteivät kantajat olleet osoittaneet sitä, että muutoksia ja mukautuksia, jotka olivat tarpeen tekemään kyseisestä aluksesta erikoisaluksen, olisi toteutettu.
- 55 Tästä seuraa, että on tutkittava, ilmeneekö siitä aineistosta, jonka kantajat esittivät komissiolle, että kyseiset tekniset muutokset oli toteutettu. Tältä osin on muistettava, että perustamissopimuksen 173 artiklaan (josta on muutettuna tullut EY 230 artikla) perustuvan kumoamiskanteen yhteydessä yhteisön toimenpiteen lainmukaisuutta on arvioitava vain niiden seikkojen perusteella, jotka olivat komission tiedossa sen toteuttaessa kyseisen toimenpiteen (ks. esim. yhdistetyt asiat T-371/94 ja T-394/94, British Airways ym. v. komissio, tuo-

mio 25.6.1998, Kok. 1998, s. II-2405, 81 kohta ja asia T-87/96, Assicurazioni Generali ja Unicredito v. komissio, tuomio 4.3.1999, Kok. 1999, s. II-203, 70 kohta).

- 56 Kyseisessä 1.10.1996 tehdyssä poikkeushakemuksessa todetaan sinänsä, että ”aluksessa on erikoislaitteisto, joka mahdollistaa jauheen muodossa olevan lentotuhkan lastaamisen ilman pölypäästöjä nykyisin voimassa olevien ympäristönormien täyttämiseksi”.
- 57 Toisin kuin kantajat väittävät, vesiliikenteen tarkastusviraston Alankomaiden kuljetuksia käsittelevälle pääosastolle lähettämästä 14.5.1997 päiväystä kirjeestä tai IPECin Transpo Maastrichtille lähettämästä 23.9.1996 päiväystä kirjeestä ei ilmene, että Duranceen olisi asennettu kyseinen laitteisto.
- 58 Mainittu 14.5.1997 päivätty kirje sisältää nimittäin yleisluonteisen kuvauksen niistä teknisistä ominaisuuksista, jotka on oltava sellaisissa aluksissa, jotka on varustettu jauheen muodossa olevien aineiden kuljettamiseen säiliöissä, eikä siinä millään tavoin todeta sitä, että Durance olisi varustettu tällä tavoin (ks. asiaa koskeva ote edellä 11 kohdassa).
- 59 IPECin Transpo Maastrichtille lähettämässä 23.9.1996 päivätyssä kirjeessä todetaan puolestaan seuraavaa:

”Esitämme teille pyynnöstänne huomautuksemme niistä muutoksista ja mukautuksista, joita edellytetään, jotta ostamanne [Durance] soveltuisi lentotuhkan kuljettamiseen, ja tämä kaikki seuraavien eritelmien ja toimintojen mukaisesti.

Näiden mukautusten tuloksena alus ei tosiasiaassa sovellu muun lastin kuin lentotuhkan kuljettamiseen.

Toivomme, että vastauksemme tyydyttää Teitä ja katsomme, että edellä mainitut kohdat voidaan panna täytäntöön yhteistoiminnassa.”

- 60 Myöskään kyseisestä kirjeestä ei ilmene, että mainittuja teknisiä muutoksia olisi toteutettu.
- 61 Tältä osin tulkintaa, jonka kantajat ovat esittäneet vastauksissaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin ja joka on toistettu istunnossa ja jonka mukaan 23.9.1996 päivätyn kirjeen viimeinen virke koskee muuta alusta kuin Durancea, ei voida hyväksyä. Vaikka kantajat ovat väitteensä tueksi esittäneet IPECin 16.6.1999 päivätyn kirjeen, jossa todetaan, että riidanalainen virke viittasi saman omistajan toiseen alukseen, 23.9.1996 päivätystä kirjeestä, jossa mainitaan ainoastaan Durance, ei millään tavalla ilmene, että se olisi voinut koskea muuta alusta kuin viimeksi mainittua.
- 62 Komissio on näin ollen perustellusti katsonut, etteivät kantajat olleet osoittaneet, että niitä teknisiä laitteita, joiden piti heidän mukaansa mahdollistaa Durancen luokitteluasetuksen N:o 1101/89 8 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitetuksi erikoisalukseksi, olisi asennettu.
- 63 Kantajat eivät myöskään ole osoittaneet, eivätkä edes väittäneet, että muutokset, joita Duranceen tehtiin vuonna 1982, olisivat tehneet siitä asetuksen

N:o 1101/89 8 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitettun erikoisaluksen. Kantajat ovat tältä osin väittäneet kannekirjelmässään, että ”alusta on arvioitava ottaen huomioon sen nykytila, toisin sanoen se, että sitä on muutettu ja muunnettu lentotuhkan kuljettamista varten”.

64 Tästä seuraa, että kantajien väitteitä, jotka koskevat ristiriitaa tulkitsevan huomautuksen kahden ensimmäisen kriteerin välillä ja kyseisten kriteerien virheellistä soveltamista tässä tapauksessa, ei voida hyväksyä.

65 Lopuksi sen väitteen kanssa, jonka mukaan komission toimivaltaisia virkamiehiä olisi erityisesti Transpo Maastrichtin 18.7.1997 päivätyllä kirjeellä kehotettu katsastamaan Durance, ovat ristiriidassa kyseisen kirjeen sisältö ja ne toteamukset, joita kantajat ovat esittäneet istunnossa ilmoittaessaan, ettei tällaista kehotusta ole koskaan esitetty.

66 On väitetty, että komissio on kanteen kohteena olevassa päätöksessä soveltanut kriteereitä, jotka ovat riittämättömiä suhteessa rakenteiden parantamiseen tähtäävän yhteisen politiikan tavoitteisiin. Tältä osin on muistettava, että komissio on kanteen kohteena olevassa päätöksessä perustellusti katsonut, etteivät kantajat olleet osoittaneet, että niitä teknisiä muutoksia, joiden kantajien mukaan piti tehdä kyseisestä aluksesta erikoisuus, olisi toteutettu.

67 Näin ollen ei ole tarkasteltava kysymystä siitä, ovatko, kuten kantajat väittävät, komission soveltamat kriteerit yhteensopivia kyseisen asetuksen tavoitteiden kanssa, jotka koskevat vesiliikenteen rakenteiden parantamiseen tähtäävää politiikkaa.

68 Ensimmäinen kanneperuste on näin ollen hylättävä.

Toinen kanneperuste, joka koskee kontradiktorisuuden periaatteen loukkaamista

Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut

- 69 Kantajat väittävät ensinnäkin, etteivät ne tienneet tulkitsevan huomautuksen olemassaolosta.
- 70 Lisäksi kantajat arvostelevat komissiota siitä, että se on vedonnut sisävesiliikenteen rakenteellisten parannusten asiantuntijaryhmän päätökseen, jossa asiantuntijaryhmä oli yksimielisesti kannattanut pyydetyn poikkeuksen epäämistä. Kantajat riitauttavat kyseisen asiantuntijaryhmän menettelyyn liittämisen asianmukaisuuden sillä perusteella, että asetuksen N:o 1101/89 8 artiklan 3 kohdan c alakohdan sanamuodon mukaan on kuultava jäsenvaltioita sekä sisävesiliikennettä yhteisön tasolla edustavia järjestöjä.
- 71 Kantajat väittävät myös, etteivät ne tienneet 5.10.1997 päiväystä kirjeestä, jonka Alankomaiden kuljetuksia käsittelevä pääosasto lähetti komissiolle ja jossa todettiin, että vesiliikenteen tarkastusviraston 14.5.1997 päivätyyn kirjeeseen ja Transpo Maastrichtin 18.7.1997 päivätyyn vastauksen mukaan Durancella voitiin kuljettaa useita tavararyhmiä. Kantajat vaativat kyseisen 5.10.1997 päivätyyn kirjeeseen, jonka loppupäätelmä on niiden mukaan virheellinen, esittämistä. Sisävesiliikenteen rakenteellisten parannusten asiantuntijaryhmän 17.10.1997 pidetyn kokouksen pöytäkirjasta ilmenee kantajien mukaan paitsi se, että Alankomaiden kuljetuksia käsittelevän pääosaston 5.10.1997 päivätyä kirjettä on käytetty virheellisiin tarkoituksiin, myös se, että kyseinen pääosasto on soveltanut muuta kriteeriä kuin komission hyväksymää kriteeriä.
- 72 Komissio esittää vastauksenaan kyseiseen väitteeseen, että sen tulkitsevassa huomautuksessa määritellyt kriteerit on laadittu läheisessä yhteistyössä jäsen-

valtioiden, rahastojen ja alaa edustavien kansallisten järjestöjen (mukaan lukien Alankomaiden romutusrahasto) kanssa. Komissio katsoo, että kyseiset kriteerit ovat olleet sisävesiliikenteen alan ammattilaisten eli myös Transpo Maastrichtin tiedossa vuodesta 1990 alkaen. Lisäksi sen kirjeenvaihdon sisällöstä, jota käytiin kyseisen poikkeushakemuksen osapuolten välillä, ilmenevät samat kriteerit ja niiden merkitys kyseisen poikkeuksen myöntämiselle.

- 73 Komissio muistuttaa myös, ettei jäsenvaltioiden ja sisävesiliikennettä edustavien järjestöjen lausunto sido sitä ja ettei se ole toisaalta velvollinen toimittamaan näiden osapuolten kokouspöytäkirjoja hakijana olevalle yritykselle, ennen kuin se ratkaisee kyseisen yrityksen hakemuksen.
- 74 Jäsenvaltioiden ja sisävesiliikennettä edustavien järjestöjen 21.3.1997 ja 23.5.1997 päivätyistä niukkasanasaisista kokouspöytäkirjoista ilmenee komission mukaan joka tapauksessa se, että jos kriteereitä ei täytetty, pyydettyä poikkeusta ei voitaisi myöntää. Sisävesiliikenteen rakenteellisten parannusten asiantuntijaryhmä katsoi 17.10.1997 pitämässään kokouksessa, että Durance soveltui muidenkin tavaroiden kuin lentotuhkan kuljettamiseen.
- 75 Menettelyn lainmukaisuuden osalta komissio toteaa, että se kuuli sisävesiliikenteen rakenteellisten parannusten asiantuntijaryhmää, joka koostuu jäsenvaltioiden ja sisävesiliikennettä yhteisön tasolla edustavien järjestöjen edustajista.
- 76 Komissio toteaa lopuksi, että toisin kuin kantajat ovat väittäneet, niiden näkemykset ja 14.5.1997, 18.7.1997 ja 14.10.1997 päivätyt kirjeet saatettiin 17.10.1997 pidetyn kokouksen osanottajien tietoon. Kokouksen osanottajat ehdottivat tämän jälkeen yksimielisesti ja kaikista asiaa koskevista seikoista tietoisina komissiolle pyydetyn poikkeuksen epäämistä.

Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

- 77 Ensinnäkin on todettava, että kantajien väitettä, joka koskee sitä, etteivät ne tienneet tulkitsevasta huomautuksesta, ei voida hyväksyä.
- 78 Kyseessä olevasta 1.10.1996 päätystä poikkeushakemuksesta nimittäin ilmenee selvästi, että Transpo Maastricht oli tietoinen kolmesta kriteeristä, jotka komissio oli määritellyt kyseisessä huomautuksessa yhteistyössä jäsenvaltioiden ja niiden alaa edustavien järjestöjen kanssa.
- 79 Poikkeushakemuksessa todetaan tältä osin seuraavaa:

”Lastityyppiä ei voida kuljettaa aluksilla, joissa ei ole sellaista erikoisvarustusta, jonka avulla voidaan ottaa huomioon lastin pölyisyys — —.

Asennettu varustus huomioon ottaen alus on soveltumaton muuntyyppisten lastien kuljettamiseen.

Toissijaisesti toteamme, että jos 8 artiklan 1 kohtaa on sovellettava alukseen, sitoudumme noudattamaan täysimääräisesti ’vanha uudesta’ -sääntöä sellaisessa oletetussa tilanteessa, jossa kaikesta huolimatta ja mistä syystä tahansa kuljettaisimme [Durancella] muuntyyppistä lastia.”

- 80 Erityisesti poikkeushakemuksen viimeisen kappaleen osalta kantajat vahvistivat ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen esittämään kysymykseen antamassaan vastauksessa, että kappaleen tarkoituksena oli täyttää tulkitsevan huomautuksen kolmannelta kriteeristä ilmenevä vaatimus.
- 81 Seuraavaksi on todettava, että kantajien väite, joka koskee asetuksen N:o 1101/89 8 artiklan 3 kohdan c alakohdan rikkomista, koska jäsenvaltioita ja sisävesiliikennettä edustavia järjestöjä ei ole kuultu, ei myöskään ole perusteltu.
- 82 Komissio on nimittäin esittänyt asiantuntijaryhmän 21.3.1997 pidetyn kokouksen sekä komission ja asianomaisten jäsenvaltioiden, Sveitsin ja näiden maiden romutusrahastojen edustajien 23.5.1997 pidetyn kokouksen päätelmät; kokousten kuluessa tutkittiin poikkeushakemusta ja niiden pitäminen edellytti Alankomaiden romutusrahaston edustajien mukanaoloa.
- 83 Kyseisen asiantuntijaryhmän 17.10.1997 pidetyn kokouksen pöytäkirjasta ilmenee lisäksi seuraavaa:

”Hakemuksia, jotka koskevat kolmea erikoisalusta, tutkitaan komission virkamiesten huomautuksen perusteella. Kokouksessa on esitetty poikkeushakemus neljännen aluksen osalta:

Jäsenvaltioiden ja alaa edustavien järjestöjen edustajat ovat sitä mieltä, että seuraavat neljä poikkeushakemusta on hylättävä:

— —

- c) Lentotuhkan kuljettamiseen tarkoitettu säiliöalus: hakemusta käsiteltiin 21.3.1997 ja 23.5.1997 pidetyissä kokouksissa; jälkimmäisessä kokouksessa Alankomaiden [romutus]rahastoa kehoitettiin tarkistamaan, voitiinko alusta käyttää muiden jauheen muodossa olevien tuotteiden kuljettamiseen. Alankomaiden [romutus]rahasto toteaa 5.10.1997 päivytyssä kirjeessä Euroopan komissiolle, että se ei ole vielääkään saanut selvää vastausta aluksen omistajalta, mutta että se päättelee tämän perusteella, että alus soveltuu nykyisin varusteluin muiden tuotetyyppien kuljettamiseen. Valtuuskunnat ovat sitä mieltä, ettei poikkeushakemusta siten pitäisi hyväksyä.”
- 84 Näin ollen on osoitettu, että asetuksen N:o 1101/89 8 artiklan 3 kohdan c alakohdan vaatimusten mukaisesti komissio on kuullut kanteen kohteena olevaa päätöstä varten jäsenvaltioita ja alaa edustavia järjestöjä.
- 85 Kantajat arvostelevat lopuksi komissiota siitä, ettei se toimittanut niille Alankomaiden kuljetuksia käsittelevän pääosaston 5.10.1997 päivättyä kirjettä.
- 86 Komissio ei kuitenkaan ole velvollinen ilmoittamaan poikkeuksen hakijoille niiden jäsenvaltioiden ja sisävesiliikennettä edustavien järjestöjen yksityiskohtaista näkemystä, joilla asetuksen N:o 1101/89 8 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla on neuvoa-antava asema (ks. em. asia Natural van Dam ja Danser Container Line v. komissio, tuomion 51 kohta).
- 87 On kuitenkin todettava, että tässä neuvoa-antavan lausunnon antamista koskevassa menettelyssä sisävesiliikenteen rakenteellisten parannusten asiantuntijaryhmän 21.3.1997 pidetyssä kokouksessa Alankomaiden romutusrahastoa kehoitettiin tarkistamaan, oliko Durance teknisiltä ominaisuuksiltaan erikoisalus, ja sitä pyydettiin ilmoittamaan komissiolle selvitystensä tuloksesta. Alankomai-

den kuljetuksia käsittelevä pääosasto suoritti tämän pyynnön mukaisesti tutkin-
nan kantajana olevassa yrityksessä ja vesiliikenteen tarkastusvirastossa. Alan-
komaiden kuljetuksia käsittelevä pääosasto ilmoitti 5.10.1997 päivätyssä
riidanalaisessa kirjeessä komissiolle selvitystensä tuloksista.

- 88 Kyseisellä kirjeellä ei näin ollen voi olla suurempaa merkitystä kuin tavallisella
neuvoa-antavalla lausunnolla, eikä tätä arviota voi heikentää se, että komissio
katsoi kanteen kohteena olevassa päätöksessä, että 5.10.1997 päivätyssä kirje
vahvisti sen arviota.
- 89 Näin ollen on katsottava, ettei komissio ollut velvollinen toimittamaan kantajille
5.10.1997 päivätyä kirjettä.
- 90 Kaikesta edellä esitetystä seuraa, että toinen kanneperuste on hylättävä.

Kolmas kanneperuste, joka koskee syrjintäkiellon periaatteen loukkaamista

Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut

- 91 Kantajat muistuttavat, että komissio on aikaisemmin myöntänyt asetuksen
N:o 1101/89 8 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisia poikkeuksia saman-
tyyppisille aluksille, joilla on samat tekniset ominaisuudet. Kantajien mukaan on
näin ollen todettava, että samoin kuin kyseiset alukset, myöskään Durance ei
lisää olemassa olevaa ylikapasiteettia ja se on ominaisuuksiltaan erikoisalus.

- 92 Kantajat vaativat näin ollen, että komissio esittää ne päätökset, joissa tällaiset poikkeukset on myönnetty, ja kantajat väittävät, että niitä on syrjitty.
- 93 Kantajat lisäävät, ettei niiden poikkeushakemusta voida verrata VOF Challenger -alusta koskevaan hakemukseen, jonka komissio hylkäsi, koska viimeksi mainittu alus soveltuu useiden tavaratyyppien (sementti, lentotuhka, jauheen muodossa oleva kalkki, poltettu kalkki) kuljettamiseen. Kantajat muistuttavat myös, että komissio on jättänyt soveltamatta ”vanha uudesta” -sääntöä useisiin lentotuhkaa kuljettaviin aluksiin.
- 94 Kantajat ilmoittavat haluavansa osoittaa väitteensä todeksi kaikilla menettelysääntöjen tarjoamilla keinoilla ja erityisesti todistajien ja asiantuntijoiden avulla.
- 95 Komissio esittää vastauksenaan tähän väitteeseen, että se on aikaisemmin hylännyt sellaisia poikkeushakemuksia, jotka ovat verrattavissa kantajien poikkeushakemukseen, ja esittää tältä osin hiljattain tekemänsä hylkäävän päätöksen, joka koskee VOF Challenger -alusta. Komissio toteaa kuitenkin, että niiden hakemusten määrä, jotka koskevat poikkeamista ”vanha uudesta” -säännöstä, on yhä vähäinen, ja se katsoo, että tämä asiointi johtuu alusten omistajien mieliteestä, jonka mukaan ne eivät voi saada hyväkseen poikkeusta.
- 96 Komissio korostaa, että asetusta N:o 1101/89 sovelletaan 13:een Belgiassa rekisteröityyn alukseen ja että niiden omistajat ovat näin ollen maksaneet ”vanha uudesta” -erityismaksun. Komissio lisää, että kahdessa päätöksessä, jotka tehtiin 23.5.1990 ja 3.5.1991, se katsoi, että 8 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukainen poikkeus oli myönnettävä kahdelle alukselle, koska hakijat olivat osoittaneet, että tulkitsevan huomautuksen kriteerit täyttyivät.

Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

- 97 Kantajat vetoavat tässä kanneperusteessaan siihen, että komissio on loukannut syrjintäkiellon periaatetta, koska se on kantajien mukaan myöntänyt asetuksen N:o 1101/89 8 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisen poikkeuksen sellaisten alusten omistajille, joilla on samat tekniset ominaisuudet kuin Durancella. Ne vaativat tältä osin komissiota toimittamaan jäljennökset vastaavista päätöksistä.
- 98 On kuitenkin todettava, että kun alus ei ole ominaisuuksiltaan asetuksen N:o 1101/89 8 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitettu erikoisalus, kyseisessä artiklassa tarkoitettua poikkeusta ei voida soveltaa sillä perusteella, että poikkeus on myönnetty alukselle, jolla on samat tekniset ominaisuudet, varsinkin kun ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen käsiteltäväksi ei ole saatettu viimeksi mainitun aluksen tilannetta (ks. vastaavasti asia T-49/95, Van Megen v. komissio, tuomio 11.12.1996, Kok. 1996, s. II-1799, 56 kohta ja yhdistetyt asiat C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 ja C-125/85—C-129/85, Ahlström Osaakeyhtiö ym. v. komissio, tuomio 31.3.1993, Kok. 1993, s. I-1307, 197 kohta).
- 99 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimella ei näin ollen ole syytä vaatia komissiota esittämään muita aluksia koskevia päätöksiä, joita se on tehnyt aikaisemmin saman lainsäädännön perusteella.
- 100 Joka tapauksessa se, että komissio on voinut aikaisemmissa asioissa katsoa, että asetuksen N:o 1101/89 8 artiklan 3 kohdan c alakohta oli sovellettavissa, ei lähtökohtaisesti voi poistaa komission valtaa tehdä erilaista päätöstä uudessa asiassa silloin kun edellä mainitun artiklan vaatimusta ei ole täytetty.

- 101 Koska komissio on kanteen kohteena olevassa päätöksessä perustellusti katsonut, etteivät kantajat olleet osoittaneet niitä teknisiä muutoksia todella toteutetun, joiden kantajien mukaan piti tehdä kyseisestä aluksesta erikoisalus, syrjintäkiellon periaatteen loukkaamista koskeva kanneperuste on hylättävä.
- 102 Lopuksi on todettava, että ei ole tarpeen sallia sitä, että kantajat osoittavat väitteensä todeksi kaikilla menettelysääntöjen tarjoamilla keinoilla. Oikeudenkäyntiasiakirjoista ilmenee nimittäin selvästi, että kantajilla on ollut mahdollisuus todistaa väitteensä menettelyssä, jossa komissio tutki poikkeushakemuksen, ja erityisesti on todettava, että tämä mahdollisuus annettiin niille Alankomaiden kuljetuksia käsittelevän pääosaston Transpo Maastrichtille 27.5.1997 päivätyllä kirjeellä (ks. asiaa koskeva lainaus edellä 13 kohdassa).
- 103 Edellä esitetystä seuraa, että kanne on kokonaisuudessaan hylättävä.

Oikeudenkäyntikulut

- 104 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 87 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, veloitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska kantajat ovat hävinneet asian, ne on veloitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut, koska komissio on sitä vaatinut.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN
(viides jaosto)

on antanut seuraavan tuomiolauselman:

- 1) Kanne hylätään.
- 2) Kantajat vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan, ja ne veloitetaan korvaamaan yhteisvastuullisesti komission oikeudenkäyntikulut.

Cooke

García-Valdecasas

Lindh

Julistettiin Luxemburgissa 1 päivänä helmikuuta 2000.

H. Jung

kirjaaja

R. García-Valdecasas

viidennen jaoston puheenjohtaja