YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (neljäs jaosto)
1 päivänä lokakuuta 1998 *

Asiassa T-155/97,

Natural van Dam AG, Sveitsin oikeuden mukaan perustettu yhtiö, kotipaikka Basel (Sveitsi)

ja

Danser Container Line BV, Alankomaiden oikeuden mukaan perustettu yhtiö, kotipaikka Sliedrecht (Alankomaat),

edustajanaan asianajaja Marius J. van Dam, Rotterdam, prosessiosoite Luxemburgissa asianajotoimisto Fernand Entringer, 34 A rue Philippe II,

kantajina,

vastaan

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehenään aluksi oikeudellisen yksikön virkamies Berend-Jan Drijber, sittemmin oikeudellisen yksikön virkamiehet Laura Pignataro ja Maurits Lugard, prosessiosoite Luxemburgissa c/o oikeudellisen yksikön virkamies Carlos Gómez de la Cruz, Centre Wagner, Kirchberg,

vastaajana,

* Oikeudenkäyntikieli: hollanti.

jossa kantajat vaativat kumottavaksi 7.3.1997 tehty komission päätös SG(97) D/1862 jättää soveltamatta 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 kolmeen alukseen, jotka kantajat aikoivat rakentaa,

EUROOPAN YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN (neljäs jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja P. Lindh sekä tuomarit K. Lenaerts ja J. D. Cooke,

kirjaaja: hallintovirkamies A. Mair,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 14.5.1998 pidetyssä suullisessa käsittelyssä esitetyn,

on antanut seuraavan

tuomion

Kanteen perusteena olevat tosiseikat

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

tasolla yhteensovitettu romutusohjelma ja eräitä siihen liittyviä toimenpiteitä. "Vanha uudesta" -sääntö edellyttää, että uuden aluksen omistajan on aluksen liikkeelle laskemisen yhteydessä ilman romutuskorvausta romutettava tavara-aluksia uuden aluksen tonniluvun 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 kohta).

2 Asetuksen N:o 1101/89 8 artiklan 3 kohdan c alakohdassa säädetään mahdollisuudesta poiketa tästä pääsäännöstä erikoisalusten osalta.

3 Komissio laati jäsenvaltioita ja sisävesiliikennettä edustavia järjestöjä kuultuaan 7.12.1990 huomautuksen, jossa määritellään asetuksessa N:o 1101/89 tarkoitettuja 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;

— 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 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 Natural van Dam AG ja Danser Container Line BV, jotka liikennöivät konttilinjaa Rhein-joella, aikoivat rakennuttaa vaarallisten aineiden konttikuljetuksia varten kolme erikoisalusta, jotka purjehtisivat joko Sveitsin tai jonkin jäsenvaltion lipun alla.

6 Yhtiöt hakivat 5.7.1996 komissiolta asetuksen N:o 1101/89 8 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitettua poikkeusta.

7 Yhtiöt viittasivat hakemuksensa tueksi niihin etuihin, joita määrällisistä rajoituksista riippumattomilla erikoisaluksilla tapahtuvien vaarallisten aineiden sisävesikuljetusten kehittämisestä koituu sekä vesiliikenteen kuljetusmarkkinoille että tiekuljetusten ruuhkautumisen vähentämistä suosivalle yleiselle liikennepolitiikalle. Ne vetosivat siihen, että asetuksessa N:o 1101/89 tarkoitetun maksun suorittaminen tekisi niiden hankkeen taloudellisesti ja kaupallisesti kannattamattomaksi, joten sen vaikutukset olisivat yleisen liikennepolitiikan tavoitteiden vastaisia.

8 Yhtiöt esittivät aluksista lisäksi turvallisuusvaatimusten mukaiset tekniset erittelyt ja tekivät selkoa niistä aiheutuvista taloudellisista rasitteista. "Vanha uudesta" -säännön mukaisesta maksusta vapauttaminen oli niiden mielestä perusteltua toteutettujen investointien suuruuden vuoksi.

9 Lopuksi ne vetosivat siihen, että kyseisiä erikoisaluksia käytettäisiin edelleen muita tavaroita sisältävien konttien kuljettamiseen, joskin niiden kuljetukset yleensä tapahtuvat tavanomaisilla aluksilla.

10 Jäsenvaltioita ja sisävesiliikennettä edustavia järjestöjä kuultiin 25.10.1996 asetuksen N:o 1101/89 8 artiklan 3 kohdan c alakohdassa säädettyä menettelyä noudattaen.

11 Kuulemismenettelyn jälkeen komissio ilmoitti kantajille 7.3.1997 päivätyllä kirjeellä (SG(97) D/1862), ettei se myöntäisi niille niiden anomaa poikkeusta (jäljempänä: riidanalainen päätös).

12 Komissio korosti tulkitsevasta huomautuksesta ilmeneviin edellytyksiin viitaten toisaalta sitä, että kyseiset kolme alusta olivat teknisesti soveltuvia muiden tavaroiden kuin vaarallisten aineiden kuljettamiseen, toisaalta sitä, että vaarallisia aineita voidaan kuljettaa tavanomaisilla aluksilla, jotka täyttävät vaarallisten aineiden kuljettamisesta Rhein-joella annetun ohjesäännön (jäljempänä ADNR-ohjesääntö) tekniset määräykset.

13 Komission mukaan tästä seuraa, että kyseisten alusten liikkeelle laskeminen lisäisi rakenteellisia parannuksia koskevien toimenpiteiden alaista aluskapasiteettia ja ettei aluksia sen vuoksi voida pitää asetuksen N:o 1101/89 8 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitettuina erikoisaluksina.

Oikeudenkäynti ja asianosaisten vaatimukset

14 Kantajat nostivat yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimeen 7.5.1997 toimittamallaan kannekirjelmällä käsiteltävänä olevan kanteen, jossa vaaditaan riidanalaisen päätöksen kumoamista.

15 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin (neljäs jaosto) päätti esittelevän tuomarin kertomuksen perusteella aloittaa suullisen käsittelyn ilman edeltäviä asian selvittämistoimia. Kantajia pyydettiin ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 64 artiklan nojalla kuitenkin toimittamaan ADNR-ohjesääntö. Kantajat ovat noudattaneet pyyntöä.

16 Asianosaisten lausumat ja vastaukset ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin kuultiin 14.5.1998 pidetyssä istunnossa.

17 Kantajat vaativat, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— kumoaa riidanalaisen päätöksen;

— velvoittaa vastaajan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

18 Asiassa vastaajana oleva komissio vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— hylkää kanteen;

— velvoittaa kantajat korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Pääasia

19 Kantajat esittävät kanteensa tueksi useita perusteluja, jotka voidaan ryhmitellä kahdeksi kanneperusteeksi, joista ensimmäinen perustuu asetuksen N:o 1101/89 rikkomiseen ja toinen siihen, että komissio on laiminlyönyt perusteluvelvollisuutensa.

Ensimmäinen kanneperuste, asetuksen N:o 1101/89 rikkominen

Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut

20 Kantajat katsovat, että niiden alukset ovat asetuksen N:o 1101/89 8 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitettuja erikoisaluksia, joille on siten myönnettävä poikkeus "vanha uudesta" -säännöstä.

21 Kantajat esittävät käsityksensä tueksi neljä perustetta.

22 Ensimmäiseksi komissio ei kantajien mielestä ole ottanut riidanalaisessa päätöksessä asianmukaisesti huomioon asetuksen N:o 1101/89 tavoitetta. Sen tavoitteena ei ole hidastaa uusien tavaraliikennevirtojen siirtymistä maantieliikenteeltä sisävesiliikenteelle, vaan päinvastoin edistää tätä vaihtoehtoa. Kantajat viittaavat väitteensä tueksi asetuksen N:o 1101/89 johdanto-osan toiseen perustelukappaleeseen, jonka mukaan sisävesikuljetusten osuuden vähentyminen kokonaiskuljetusmarkkinoista johtuu asteittaisista muutoksista perusteollisuudessa, jossa toimitukset on hoidettu pääasiassa sisävesikuljetuksina. Kantajat korostavat, että kyseisillä kolmella laivalla olisi edistetty tiettyjen vaarallisten aineiden kuljetusmarkkinoiden syntymistä ja ettei näillä markkinoilla uutuutensa vuoksi ollut sellaista ylikapasiteettia, jonka vähen-

tämiseen asetuksella N:o 1101/89 pyritään. Kantajien mukaan tästä seuraa, että niiden aluksille olisi asetuksen N:o 1101/89 8 artiklan 3 kohdan c alakohdan asianmukaisen tulkinnan mukaan pitänyt myöntää poikkeus.

23 Toiseksi kantajat kiistävät komission lausuman, jonka mukaan mahdollisuus muiden tavaroiden kuljettamiseen estää pitämästä kantajien aluksia erikoisaluksina. Kantajat korostavat, että tästä mahdollisuudesta seuraa se, että sisävesikuljetusmarkkinoille kehittyy uusi markkinasegmentti eli vaarallisten aineiden konttikuljetukset, joissa ei esiinny kantajien mukaan rakenteellista ylikapasiteettia, ja lisäksi sisävesiliikenne voi niiden ansiosta lisätä osuuttaan kuljetusmarkkinoista yleensäkin.

24 Kolmanneksi kantajat kiistävät komission väitteen, jonka mukaan kyseiset kolme alusta lisäisivät osaltaan aluskaluston kapasiteettia. Tältä osin kantajat toistavat asetuksen N:o 1101/89 tavoitteeseen liittyvät perustelunsa ja lausuvat lisäksi, että näillä kolmella aluksella aloitettavalla uudenlaisella logistisella perusratkaisulla luotaisiin konttikuljetusten erityismarkkinat. Näillä uusilla markkinoilla kyseiset kuljetukset tapahtuisivat sisävesialuksilla ja korvaisivat nykyisin käytettävät maantiekuljetukset. Kantajat lisäävät, että toisin kuin komissio väittää, niiden alukset olisivat antaneet uutta kilpailukykyä, joka ei olisi lisännyt muiden sektoreiden aluskaluston kapasiteettia.

25 Neljänneksi kantajat katsovat, että alusten tekniset ominaisuudet ja se, että ne ovat ADNR-ohjesäännön vaatimusten mukaisia (ADNR-ohjesäännön liite B1, 10111 kohta ja sitä seuraavat kohdat sekä 10400 kohta ja sitä seuraavat kohdat), osoittavat alusten olevan erikoisaluksia. Kantajien mukaan ADNR-ohjesäännöstä seuraa, että käsiteltävässä asiassa ei ole kysymys vaarallisista aineista yleisesti, vaan tietyistä vaarallisista aineista, joiden kuljettamiseen käytettävillä aluksilla on oltava tietyt tekniset ominaisuudet.

26 Kantajien mielestä niiden alukset kuuluvat siten erikoisaluksiin ADNR-ohjesäännön mukaan. Tältä osin kantajat kiistävät komission väitteen, jonka mukaan ADNR-ohjesäännön soveltaminen ja noudattaminen ei vielä sellaisenaan merkitse, että aluksia olisi pidettävä erikoisaluksina. Jotta tiettyjen vaarallisten aineiden aiottu kuljettaminen sisävesillä tehtäisiin taloudellisesti mahdolliseksi, kyseisiin aluksiin sovelletaan kantajan mukaan rakennusteknisiä erikoisratkaisuja, joita ei käytetä tavanomaisilla aluksilla. Myös rakennustekniset erikoisratkaisut ja se, etteivät ADNR-ohjesäännön mukaiset yhteenkuormauskiellot koske kyseisiä kolmea alusta, osoittaa niiden olevan erikoisaluksia.

27 Komissio kiistää kaikkien näiden perusteiden merkityksen ja katsoo, että ne ovat asetuksella N:o 1101/89 vahvistetun tavoitteen, sisävesiliikenteen rakenteellisen ylikapasiteetin vähentämisen vastaisia. Kyseiset alukset eivät täytä yhtäkään tulkitsevassa huomautuksessa poikkeuksen myöntämiselle määritellyistä kolmesta päällekkäisestä edellytyksestä. Tältä osin vastaaja korostaa erityisesti sitä, että aluksia oli tarkoitus käyttää useiden erilaisten tavaralajien kuljettamiseen. Lopuksi komissio katsoo, ettei ADNR-ohjesäännön määräysten noudattamisesta voida katsoa seuraavan, että aluksia olisi pidettävä asetuksen N:o 1101/89 8 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitettuina erikoisaluksina, koska ADNR-ohjesäännön määräyksiä sovelletaan yleisesti kaikkiin vaarallisten aineiden kuljettamiseen käytettäviin aluksiin.

Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

28 Asetuksen N:o 1101/89 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

"1. Toimenpiteet sisävesiliikenteen rakenteelliseksi parantamiseksi koskevat tässä asetuksessa vahvistetuin edellytyksin jäsenvaltioissa sisävesialuksia, joita käytetään kahden tai useamman paikan välisiin tavaroiden kuljetuksiin sisävesiväylillä.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuihin toimenpiteisiin on kuuluttava:

— rakenteellisen ylikapasiteetin vähentäminen yhteisön tasolla yhteen sovitettavien romutusohjelmien avulla;

— tukitoimenpiteet olemassa olevan ylikapasiteetin pahenemisen tai uuden ylikapasiteetin syntymisen estämiseksi."

29 Tätä säännöstä on tulkittava asetuksen johdanto-osan toisen ja kuudennen perustelukappaleen valossa, joiden mukaan

"ennusteet tällä alalla eivät osoita merkkejä riittävästä kysynnän kasvusta ylikapasiteetin supistumiseksi muutaman seuraavan vuoden aikana; perusteollisuudessa, jossa toimitukset on hoidettu pääasiassa sisävesikuljetuksina, tapahtuvien asteittaisten muutosten vuoksi kyseisten kuljetusten osuus kokonaiskuljetusmarkkinoista vähenee jatkuvasti,

— —

ylikapasiteetti vaikuttaa yleensä kaikkiin sisävesikuljetusmarkkinoiden aloihin; toteutettavien toimenpiteiden on sen vuoksi oltava yleisesti sovellettavissa ja niiden täytyy koskea kaikkia lasti- ja työntöaluksia [— —] "

30 Asetuksen 8 artiklan 3 kohdan c alakohdassa säädetään seuraavaa:

"Komissio voi jäsenvaltioita ja sisävesiliikennettä yhteisön tasolla edustavia järjestöjä kuultuaan jättää erikoisaluksia 1 kohdan soveltamisalan ulkopuolelle."

31 Tämä säännös on poikkeus pääsäännöstä, ja sitä on asetuksen N:o 1101/89 tavoitteet huomioon ottaen sen vuoksi tulkittava suppeasti.

32 Kantajat katsovat, että niille voidaan myöntää tämä poikkeus erityisesti sillä perusteella, ettei asetuksella N:o 1101/89 estetä uusien alusten liikkeelle laskemista, kun aluksilla suoritetaan sisävesikuljetusmarkkinoilla uuden segmentin muodostavia vaarallisten aineiden konttikuljetuksia. Kantajien mukaan tällaiset kuljetukset olisivat uutta tarjontaa, joka ei lisää sisävesikuljetusmarkkinoilla ennestään olevaa ylikapasiteettia.

33 Kantajat ovat kuitenkin koko oikeudenkäynnin ajan todenneet, ettei kyseisiä aluksia ole tarkoitettu pelkästään vaarallisten aineiden vaan muidenkin tavaroiden kuljettamiseen (ks. edellä 9 kohta). Suullisessa käsittelyssä kantajat ovat jopa lisänneet, että niiden tarkoituksenakin oli kuljettaa muita tavaroita, mikäli vaarallisten aineiden konttikuljetukset eivät yksinään olisi olleet taloudellisesti kannattavia.

34 Kantajien lausumista ilmenee siten selvästi, että kantajien alukset olisivat lisänneet aluskapasiteettia, jota käytetään sellaisten muiden tavaroiden kuljetuksiin, joissa ylikapasiteettia esiintyy ennestään. Näiden alusten liikkeelle laskeminen olisi siten ollut asetuksen N:o 1101/89 tavoitteiden vastaista.

35 Tältä kannalta on merkityksetöntä, että kyseiset alukset toimivat sisävesikuljetusmarkkinoiden erityisellä segmentillä eli konttikuljetusmarkkinoilla. Asetuksen N:o 1101/89 8 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitetun poikkeuksen myöntäminen edellyttää saman asetuksen rakenteen ja tavoitteen mukaisesti, etteivät uudet alukset lisää sellaisten tavaroiden kuljetuskapasiteettia, jotka voidaan kuljettaa sisävesikuljetusmarkkinoilla ennestään toimivilla aluksilla. Sisävesikuljetusmarkkinoita

on siten välttämättä tarkasteltava kokonaisuutena sen arvioimiseksi, lisääkö uuden aluksen liikkeelle laskeminen alalla olemassa olevaa ylikapasiteettia.

36 Kantajien esittämä perustelu, jonka mukaan niiden alukset olisivat vähentäneet tieliikenteen ruuhkia ja parantaneet sisävesiliikenteen kilpailukykyä, ei kuitenkaan kumoa johtopäätöstä, jonka mukaan kantajien alusten liikkeelle laskeminen olisi ollut asetuksen N:o 1101/89 tavoitteen vastaista. Kantajien kirjallisessa käsittelyssä esittämästä ja etenkin kantajien lausumasta, jonka mukaan niiden alukset olisivat voineet kuljettaa muitakin sisävesikuljetusmarkkinoilla kuljetettavia tavaroita (ks. edellä 33 ja 34 kohta), ilmenee nimittäin, ettei kantajien alusten aiotulla liikkeelle laskemisella pyritty pelkästään vähentämään tieliikenteen ruuhkia. Vaikka tieliikenteen ruuhkien vähentäminen on sinänsä hyväksyttävä päämäärä, sillä ei tässä tilanteessa voida perustella toimenpidettä, jolla lisättäisiin olemassa olevaa ylikapasiteettia.

37 Kantajien perusteluista, joiden mukaan kyseisiä aluksia olisi pidettävä erikoisaluksina sen vuoksi, että alukset ovat ADNR-ohjesäännön määräysten mukaisia, on lopuksi todettava, että tässä ohjesäännössä annettuja turvallisuusmääräyksiä ja teknisiä määräyksiä sovelletaan kuljetettavien aineiden laadun ja fysikaalisten ominaisuuksien perusteella jokseenkin pakottavasti kaikkiin vaarallisten aineiden kuljettamiseen tarkoitettuihin aluksiin. ADNR-ohjesäännössä tarkoitettuja vaarallisia aineita ovat nimittäin kaikki sellaiset esineet ja aineet, joiden kuljettaminen on sallittu vain erityisin edellytyksin.

38 Tästä seuraa, että vaikka kyseisten alusten rakenne olisi todella täyttänyt ADNR-ohjesäännön tiukat määräykset, alukset eivät kuitenkaan olleet asetuksen N:o 1101/89 8 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitettuja erikoisaluksia.

39 Se, että alukset ovat ADNR-ohjesäännön määräysten mukaisia, on siten merkityksetöntä oikeusriidan ratkaisun kannalta.

40 Kantajien lausumista ilmenee kaiken lisäksi, että ADNR-ohjesäännön tiukkojen teknisten määräysten noudattaminen olisi vapauttanut kyseiset alukset yhteenkuormauskielloista. Aluksilla olisi siten saatu kuljettaa samanaikaisesti eri tavaralajeja, jolloin alukset olisivat olleet omiaan lisäämään sisävesikuljetusalalla ennestään vallitsevaa ylikapasiteettia.

41 Komissio on siten perustellusti katsonut, ettei kyseisille aluksille voitu myöntää poikkeusta, varsinkaan kun kantajat aikoivat kuljettaa aluksilla muita kuin niitä tavaroita, joita varten alukset on erityisesti suunniteltu.

42 Edellä esitetyn vuoksi ensimmäinen kanneperuste on hylättävä.

Toinen kanneperuste, komission perusteluvelvollisuuden laiminlyönti

Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut

43 Kantajat väittävät, ettei komissio ole tutkinut alusten teknisiä ominaisuuksia riittävän perusteellisesti. Komissio ei kantajien mielestä ole ottanut huomioon tieliikenteen tähän asti hallitsemien uusien markkinoiden valtaamisesta sisävesiliikenteelle koituvia etuja katsoessaan, että näiden kolmen aluksen liikkeelle laskeminen lisäisi kaluston kapasiteettia.

44 Kantajien mukaan komissio ei myöskään ole ilmaissut jäsenvaltioiden ja asianomaisten järjestöjen näkemystä. Nämä ovat lisäksi perustaneet arviointinsa paikkansapitämättömiin seikkoihin. Toisin kuin komissio väittää, kyseisiä vaarallisia aineita ei voida kuljettaa tavanomaisilla aluksilla, joilla ei ole tarvittavia erityisvarusteita.

45 Komissio kiistää nämä perustelut. Se korostaa erityisesti sitä, että kuten riidanalaisesta päätöksestä nimenomaisesti ilmenee, se seikka, että nämä kolme laivaa soveltuivat teknisesti muiden tavaroiden kuljettamiseen, oli jo yksinään peruste olla myöntämättä kantajille poikkeusta.

46 Riidanalaista päätöstä oli myös yleisesti puollettu jäsenvaltioiden ja asianomaisten järjestöjen lausunnoissa, jotka sitä paitsi eivät sitoneet komissiota.

Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

47 Yksittäisessä asiassa tehtävän päätöksen perusteluvelvollisuuden tarkoituksena on, että yhteisöjen tuomioistuimet voivat valvoa päätöksen laillisuutta ja että asianosainen saa tietää, miksi päätös on tehty, puolustaakseen tarvittaessa oikeuksiaan ja voidakseen tutkia, onko päätös asianmukainen (ks. erityisesti asia 8/83, Bertoli v. komissio, tuomio 28.3.1984, Kok. 1984, s. 1649, 12 kohta; asia T-44/90, La Cinq v. komissio, tuomio 24.1.1992, Kok. 1992, s. II-1, 42 kohta ja asia T-7/92, Asia Motor France ym. v. komissio, tuomio 29.6.1993, Kok. 1993, s. II-669, 30 kohta).

48 Komissiolla ei siten ole velvollisuutta ottaa päätöstensä perusteluissa kantaa kaikkiin perusteisiin, joita henkilöt, joita päätös koskee, ovat hakemuksensa tueksi esittäneet. Riittää, että komissio esittää perusteluissa ne tosiseikat ja oikeudelliset näkökohdat, joilla on päätöksen kannalta olennaista merkitystä.

49 Komissio on riidanalaisessa päätöksessä selostanut alusten tärkeimpiä ominaisuuksia sekä niiden teknistä soveltuvuutta muiden tavaroiden kuljettamiseen, eli ne tosiseikat, joihin päätös komission mukaan perustuu tulkitseva huomautus huomioon ottaen.

50 Komissio on siten esittänyt riittävät oikeudelliset perustelut sille, että se on kieltäytynyt luokittelemasta kyseisiä aluksia asetuksen N:o 1101/89 8 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitetuiksi erikoisaluksiksi.

51 Kantajat eivät sitä paitsi voi perustaa komissioon kohdistamiaan väitteitä siihen, ettei toimielin ole ilmaissut jäsenvaltioiden ja asianomaisten järjestöjen näkemystä. Asetuksen N:o 1101/89 8 artiklan 3 kohdan c alakohdasta ja asetuksen johdanto-osan 13. perustelukappaleesta nimittäin ilmenee, että jäsenvaltioiden ja sisävesiliikennettä edustavien järjestöjen asema on neuvoa-antava. Tämän vuoksi komissio ei ole velvollinen noudattamaan näiden tahojen mielipidettä. Kun niiden näkemyksellä on merkitys pelkästään lausuntona, niiden ja komission väliset mahdolliset mielipide-erot eivät voi vaikuttaa toimielimen päätöksen pätevyyteen. Näin ollen komissiolla ei ole ollut velvollisuutta ilmoittaa kantajille jäsenvaltioiden ja asianomaisten järjestöjen näkemyksiä yksityiskohtaisesti.

52 Tästä seuraa, että riidanalaisen päätöksen perustelut eivät ole millään tavoin puutteelliset.

53 Sen vuoksi myös toinen kanneperuste on hylättävä.

54 Edellä esitetystä seuraa, että kanne on kokonaisuudessaan hylättävä.

Oikeudenkäyntikulut

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

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN
TUOMIOISTUIN (neljäs jaosto)

on antanut seuraavan tuomiolauselman:

1) Kanne hylätään.

2) Kantajat velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Lindh Lenaerts Cooke

Julistettiin Luxemburgissa 1 päivänä lokakuuta 1998.

H. Jung P. Lindh

kirjaaja neljännen jaoston puheenjohtaja