ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ (τέταρτο τμήμα) της 1ης Οκτωβρίου 1998 *

Στην υπόθεση Τ-155/97,

Natural van Dam AG, εταιρία ελβετικού δικαίου, με έδρα τη Βασιλεία (Ελβετία),

Danser Container Line BV, εταιρία ολλανδικού δικαίου, με έδρα το Sliedrecht (Κάτω Χώρες),

εκπροσωπούμενες από τον Marius J. van Dam, δικηγόρο Ρότερνταμ, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο το δικηγορικό γραφείο του Fernand Entringer, 34 A, rue Phillipe II,

προσφεύγουσες,

κατά

Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπουμένης, αρχικώς, από τον Berend-Jan Drijber και, στη συνέχεια, από τη Laura Pignataro και τον Maurits Lugard, μέλη της Νομικής Υπηρεσίας, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον Carlos Gómez de la Cruz, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας, Centre Wagner, Kirchberg,

καθής,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ολλανδική.

που έχει ως αντικείμενο την ακύρωση της αποφάσεως SG(97) D/1862 της Επιτροπής, της 7ης Μαρτίου 1997, περί μη εφαρμογής του άρθρου 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ', του κανονισμού (ΕΟΚ) 1101/89 του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 1989, σχετικά με τη διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΕΕ L 116, σ. 25), στα τρία σκάφη των οποίων τη ναυπήγηση σχεδίαζαν οι προσφεύγουσες,

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ (τέταρτο τμήμα),

συγκείμενο από την P. Lindh, Πρόεδρο, τον K. Lenaerts και τον J. D. Cooke, δικαστές,

γραμματέας: A. Mair, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της προφορικής διαδικασίας της 14ης Μαΐου 1998,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

Το ιστορικό της διαφοράς

1 Ο κανονισμός (ΕΟΚ) 1101/89 του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 1989, σχετικά με τη διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΕΕ L 116, σ. 25, στο εξής: κανονισμός 1101/89), αποσκοπεί στη μείωση των πλεονασμάτων μεταφορικής ικανότητας που έχουν εμφανιστεί σε όλους τους τομείς της αγοράς των

μεταφορών μέσω πλωτών οδών. Προς τούτο, προβλέπονται πρόγραμμα συντονισμένης σε κοινοτικό επίπεδο διαλύσεως πλοίων καθώς και συνοδευτικά μέτρα. Ο κανόνας «παλαιό αντί νέου» επιβάλλει στον ιδιοκτήτη νέου σκάφους να προβεί, για να μπορέσει να το χρησιμοποιήσει, σε διάλυση, χωρίς πριμοδότηση διαλύσεως, χωρητικότητας σκάφους ισοδύναμης προς εκείνη του νέου σκάφους. Εάν δεν προβεί στη διάλυση κάποιου σκάφους, οφείλει να καταβάλει ειδική εισφορά στο ταμείο που συστήνεται για τον σκοπό αυτό, στο οποίο υπάγεται το νέο του σκάφος (άρθρο 8, παράγραφος 1, του κανονισμού 1101/89).

2 Το άρθρο 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ', του κανονισμού 1101/89 προβλέπει τη δυνατότητα παρεκκλίσεως από το γενικό αυτό σύστημα για τα «εξειδικευμένα σκάφη».

3 Στις 7 Δεκεμβρίου 1990 η Επιτροπή συνέταξε, μετά από διαβούλευση με τα κράτη μέλη και τους αντιπροσωπευτικούς οργανισμούς της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, μια σημείωση σχετικά με τον καθορισμό γενικών κριτηρίων για την εξέταση των αιτήσεων εξαιρέσεως εξειδικευμένων σκαφών από την εφαρμογή του κανονισμού 1101/89 (στο εξής: ερμηνευτική σημείωση).

4 Κατά τη σημείωση αυτή, είναι δυνατόν να χορηγηθεί απαλλαγή εφόσον συντρέχουν σωρευτικά οι ακόλουθες τρεις προϋποθέσεις:

— το σκάφος πρέπει να έχει ναυπηγηθεί ειδικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων συγκεκριμένης κατηγορίας και πρέπει να είναι ακατάλληλο από τεχνικής απόψεως, χωρίς τροποποίηση της δομής του, για τη μεταφορά άλλων εμπορευμάτων·

— το εμπόρευμα δεν μπορεί ή δεν επιτρέπεται να μεταφερθεί από πλοία τα οποία δεν διαθέτουν ειδικές τεχνικές εγκαταστάσεις·

— ο ιδιοκτήτης του εξειδικευμένου σκάφους πρέπει να αναλάβει εγγράφως τη δέσμευση ότι κανένα άλλο εμπόρευμα δεν θα μεταφερθεί με το σκάφος του καθ' ον χρόνο εφαρμόζεται ο κανόνας «παλαιό αντί νέου» και πρέπει να δηλώσει ότι είναι διατεθειμένος να καταβάλει μεταγενέστερα την ειδική

εισφορά «παλαιό αντί νέο» εάν, για οποιοδήποτε λόγο, επιθυμεί να μεταφέρει με το σκάφος του άλλα εμπορεύματα κατά τον χρόνο εφαρμογής του κανόνα «παλαιό αντί νέου».

5 Οι εταιρίες Natural van Dam AG και Danser Container Line BV, οι οποίες εκμεταλλεύονται γραμμή μεταφορών με σκάφη μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στον Ρήνο, σκόπευαν να προβούν στη ναυπήγηση τριών εξειδικευμένων σκαφών για τη μεταφορά επικινδύνων ουσιών με εμπορευματοκιβώτια, φέροντα είτε ελβετική σημαία είτε τη σημαία κράτους μέλους.

6 Στις 5 Ιουλίου 1996 υπέβαλαν στην Επιτροπή αίτηση εξαιρέσεως βάσει του άρθρου 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ', του κανονισμού 1101/89.

7 Προς στήριξη του αιτήσεώς τους, υπογράμμισαν τα πλεονεκτήματα που συνεπάγεται, τόσο για την αγορά ναυσιπλοΐας όσο και για τη γενική πολιτική των μεταφορών, η οποία συνιστά την αποσυμφόρηση των οδικών μεταφορών, η ανάπτυξη της ποταμίας μεταφοράς επικινδύνων ουσιών από εξειδικευμένα σκάφη τα οποία δεν υπόκεινται σε ποσοτικούς περιορισμούς. Οι προσφεύγουσες ισχυρίστηκαν ότι η καταβολή της εισφοράς που προβλέπει ο κανονισμός 1101/89 θα καθιστούσε το πρόγραμμά τους μη βιώσιμο από οικονομικής και εμπορικής απόψεως, προκαλώντας ως εκ τούτου το αντίθετο αποτέλεσμα από το επιδιωκόμενο με τη γενική πολιτική των μεταφορών.

8 Οι προσφεύγουσες απαρίθμησαν άλλωστε τις τεχνικές προδιαγραφές των σκαφών αυτών οι οποίες πληρούν τις προϋποθέσεις ασφαλείας και ανέφεραν τις οικονομικές επιβαρύνσεις που συνδέονται με αυτές. Κατά τις προσφεύγουσες, η έκταση των πραγματοποιηθεισών επενδύσεων δικαιολογεί την απαλλαγή από την καταβολή της εισφοράς «παλαιό αντί νέου».

9 Τέλος, οι προσφεύγουσες ισχυρίστηκαν ότι τα εξειδικευμένα αυτά σκάφη θα εξυπηρετούσαν περαιτέρω τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων που περιέχουν άλλα εμπορεύματα, η μεταφορά των οποίων πραγματοποιείται, κατά κανόνα, από συμβατικά σκάφη.

10 Στις 25 Οκτωβρίου 1996 πραγματοποιήθηκε διαβούλευση με τα κράτη μέλη και τους αντιπροσωπευτικούς οργανισμούς της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ', του κανονισμού 1101/89.

11 Κατόπιν της διαβουλεύσεως αυτής, η Επιτροπή, με έγγραφο της 7ης Μαρτίου 1997 [SG(97) D/1862], πληροφόρησε τις προσφεύγουσες ότι δεν επρόκειτο να χορηγήσει την εξαίρεση που ζήτησαν (στο εξής: προσβαλλόμενη απόφαση).

12 Αναφερόμενη στις προϋποθέσεις που διατυπώθηκαν με την ερμηνευτική της σημείωση, η Επιτροπή υπογράμμισε, αφενός, ότι τα τρία οικεία σκάφη θα ήσαν από τεχνικής απόψεως ικανά να μεταφέρουν και άλλα εμπορεύματα πέρα από τις επικίνδυνες ουσίες και, αφετέρου, ότι οι τελευταίες αυτές ουσίες μπορούν να μεταφέρονται με συμβατικά σκάφη τα οποία πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές του κανονισμού περί μεταφοράς επικινδύνων ουσιών στον Ρήνο (στο εξής: κανονισμός ADNR).

13 Η Επιτροπή κατέληξε ότι η δρομολόγηση των ως άνω σκαφών θα είχε ως αποτέλεσμα αύξηση της μεταφορικής ικανότητας του στόλου τον οποίο αφορούν τα μέτρα περί διαρθρωτικής εξυγιάνσεως και, συνεπώς, ότι τα σκάφη αυτά δεν μπορούσαν να θεωρηθούν ως «εξειδικευμένα» υπό την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ', του κανονισμού 1101/89.

Διαδικασία και αιτήματα των διαδίκων

14 Με δικόγραφο που κατέθεσαν στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου στις 7 Μαΐου 1997, οι προσφεύγουσες άσκησαν την παρούσα προσφυγή ακυρώσεως κατά της προσβαλλομένης αποφάσεως.

15 Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή, το Πρωτοδικείο (τέταρτο τμήμα) αποφάσισε να προχωρήσει στην προφορική διαδικασία χωρίς διεξαγωγή αποδείξεων. Εντούτοις, δυνάμει του άρθρου 64 του Κανονισμού Διαδικασίας, ζήτησε από τις προσφεύγουσες να προσκομίσουν τον κανονισμό ADNR. Οι προσφεύγουσες συμμορφώθηκαν προς την αίτηση αυτή.

16 Οι διάδικοι αγόρευσαν και απάντησαν στις ερωτήσεις του Πρωτοδικείου κατά τη συνεδρίαση της 14ης Μαΐου 1998.

17 Οι προσφεύγουσες ζητούν από το Πρωτοδικείο:

— να ακυρώσει την προσβαλλομένη απόφαση·

— να καταδικάσει την καθής στα δικαστικά έξοδα.

18 Η Επιτροπή, καθής, ζητεί από το Πρωτοδικείο:

— να απορρίψει την προσφυγή·

— να καταδικάσει τις προσφεύγουσες στα δικαστικά έξοδα.

Επί της ουσίας

19 Προς στήριξη της προσφυγής τους, οι προσφεύγουσες προβάλλουν σημαντικό αριθμό επιχειρημάτων, τα οποία ανάγονται σε δύο λόγους ακυρώσεως, οι οποίοι αντλούνται από την παράβαση του κανονισμού 1101/89 και της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως που υπέχει η Επιτροπή, αντιστοίχως.

Επί του πρώτου λόγου ακυρώσεως, ο οποίος αντλείται από την παράβαση του κανονισμού 1101/89

Επιχειρήματα των διαδίκων

20 Οι προσφεύγουσες φρονούν ότι τα σκάφη τους είναι εξειδικευμένα υπό την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ', του κανονισμού 1101/89 και πρέπει, επομένως, να εφαρμοσθεί στην περίπτωσή τους η παρέκκλιση από τον κανόνα «παλαιό αντί νέου».

21 Προς στήριξη της θέσεώς τους, οι προσφεύγουσες προβάλλουν τέσσερα επιχειρήματα.

22 Πρώτον, η Επιτροπή, με την προσβαλλόμενη απόφαση, δεν προέβη στην προσήκουσα εξέταση του σκοπού που επιδιώκει ο κανονισμός 1101/89. Ο σκοπός αυτός δεν έγκειται στον περιορισμό της διοχετεύσεως νέων ρευμάτων οδικών μεταφορών εμπορευμάτων προς την εσωτερική ναυσιπλοΐα, αλλά, αντιθέτως, στην ανάπτυξη της εν λόγω εναλλακτικής λύσεως. Προς στήριξη του ισχυρισμού τους, οι προσφεύγουσες επικαλούνται τη δεύτερη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 1101/89, κατά την οποία η μείωση της συμμετοχής της εσωτερικής ναυσιπλοΐας στη συνολική αγορά των μεταφορών οφείλεται στις προοδευτικές μεταβολές στις βιομηχανίες βάσεως των οποίων ο εφοδιασμός εξασφαλίζεται κυρίως με μεταφορές μέσω πλωτής οδού. Ισχυρίζονται ότι τα τρία σκάφη θα είχαν συμβάλει στη δημιουργία ενός τομέα μεταφορών ειδικών επικινδύνων ουσιών, ο οποίος, ως νέος τομέας, δεν θα χαρακτηριζόταν από πλεονάσματα

μεταφορικής ικανότητας τα οποία ο κανονισμός 1101/89 τείνει να μειώσει. Οι προσφεύγουσες καταλήγουν ότι, βάσει λυσιτελούς ερμηνείας του άρθρου 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ', του κανονισμού 1101/89, έπρεπε να χορηγηθεί απαλλαγή για τα σκάφη τους.

23 Δεύτερον, οι προσφεύγουσες αμφισβητούν την ορθότητα της απόψεως της Επιτροπής ότι η δυνατότητα μεταφοράς άλλων εμπορευμάτων αποκλείει τον χαρακτηρισμό των σκαφών τους ως εξειδικευμένων σκαφών. Υποστηρίζουν ότι η δυνατότητα αυτή θα είχε ως συνέπεια την ανάπτυξη ενός νέου τμήματος της αγοράς των ποταμίων μεταφορών, ήτοι της αγοράς των μεταφορών επικινδύνων ουσιών με εμπορευματοκιβώτια, η οποία δεν θα παρουσίαζε διαρθρωτικά πλεονάσματα και θα παρείχε στην εσωτερική ναυσιπλοΐα τη δυνατότητα να αποκτήσει ένα νέο μερίδιο της αγοράς των μεταφορών εν γένει.

24 Τρίτον, οι προσφεύγουσες αμφισβητούν την ορθότητα του ισχυρισμού της Επιτροπής ότι τα τρία σκάφη θα συνέβαλλαν στην αύξηση της μεταφορικής ικανότητας του στόλου. Επαναλαμβάνουν, συναφώς, τα επιχειρήματα σχετικά με τον σκοπό του κανονισμού 1101/89, διευκρινίζοντας συγχρόνως ότι τα τρία σκάφη θα είχαν αποτελέσει τη βάση νέας λογιστικής αντιλήψεως η οποία θα είχε ως συνέπεια τη δημιουργία της ειδικής αγοράς της μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια. Η νέα αυτή αγορά θα εξασφάλιζε την οικεία μεταφορά με σκάφη, αντικαθιστώντας συνεπώς την οδική μεταφορά που χρησιμοποιείται επί του παρόντος. Οι προσφεύγουσες προσθέτουν ότι, αντίθετα προς τους ισχυρισμούς της Επιτροπής, τα σκάφη τους θα είχαν, κατά συνέπεια, εξασφαλίσει νέα ανταγωνιστική μεταφορική ικανότητα, η οποία δεν θα είχε αυξήσει τη μεταφορική ικανότητα των στόλων των άλλων τομέων.

25 Τέταρτον, οι προσφεύγουσες θεωρούν ότι τα τεχνικά χαρακτηριστικά των σκαφών και η συμβατότητά τους προς τον κανονισμό ADNR (παράρτημα Β1, σημεία 10111 επ. και 10400 επ. του κανονισμού ADNR) εμφαίνουν ότι πρόκειται για εξειδικευμένα σκάφη. Κατά τις προσφεύγουσες, από τον κανονισμό ADNR προκύπτει ότι, στην παρούσα περίπτωση, δεν πρόκειται για επικίνδυνες ουσίες εν γένει, αλλά για ειδικές επικίνδυνες ουσίες των οποίων η μεταφορά απαιτεί σκάφη τα οποία παρουσιάζουν ειδικά τεχνικά χαρακτηριστικά.

26 Κατά τις προσφεύγουσες, τα σκάφη τους ανήκουν συνεπώς σε μια ειδική κατηγορία βάσει του κανονισμού ADNR. Συναφώς, οι προσφεύγουσες αμφισβητούν την ορθότητα του ισχυρισμού της Επιτροπής ότι η εφαρμογή και η τήρηση του κανονισμού ADNR δεν προϋποθέτουν εξειδικευμένα σκάφη. Κατά τις προσφεύγουσες, προκειμένου να καταστεί δυνατή από εμπορικής απόψεως η μελετώμενη μεταφορά ειδικών επικινδύνων ουσιών μέσω των εσωτερικών πλωτών οδών, εφαρμόζονται στα εν λόγω σκάφη, σε αντιδιαστολή προς τα συμβατικά σκάφη, ειδικές τεχνικές κατασκευής. Επιπλέον, τόσο από τις ειδικές τεχνικές κατασκευής όσο και από το γεγονός ότι στα τρία σκάφη που επρόκειτο να ναυπηγηθούν δεν θα εφαρμόζονταν οι απαγορεύσεις συγκεντρώσεως φορτίων με σκοπό την κοινή αποστολή που προβλέπει ο κανονισμός ADNR προκύπτει ότι αυτά θα ήσαν εξειδικευμένα σκάφη.

27 Η Επιτροπή αμφισβητεί τη σημασία του συνόλου των επιχειρημάτων αυτών, διότι θεωρεί ότι αυτά αντιβαίνουν προς τον σκοπό του κανονισμού 1101/89, ο οποίος έγκειται στη μείωση των διαρθρωτικών πλεονασμάτων μεταφορικής ικανότητας στον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Τα επίμαχα σκάφη δεν πληρούν, κατά την Επιτροπή καμία από τις τρεις σωρευτικές προϋποθέσεις απαλλαγής που ορίζονται στην ερμηνευτική σημείωση. Συναφώς, η καθής τονίζει ειδικότερα το γεγονός ότι τα σκάφη επρόκειτο να μεταφέρουν περισσότερες κατηγορίες εμπορευμάτων. Τέλος, η Επιτροπή φρονεί ότι από την τήρηση των διατάξεων του κανονισμού ADNR δεν είναι δυνατόν να συναχθεί ότι πρόκειται για εξειδικευμένα σκάφη υπό την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ', του κανονισμού 1101/89, καθόσον ο κανονισμός ADNR εφαρμόζεται γενικά σε όλα τα σκάφη που μεταφέρουν επικίνδυνες ουσίες.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

28 Το άρθρο 1 του κανονισμού 1101/89 ορίζει τα εξής:

«1. Τα σκάφη της εσωτερικής ναυσιπλοΐας τα οποία μεταφέρουν εμπορεύματα μεταξύ δύο ή περισσοτέρων σημείων των πλωτών οδών των κρατών μελών υπόκεινται σε μέτρα διαρθρωτικής εξυγίανσης της εσωτερικής ναυσιπλοΐας με τους όρους που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

2. Τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 περιλαμβάνουν:

— μείωση των διαρθρωτικών πλεονασμάτων μεταφορικής ικανότητας, με ενέργειες διάλυσης οι οποίες συντονίζονται σε κοινοτικό επίπεδο,

— συνοδευτικά μέτρα τα οποία αποσκοπούν στην αποφυγή τυχόν επιδείνωσης των υφισταμένων πλεονασμάτων ή εμφάνισης νέων πλεονασμάτων μεταφορικής ικανότητας.»

29 Η διάταξη αυτή πρέπει να ερμηνευθεί υπό το φως της δεύτερης και της έκτης αιτιολογικής σκέψης του κανονισμού, που ορίζουν τα εξής:

«ότι, σύμφωνα με τις προβλέψεις, δεν αναμένεται να υπάρξει στον τομέα αυτό, κατά τα επόμενα έτη, αύξηση της ζήτησης σε βαθμό ικανό να απορροφήσει τα εν λόγω διαρθρωτικά πλεονάσματα· ότι, πράγματι, η συμμετοχή της εσωτερικής ναυσιπλοΐας στη συνολική αγορά των μεταφορών παρουσιάζει συνεχή υποχώρηση, δεδομένου ότι σημειώνονται προοδευτικές μεταβολές στις βιομηχανίες βάσης των οποίων ο εφοδιασμός εξασφαλίζεται κυρίως με μεταφορές μέσω πλωτής οδού·

(...)

ότι τα εν λόγω πλεονάσματα εμφανίζονται κατά γενικό κανόνα σε όλους τους τομείς της αγοράς των μεταφορών μέσω πλωτής οδού· ότι τα μέτρα που πρέπει να θεσπιστούν πρέπει, κατά συνέπεια, να έχουν γενικό χαρακτήρα και να περιλαμβάνουν τόσο τα ωστικά όσο και τα φορτηγά σκάφη (...)».

30 Το άρθρο 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ', του κανονισμού, ορίζει τα εξής:

«Η Επιτροπή μπορεί, μετά από διαβούλευση με τα κράτη μέλη και τους αντιπροσωπευτικούς οργανισμούς εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε κοινοτικό επίπεδο, να εξαιρέσει εξειδικευμένα σκάφη από το πεδίο εφαρμογής της παραγράφου 1.»

31 Ως παρέκκλιση από το ισχύον γενικό καθεστώς, η διάταξη αυτή πρέπει να ερμηνευθεί συσταλτικά, ενόψει του σκοπού του κανονισμού 1101/89.

32 Οι προσφεύγουσες φρονούν ότι η εν λόγω παρέκκλιση μπορεί να ισχύσει στην περίπτωσή τους, μεταξύ άλλων επειδή ο κανονισμός 1101/89 δεν απαγορεύει τη δρομολόγηση νέων σκαφών που ασκούν δραστηριότητες σε νέο τμήμα της αγοράς της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, ήτοι στη μεταφορά επικινδύνων ουσιών με εμπορευματοκιβώτια. Πράγματι, ο εν λόγω τύπος μεταφοράς αντιπροσωπεύει νέα προσφορά, η οποία δεν συμβάλλει στην αύξηση των πλεονασμάτων μεταφορικής ικανότητας που υφίστανται στην αγορά της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

33 Εντούτοις, οι προσφεύγουσες ισχυρίστηκαν καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας ότι τα οικεία σκάφη προορίζονταν για τη μεταφορά όχι μόνον επικινδύνων ουσιών, αλλά και άλλων εμπορευμάτων (βλ. σκέψη 9 ανωτέρω). Οι ίδιες οι προσφεύγουσες διευκρίνισαν, κατά την επ' ακροτηρίου συζήτηση, ότι είχαν την πρόθεση να μεταφέρουν και άλλα εμπορεύματα, εφόσον μόνον η μεταφορά επικινδύνων ουσιών με εμπορευματοκιβώτια δεν είναι επικερδής.

34 Επομένως, από τις διευκρινίσεις των προσφευγουσών προκύπτει σαφώς ότι τα σκάφη τους θα συνέβαλλαν στην αύξηση της μεταφορικής ικανότητας των στόλων που μεταφέρουν άλλα εμπορεύματα, στους οποίους έχουν ήδη εμφανιστεί πλεονάσματα μεταφορικής ικανότητας. Η δρομολόγηση των σκαφών αυτών θα αντέβαινε, κατά συνέπεια, προς τους σκοπούς του κανονισμού 1101/89.

35 Είναι άνευ σημασίας συναφώς το γεγονός ότι τα εν λόγω σκάφη ασκούν δραστηριότητες σε χωριστό τμήμα της αγοράς της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, ήτοι στην αγορά της μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια. Η χορήγηση απαλλαγής δυνάμει του άρθρου 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ', του κανονισμού 1101/89 προϋποθέτει, σύμφωνα με την οικονομία και τον σκοπό του κανονισμού αυτού, ότι τα νέα σκάφη δεν συμβάλλουν στην αύξηση της ικανότητας μεταφοράς εμπορευμάτων τα οποία μπορούν να μεταφερθούν με άλλα σκάφη που ασκούν ήδη δραστηριότητες στην αγορά της εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Επιβάλλεται, κατά συνέπεια, να ληφθεί υπόψη η αγορά της εσωτερικής ναυσιπλοΐας στο

σύνολό της, προκειμένου να εκτιμηθεί αν η δρομολόγηση ενός νέου σκάφους συμβάλλει στην αύξηση των πλεονασμάτων μεταφορικής ικανότητας που υφίστανται στον τομέα αυτόν.

36 Ούτε το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι τα σκάφη τους θα είχαν συμβάλει στην αποσυμφόρηση των οδικών μεταφορών και στην αύξηση της ανταγωνιστικής μεταφορικής ικανότητας της εσωτερικής ναυσιπλοΐας αναιρεί το συμπέρασμα ότι η δρομολόγηση των σκαφών των προσφευγουσών αντιβαίνει προς τον σκοπό του κανονισμού 1101/89. Πράγματι, από τις διευκρινίσεις των προσφευγουσών κατά την έγγραφη διαδικασία και, μεταξύ άλλων, από τον ισχυρισμό τους ότι τα σκάφη τους θα μπορούσαν να μεταφέρουν άλλα εμπορεύματα που εμπίπτουν στην αγορά της εσωτερικής ναυσιπλοΐας (βλ. σκέψεις 33 και 34 ανωτέρω), προκύπτει ότι ο σκοπός που επιδιώκεται στο πλαίσιο του σχεδίου δρομολογήσεως των σκαφών τους δεν ήταν απλώς να παρασχεθεί η δυνατότητα αποσυμφορήσεως των οδικών μεταφορών. Υπό τις συνθήκες αυτές, έστω και αν ο σκοπός αποσυμφορήσεως των οδικών μεταφορών είναι νόμιμος αφ' εαυτού, δεν μπορούσε να δικαιολογήσει μια ενέργεια η οποία προκαλεί επιδείνωση των υφισταμένων πλεονασμάτων μεταφορικής ικανότητας.

37 Τέλος, όσον αφορά τα επιχειρήματα των προσφευγουσών ότι τα επίμαχα σκάφη είναι εξειδικευμένα διότι πληρούν τις προδιαγραφές του κανονισμού ADNR, επιβάλλεται να διευκρινιστεί ότι οι κανόνες ασφαλείας και οι τεχνικής φύσεως προϋποθέσεις που θεσπίζει ο κανονισμός αυτός ισχύουν, ανάλογα με το είδος και τις φυσικές ιδιότητες των μεταφερομένων ουσιών, λίγο ως πολύ υποχρεωτικά για το σύνολο των σκαφών που προορίζονται για τη μεταφορά επικινδύνων ουσιών. Πράγματι, οι επικίνδυνες ουσίες, υπό την έννοια του κανονισμού ADNR, περιλαμβάνουν όλα τα αντικείμενα και τα υλικά τα οποία είναι δυνατόν να μεταφερθούν μόνον υπό ορισμένες συνθήκες.

38 Κατά συνέπεια, έστω και αν η ναυπήγηση των επιμάχων σκαφών πράγματι πληρούσε τις αυστηρές προδιαγραφές του κανονισμού ADNR, δεν επρόκειτο περί εξειδικευμένων σκαφών υπό την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ', του κανονισμού 1101/89.

39 Επομένως, το γεγονός ότι τα σκάφη αυτά πληρούν τις προδιαγραφές του κανονισμού ADNR είναι άνευ σημασίας για την επίλυση της διαφοράς.

40 Επιπλέον, από τις διευκρινίσεις των προσφευγουσών προκύπτει ότι η τήρηση των αυστηρών προϋποθέσεων τεχνικής φύσεως που θέτει ο κανονισμός ADNR θα είχε παράσχει στα οικεία σκάφη τη δυνατότητα να μην υποβληθούν στις απαγορεύσεις συγκεντρώσεως φορτίων με σκοπό την κοινή αποστολή. Κατά συνέπεια, τα σκάφη αυτά θα μπορούσαν να μεταφέρουν ταυτοχρόνως περισσότερες κατηγορίες εμπορευμάτων, οπότε θα μπορούσαν να συμβάλουν στην αύξηση των υφισταμένων πλεονασμάτων μεταφορικής ικανότητας στον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

41 Επομένως, ορθώς η Επιτροπή θεώρησε ότι τα ως άνω σκάφη δεν έπρεπε να τύχουν της σχετικής εξαιρέσεως, λόγω, ιδίως, της προθέσεως των προσφευγουσών να μεταφέρουν και άλλα εμπορεύματα από αυτά για τα οποία είναι ειδικά ναυπηγημένα τα σκάφη τους.

42 Από όλα τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι ο πρώτος λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί.

Επί του δευτέρου λόγου, ο οποίος αντλείται από την παράβαση της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως που υπέχει η Επιτροπή

Επιχειρήματα των διαδίκων

43 Οι προσφεύγουσες καταγγέλλουν ότι η Επιτροπή δεν προέβη σε εξαντλητική εξέταση των τεχνικών χαρακτηριστικών των σκαφών. Καθόσον θεώρησε ότι η δρομολόγηση των τριών σκαφών θα συνέβαλλε στην αύξηση της μεταφορικής ικανότητας του στόλου, δεν έλαβε υπόψη τα πλεονεκτήματα που θα συνεπαγόταν για την εσωτερική ναυσιπλοΐα η κατάκτηση νέας αγοράς, η οποία ανήκε μέχρι τότε στις οδικές μεταφορές.

44 Κατά τα λοιπά, η Επιτροπή δεν εξέθεσε την άποψη των κρατών μελών και των οικείων οργανισμών. Επιπλέον, η εκτίμηση των κρατών μελών και των εν λόγω οργανισμών στηρίχθηκε σε ανακριβή πραγματικά περιστατικά. Πράγματι, αντίθετα προς τους ισχυρισμούς της Επιτροπής, οι οικείες επικίνδυνες ουσίες δεν μπορούσαν να μεταφερθούν, κατά τις προσφεύγουσες, με συμβατικά σκάφη τα οποία δεν διαθέτουν ειδικές εγκαταστάσεις.

45 Η Επιτροπή αμφισβητεί την ορθότητα των επιχειρημάτων αυτών. Υποστηρίζει ιδίως ότι το γεγονός και μόνον ότι τα τρία σκάφη ήσαν, από τεχνικής απόψεως, κατάλληλα για τη μεταφορά άλλων εμπορευμάτων, όπως προκύπτει ρητώς από την προσβαλλόμενη απόφαση, δικαιολογούσε την άρνηση χορηγήσεως εξαιρέσεως στις προσφεύγουσες.

46 Επιπλέον, η γνώμη των κρατών μελών και των οικείων οργανισμών, η οποία, άλλωστε, δεν έχει δεσμευτικό χαρακτήρα, ενισχύει σε μεγάλο βαθμό την ορθότητα της προσβαλλόμενης αποφάσεως.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

47 Η υποχρέωση αιτιολογήσεως ατομικής αποφάσεως αποσκοπεί στην παροχή της δυνατότητας στον μεν κοινοτικό δικαστή να ασκήσει τον έλεγχο νομιμότητας στον δε ενδιαφερόμενο να πληροφορηθεί τους λόγους για τους οποίους ελήφθη το μέτρο, για να μπορεί να υποστηρίξει τα δικαιώματά του και να εξακριβώσει αν η απόφαση είναι επαρκώς θεμελιωμένη (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση του Δικαστηρίου της 28ης Μαρτίου 1984, 8/83, Bertoli κατά Επιτροπής, Συλλογή 1984, σ. 1649, σκέψη 12· αποφάσεις του Πρωτοδικείου της 24ης Ιανουαρίου 1992, Τ-44/90, La Cinq κατά Επιτροπής, Συλλογή 1992, σ. II-1, σκέψη 42, και της 29ης Ιουνίου 1993, Τ-7/92, Asia Motor France κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1993, σ. II-669, σκέψη 30).

48 Επομένως, κατά την αιτιολόγηση των αποφάσεών της, η Επιτροπή δεν είναι υποχρεωμένη να λαμβάνει θέση σχετικά με τα επιχειρήματα τα οποία οι ενδιαφερόμενοι προβάλλουν προς στήριξη της αιτήσεώς τους. Αρκεί να εκθέτει τα πραγματικά περιστατικά και τις νομικές εκτιμήσεις που έχουν ουσιώδη σημασία στο πλαίσιο της οικονομίας της αποφάσεως.

49 Με την προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή αναφέρθηκε στα κύρια χαρακτηριστικά των σκαφών και στην τεχνική ικανότητά τους να μεταφέρουν άλλα εμπορεύματα, πραγματικά στοιχεία τα οποία δικαιολογούν κατ' αυτήν την ως άνω απόφαση ενόψει της ερμηνευτικής σημειώσεως.

50 Επομένως, η Επιτροπή παρέσχε επαρκή νομική αιτιολογία της αρνήσεώς της να θεωρήσει τα εν λόγω σκάφη ως εξειδικευμένα σκάφη υπό την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ', του κανονισμού 1101/89.

51 Άλλωστε, οι προσφεύγουσες δεν μπορούν να προσάψουν στο θεσμικό όργανο ότι δεν μνημόνευσε την άποψη των κρατών μελών και των οικείων οργανισμών. Πράγματι, από το άρθρο 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ', του κανονισμού 1101/89 και από την τέταρτη αιτιολογική σκέψη του εν λόγω κανονισμού προκύπτει ότι τα κράτη μέλη και οι αντιπροσωπευτικοί οργανισμοί της εσωτερικής ναυσιπλοΐας επιτελούν συμβουλευτική λειτουργία. Επομένως, η Επιτροπή δεν είναι υποχρεωμένη να ακολουθήσει την άποψή τους. Επειδή η ως άνω άποψη έχει απλώς την ισχύ γνώμης, ενδεχόμενη διαφωνία μεταξύ των κρατών μελών και των οικείων οργανισμών, αφενός, και της Επιτροπής, αφετέρου, δεν θέτει εν αμφιβόλω το κύρος της αποφάσεως του θεσμικού οργάνου. Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή δεν ήταν υποχρεωμένη να ενημερώσει διεξοδικώς τις προσφεύγουσες για την άποψη των κρατών μελών και των οικείων οργανισμών.

52 Επομένως, η αιτιολογία της προσβαλλομένης αποφάσεως ουδόλως είναι πλημμελής.

53 Κατά συνέπεια, ο δεύτερος λόγος πρέπει επίσης να απορριφθεί.

54 Από όλα τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι η προσφυγή πρέπει να απορριφθεί στο σύνολό της.

Επί των δικαστικών εξόδων

55 Κατά το άρθρο 87, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος φέρει τα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπήρχε σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Επειδή οι προσφεύγουσες ηττήθηκαν πρέπει να καταδικαστούν στα δικαστικά έξοδα, σύμφωνα με το αίτημα της Επιτροπής.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ (τέταρτο τμήμα)

αποφασίζει:

1) Απορρίπτει την προσφυγή.

2) Καταδικάζει τις προσφεύγουσες στα δικαστικά έξοδα.

Lindh Lenaerts Cooke

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο την 1η Οκτωβρίου 1998.

Ο Γραμματέας

H. Jung

Η Πρόεδρος

P. Lindh