

SENTENZA DEL TRIBUNALE (Quinta Sezione)

1° febbraio 2000 \*

Nella causa T-63/98,

**Transpo Maastricht BV**, società di diritto olandese, con sede in Maastricht (Paesi Bassi),

**Marco Ooms**, residente in Terneuzen (Paesi Bassi),

rappresentati dall'avv. Marius Johan van Dam, del foro di Rotterdam, con domicilio eletto in Lussemburgo presso lo studio dell'avv. Fernand Entringer, 34 A, rue Philippe II,

ricorrenti,

contro

**Commissione delle Comunità europee**, rappresentata dal signor Maurits Lugard e dalla signora Laura Pignataro, membri del servizio giuridico, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo presso il signor Carlos Gómez de la Cruz, anch'egli membro del servizio giuridico, Centre Wagner, Kirchberg,

convenuta,

avente ad oggetto la domanda di annullamento della decisione della Commissione 13 febbraio 1998 che nega ai ricorrenti, per il battello *Durance*, il beneficio

\* Lingua processuale: l'olandese.

di cui all'art. 8, n. 3, lett. c), del regolamento (CEE) del Consiglio 27 aprile 1989, n. 1101, relativo al risanamento strutturale del settore della navigazione interna (GU L 116, pag. 25),

**IL TRIBUNALE DI PRIMO GRADO  
DELLE COMUNITÀ EUROPEE (Quinta Sezione),**

composto dal signor J.D. Cooke, presidente, dal signor R. García-Valdecasas e dalla signora P. Lindh, giudici,

cancelliere: J. Palacio González, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in esito alla trattazione orale del 6 luglio 1999,

ha pronunciato la seguente

**Sentenza**

**Fatti all'origine del ricorso**

- 1 Il regolamento (CEE) del Consiglio 27 aprile 1989, n. 1101, relativo al risanamento strutturale del settore della navigazione interna (GU L 116, pag. 25; in prosieguo: il «regolamento n. 1101/89»), mira alla riduzione delle sovraccapacità di stiva che si manifestano in tutti i settori del mercato dei

trasporti per vie navigabili. A tale scopo sono previsti un'azione di demolizione coordinata a livello comunitario nonché provvedimenti accessori. La regola «il vecchio per il nuovo» prescrive che il proprietario del nuovo battello, importato da un paese terzo o uscente da vie nazionali non collegate alle altre vie navigabili delle Comunità, da mettere in servizio proceda alla demolizione, senza il relativo premio, di un tonnello di stiva pari a quello di tale battello. Qualora questi non proceda alla demolizione di alcun battello, deve versare un contributo speciale al fondo creato a tale scopo da cui dipende il suo nuovo battello [art. 8, n. 1, lett. a), del regolamento n. 1101/89].

2 L'art. 8, n. 3, lett. c), del regolamento n. 1101/89 prevede la possibilità per la Commissione, previa consultazione degli Stati membri e delle organizzazioni della navigazione interna a livello comunitario, di escludere «battelli specializzati» dal campo di applicazione del n. 1.

3 Il 7 dicembre 1990 la Commissione, dopo aver consultato gli Stati membri interessati, la Svizzera, le autorità di diversi fondi di demolizione e le organizzazioni rappresentative della navigazione interna a livello comunitario, ha emanato una nota relativa alla definizione dei criteri generali per valutare le domande di esclusione dei battelli specializzati di cui al regolamento n. 1101/89 (in prosieguo: la «nota interpretativa»).

4 Detta nota precisa che un'esenzione può essere concessa se sono soddisfatte le tre condizioni cumulative seguenti:

«—il battello deve essere espressamente progettato per il trasporto di una determinata categoria di merci e non deve essere, senza modifiche della costruzione, tecnicamente idoneo al trasporto di altre merci;

— la merce non può essere trasportata o autorizzata ad essere trasportata da battelli che non dispongano di particolari attrezzature tecniche;

- il proprietario del battello specializzato deve impegnarsi per iscritto a non far trasportare dal proprio battello alcun'altra merce fintantoché sia applicata la regola del “vecchio per il nuovo” e deve dichiararsi disposto a versare successivamente il contributo speciale “il vecchio per il nuovo” se, per qualsiasi ragione, intenda trasportare con il proprio battello altre merci durante il periodo di applicazione della regola del “vecchio per il nuovo”».
- 5 Il 1° ottobre 1996, uno dei ricorrenti, la società Transpo Maastricht, presentava alla Commissione domanda di esenzione dall'applicazione dell'art. 8, n. 1, del regolamento n. 1101/89 ai sensi dell'art. 8, n. 3, lett. c).
- 6 Tale domanda riguardava il battello a motore *Ventura*, ribattezzato *Durance* (in prosieguo: il «*Durance*»), che è stato messo in servizio nel 1955. Nel 1982, il *Durance* subiva le trasformazioni necessarie al trasporto di prodotti polverulenti. Nel 1966 veniva acquistato dalla società Transpo Maastricht e sarebbe stato adattato in particolare al trasporto di ceneri volatili secche. Esso veniva venduto nel 1997 al secondo ricorrente, il signor Marco Ooms.
- 7 Nella domanda, la Transpo Maastricht ha in sostanza fatto presente che, per il caso in cui il *Durance* fosse soggetto all'applicazione dell'art. 8, n. 1, del regolamento n. 1101/89, esso dovrebbe considerarsi inadeguato al trasporto di categorie di merci diverse dalle ceneri volatili secche, in considerazione delle speciali attrezzature che il trasporto di tale prodotto richiede. Essa assumeva pure che, nel caso in cui dovesse trasportare con tale battello un altro tipo di merci, essa sarebbe disposta a mettere interamente in atto il regolamento «il vecchio per il nuovo».
- 8 Il 21 marzo 1997 il gruppo di periti «Risanamento strutturale del settore della navigazione interna» (in prosieguo: il «gruppo di periti»), in presenza di rappresentanti degli Stati membri interessati, della Svizzera e dei fondi di demolizione di tali paesi, veniva consultato in base alla nota interpretativa.

9 Dal resoconto di tale riunione risulta che:

«Nel corso della discussione, le delegazioni di categoria hanno sollevato la questione se tale battello fosse effettivamente concepito per il trasporto di una sola categoria di merci e inadeguato senza modifiche strutturali per il trasporto di altre merci. Il fondo olandese di demolizione è stato invitato ad esaminare tale questione e ad informarne la Commissione.

E' stato deciso che, se le conclusioni del fondo olandese di demolizione si rivelano conformi ai criteri definiti per la concessione di un'esclusione del battello dalla regola "il vecchio per il nuovo", le delegazioni sono a favore di una esclusione del battello destinato al trasporto di ceneri volatili; in caso contrario, sono del parere che essa dovrebbe essere negata».

10 Il 1° aprile 1997 la Directoraat-Generaal Goederenvervoer (direzione generale olandese del trasporto di merci del ministero delle comunicazioni e delle vie navigabili; in prosieguo: la «direzione generale olandese dei trasporti») chiedeva alla Scheepvaartinspectie (ispezione della navigazione olandese; in prosieguo: la «ispezione della navigazione») di accertare se il *Durance* fosse particolarmente concepito per poter trasportare esclusivamente un «unico prodotto».

11 Con lettera 14 maggio 1997 l'ispezione della navigazione rispondeva:

«La questione che ponete è particolarmente specifica e non disponiamo del "know-how" necessario in proposito. Ci siamo quindi rivolti ad una nota ditta, cui abbiamo chiesto informazioni. Da tali informazioni risulta che:

Se una nave è attrezzata per il trasporto in cisterne di sostanze in polvere, l'equipaggiamento viene configurato in base alle proprietà specifiche della

sostanza da trasportare. La concezione delle cisterne di carico non dipende, in linea di principio, dalla sostanza. La differenza sta cionondimeno nella concezione del sistema di aerazione. Le differenze sono minime. In caso di trasporto di una sostanza diversa da quella per la quale è stato concepito l'equipaggiamento, il sistema non funziona in modo ottimale».

- 12 Il 23 maggio 1997 la presente domanda di esenzione veniva nuovamente richiamata nella riunione della Commissione, dei rappresentanti degli Stati interessati, della Svizzera e dei fondi di demolizione di tali paesi.
  
- 13 Con corrispondenza datata 27 maggio 1997 la direzione generale olandese dei trasporti forniva alla Transpo Maastricht un resoconto della riunione 21 marzo 1997, nel corso della quale era stata discussa la sua domanda di esenzione. Tale lettera si esprimeva in questi termini:

«La conclusione [dell'ispezione della navigazione] (v. allegato) non consente alla Commissione di adottare una decisione, in particolare in quanto essa non dice se il battello contemplato possa trasportare esclusivamente un unico prodotto.

Come Lei sa, la concessione di una deroga dipende direttamente dalla circostanza che può essere trasportato un solo prodotto.

La conclusione [dell'ispezione della navigazione] può di conseguenza indurre la Commissione a respingere la Sua domanda.

Tuttavia, in quanto fondo [di demolizione] olandese, ritengo che Lei debba essere messo nella migliore situazione possibile quanto all'argomento da Lei svolto, affinché, nonostante tutto, possa esserLe concessa un'esenzione.

Tanto la Commissione quanto gli altri Stati membri condividono tale parere.

Le chiedo quindi di dimostrarci che il battello in questione può trasportare esclusivamente un unico prodotto».

- 14 Nella lettera 18 luglio 1997, rivolta alla direzione generale olandese dei trasporti, la Transpo Maastricht asseriva che dalla lettera dell'ispezione della navigazione 14 maggio 1997 risultava che il *Durance* era stato particolarmente attrezzato di guisa che potesse trasportare esclusivamente un unico prodotto e che non fossero necessarie in proposito informazioni particolareggiate riguardanti la sua concezione.
  
- 15 Il 5 ottobre 1997 il direttore del dipartimento della navigazione fluviale della direzione generale olandese dei trasporti scriveva alla Commissione:

« Con lettera del 27 maggio u.s., ho chiesto alla società Transpo Maastricht BV di provare in definitiva che (il *Durance*) può trasportare solo una sostanza speciale.

Tanto la lettera dell'ispezione della navigazione quanto la risposta della Transpo Maastricht BV del 18 luglio u.s. non forniscono una spiegazione chiara in proposito.

Ritegno quindi che, con la sua attuale attrezzatura, il battello in questione possa trasportare diverse sostanze in polvere.

Per tale motivo consiglio alla Commissione di pronunciarsi di conseguenza ».

- 16 La Transpo Maastricht scriveva di nuovo alla direzione generale olandese dei trasporti il 14 ottobre 1997 ed allegava la lettera 23 settembre 1996 pervenutale dalla società International Pneumatic Equipment Consultants (in prosieguo: l'«IPEC»). Da quest'ultima risulta che il *Durance* non ammette, in realtà, il trasporto di sostanze diverse dalle ceneri volatili.
- 17 Il 17 ottobre 1997 il gruppo di periti veniva consultato dalla Commissione e si pronunciava all'unanimità dei suoi membri contro la concessione dell'esenzione richiesta.
- 18 Con lettera 13 febbraio 1998 la Commissione comunicava alla Transpo Maastricht che non le concedeva l'esenzione di cui all'art. 8, n. 3, lett. c), del regolamento n. 1101/89, riguardante i battelli specializzati (in prosieguo: la «decisione impugnata»).
- 19 La Commissione, dopo aver ricordato i criteri definiti nella nota interpretativa, rilevava, in primo luogo, che il *Durance* non era stato particolarmente concepito per il trasporto di un tipo determinato di merci e che i ricorrenti non avevano dimostrato che fossero state effettuate le modifiche e gli adeguamenti necessari per conferire a tale battello un carattere specializzato.

- 20 Essa asseriva, da una parte, che, alle sue domande dirette ad ottenere dati tecnici particolareggiati, la Transpo Maastricht aveva opposto la riserva del segreto commerciale. La Commissione ne aveva desunto che il *Durance* poteva essere utilizzato per il trasporto di diversi tipi di merci. In proposito, essa riteneva che la possibilità per il battello di trasportare quello che viene definito «prodotto che limita l'emissione di gas di combustione» non era determinante.
- 21 La Commissione concludeva che il *Durance* non era adeguatamente specializzato per rispondere ai criteri di cui alla sua nota interpretativa, rilevando che tale conclusione veniva suffragata dall'indagine del Ministero olandese dei Trasporti.

### Procedimento e conclusioni delle parti

- 22 Con atto introduttivo depositato nella cancelleria del Tribunale il 16 aprile 1998, i ricorrenti hanno proposto il presente ricorso.
- 23 Su relazione del giudice relatore, il Tribunale (Quinta Sezione) ha deciso, in primo luogo, di passare alla fase orale senza procedere ad istruttoria e, in secondo luogo, ai sensi dell'art. 64, n. 3, del regolamento di procedura, di invitare i ricorrenti e la Commissione a rispondere per iscritto, prima della data dell'udienza, a determinati quesiti. Questi vi hanno risposto con lettere 16 e 17 giugno 1999.
- 24 Le parti hanno svolto le loro difese orali e hanno risposto ai quesiti del Tribunale all'udienza del 6 luglio 1999.

25 I ricorrenti concludono che il Tribunale voglia:

— annullare la decisione impugnata e concedere loro l'esenzione richiesta;

— condannare la convenuta alle spese.

26 La Commissione, convenuta, conclude che il Tribunale voglia:

— respingere il ricorso;

— condannare i ricorrenti alle spese.

### Nel merito

27 I ricorrenti deducono, in sostanza, tre motivi relativi alla violazione, in primo luogo, dei criteri definiti dalla nota interpretativa e che consentono di qualificare i battelli specializzati, in secondo luogo, del principio del contraddittorio e, in terzo luogo, del principio di non discriminazione. Nell'ambito del primo motivo, i ricorrenti fanno anche presente che la Commissione non ha tenuto conto delle finalità della politica di risanamento del trasporto merci per via navigabile.

*Sul primo motivo, relativo alla violazione di criteri definiti dalla nota interpretativa che consentono di qualificare i battelli specializzati*

### Argomenti delle parti

- 28 I ricorrenti sostengono, anzitutto, che esiste una contraddizione tra i due primi criteri definiti nella nota interpretativa. Infatti il criterio relativo al divieto di trasportare la merce in questione su battelli che non dispongano di attrezzature tecniche speciali sarebbe inconciliabile con l'esigenza secondo cui il battello di cui trattasi deve essere stato specialmente concepito per il trasporto di una determinata categoria di merci ed essere idoneo al trasporto di altre merci senza modifiche strutturali.
- 29 I ricorrenti contestano poi l'applicazione dei criteri di cui alla nota interpretativa della Commissione nella decisione impugnata.
- 30 Quanto al primo criterio, essi rilevano che l'asserzione della Commissione secondo cui il *Durance* non è stato specificamente concepito per il trasporto di un determinato tipo di merci è inefficace, dato che tale battello è stato trasformato per assicurare, anzitutto, il trasporto di prodotti polverulenti, indi, più in particolare, quello di ceneri volatili.
- 31 D'altra parte, nel controricorso (punto 21), la Commissione ha ritenuto che la condizione secondo cui un battello dev'essere tecnicamente inadeguato al trasporto di altre merci non significhi che un trasporto del genere debba essere impossibile. Quindi, non si tratta di accertare ciò che il battello possa eventualmente trasportare ma definire per quale tipo di trasporto è effettivamente idoneo. La direzione generale olandese dei trasporti avrebbe, di conseguenza, applicato in modo errato il primo criterio, come risulta dalle sue lettere del 1° aprile, 27 maggio e 5 ottobre 1997. Analogamente, nell'adottare la decisione impugnata, la Commissione avrebbe a torto considerato che spettava ai ricorrenti

dimostrare che il *Durance* poteva trasportare esclusivamente un determinato prodotto.

- 32 Quindi, benché sia esatto che il *Durance* possa trasportare altri tipi di merci, ciò non toglie che, ai sensi del primo criterio sopra menzionato, non sarebbe idoneo a tale tipo di trasporto. La Commissione non avrebbe, in proposito, tenuto conto della lettera dell'ispezione della navigazione 14 maggio 1997 in cui si dice che, in caso di trasporto di un'altra sostanza, il sistema non funzionerebbe in modo ottimale, né di quella della Transpo Maastricht 18 luglio 1997 in cui si dice che un altro prodotto non può essere trasportato in modo adeguato, né, infine, della lettera dell'IPEC 23 settembre 1996 in cui si dice che risulta dalle modifiche effettuate al battello che esso è inadatto al trasporto di merci diverse dalle ceneri.
- 33 In proposito, il motivo secondo cui non si sarebbe rivelato che il *Durance* abbia subito modifiche che gli consentissero di trasportare esclusivamente un unico tipo di prodotto, è errato. Infatti, risulta dalla domanda di esenzione che il battello è stato adeguato a tal uopo nel 1996 e che «esso è munito di attrezzature speciali per il trasbordo, senza perdite di polvere, di ceneri volatili in polvere, al fine di soddisfare alle norme ambientali attualmente vigenti». La conformità del battello a tali criteri risulta pure dalle sue specifiche caratteristiche tecniche, come quelle elencate nella lettera 14 maggio 1997 dell'ispezione della navigazione e quella del 18 luglio 1997 della Transpo Maastricht, e di cui la Commissione ha avuto conoscenza. D'altra parte, nella decisione impugnata si dice che l'ispezione della navigazione, nella lettera 14 maggio 1997, «elenca gli adeguamenti e le modifiche necessarie per conferire a tale battello una struttura specializzata». Per di più, in conformità della posizione della Commissione, dato che le caratteristiche tecniche delle attrezzature dipendono dalle proprietà specifiche della sostanza da trasportare, occorre constatare che il *Durance*, in quanto destinato al trasporto di ceneri volatili, è specializzato.
- 34 Inoltre, l'argomento della Commissione relativo all'impossibilità di ottenere i dati tecnici necessari alla sua valutazione a causa del segreto commerciale che le sarebbe stato opposto è infondato. Infatti, è la ditta cui l'ispezione della

navigazione aveva chiesto informazioni che avrebbe opposto il segreto commerciale a quest'ultima. Comunque, i ricorrenti sarebbero disposti, se del caso, a fornire qualsiasi dato eventualmente richiesto dalla Commissione, come le era stato detto dalla Transpo Maastricht nella sua corrispondenza, in particolare nella lettera 18 luglio 1997 che proponeva che si procedesse ad un'ispezione del battello. Essi rilevano, in proposito, che la Commissione non ha chiesto alcun dato complementare.

35 I ricorrenti denunciano pure la valutazione della Commissione secondo cui il *Durance* non sarebbe adeguatamente specializzato. Risulta da tale valutazione che la Commissione ammetterebbe che il battello è specializzato, ma non ne trae le conseguenze necessarie e non giustifica in che cosa lo è inadeguatamente, istituendo, perciò, alcuni «livelli di specializzazione» poco chiari.

36 Riguardo al secondo criterio della nota interpretativa, la Commissione, secondo i ricorrenti, ha detto al punto 21 del controricorso che esso esige che la merce trasportata sia essa stessa specifica. Ora, una condizione del genere non è prevista dall'art. 8, n. 3, lett. c), del regolamento n. 1101/89, che riguarda solo battelli specializzati e non merci specifiche. Inoltre, in decisioni precedenti la Commissione ha ritenuto che il trasporto di ceneri dovesse fruire dell'esenzione di cui all'art. 8, n. 3, lett. c), del regolamento n. 1101/89 e che, perciò, la cenere costituisse una merce specifica e non una categoria di merci. Quindi, deducendo a sostegno della loro domanda di esenzione il fatto che il *Durance* venga utilizzato per il trasporto di ceneri volatili secche, i ricorrenti hanno aggiunto una specificazione supplementare ai criteri della Commissione.

37 Infine, i ricorrenti assumono che la Commissione non ha tenuto conto degli obiettivi della politica di risanamento del trasporto delle merci per via navigabile.

- 38 Essi asseriscono, in proposito, che a torto la Commissione, nella decisione impugnata, ha ritenuto che il *Durance* contribuisse ad «aumentare la capacità della flotta di cui alle norme di risanamento strutturale di cui al regolamento n. 1101/89». Infatti, il *Durance* trasporta solo ceneri volatili e non esiste una sovraccapacità in tale settore di mercato. Infine, tale settore contribuisce al decongestionamento del trasporto su strada, su cui gravava fino a quel momento il trasporto di tale sostanza.
- 39 Infatti, l'esclusione del battello in questione dall'ambito di applicazione dell'art. 8, n. 1, del regolamento n. 1101/89 è conforme alle finalità stabilite da questo stesso regolamento.
- 40 I ricorrenti propongono di provare le loro asserzioni con tutti i mezzi legali e, in particolare, mediante testimoni ed esperti.
- 41 La Commissione rileva, in primo luogo, che i due primi criteri della nota interpretativa non sono contraddittori ma, al contrario, si rafforzano reciprocamente. Infatti, l'esigenza secondo cui il battello di cui trattasi dev'essere munito di talune attrezzature specifiche non implica che esso debba trovarsi nell'impossibilità di trasportare diversi tipi di merci. Inoltre la Commissione smentisce che gli organi chiamati a dare il loro parere sull'esenzione richiesta si siano basati su criteri diversi da quelli che sono definiti nella nota interpretativa.
- 42 La Commissione asserisce in secondo luogo che il *Durance*, nonostante le caratteristiche tecniche specifiche, non può considerarsi un battello specializzato tenuto conto della capacità di trasportare diversi tipi di merci. In proposito la Commissione rileva che i ricorrenti non hanno dimostrato che il *Durance* potesse trasportare esclusivamente un'unica categoria di merci, a dispetto della domanda presentata in tal senso dalla direzione generale olandese dei trasporti con lettera 27 maggio 1997 e malgrado il malinteso sul segreto commerciale.

- 43 La Commissione denuncia pure, in proposito, l'interpretazione estensiva del primo criterio fatta dai ricorrenti, secondo cui esso consentirebbe l'uso del battello di cui trattasi per il trasporto di altre categorie di merci. Tale interpretazione sarebbe incompatibile con la finalità del regolamento n. 1101/89 e con la giurisprudenza del Tribunale nella sentenza 1° ottobre 1998, causa T-155/97, *Natural van Dam e Danser Container Line/Commissione* (Racc. pag. II-3921), dalla quale risulta che, in quanto deroga al regime generale applicabile, l'art. 8, n. 3, lett. c), del regolamento n. 1101/89 va interpretato restrittivamente.
- 44 Per di più, la Commissione asserisce che i ricorrenti non hanno dimostrato che il *Durance* fosse conforme alla normativa applicabile al trasporto esclusivo di ceneri volatili e destinata alla tutela dell'ambiente.
- 45 Inoltre, contrariamente a quanto sostenuto dai ricorrenti, la lettera 14 maggio 1997 dell'ispezione della navigazione alla direzione generale olandese dei trasporti dimostra che il *Durance* può trasportare diversi tipi di merci. Analogamente, i riferimenti generali alle caratteristiche tecniche contenute nella lettera 18 luglio 1997 della *Transpo Maastricht* non sono in grado di infirmare tale conclusione. In proposito, la situazione in cui si trova il *Durance* è comparabile con quella del battello *VOF Challenger*, per il quale non è stata concessa l'esclusione richiesta, a causa della capacità di quest'ultimo di trasportare diversi tipi di prodotti polverulenti. Inoltre, gli adeguamenti e le modifiche presentate nella lettera dell'IPEC 23 settembre 1996, anche se fossero stati realizzati, il che non è affatto provato, non ridurrebbero la capacità del battello in questione di trasportare diversi tipi di merci.
- 46 Infine, la Commissione rigetta l'asserzione dei ricorrenti secondo cui sarebbero stati istituiti diversi gradi di specializzazione. Solo l'applicazione dei criteri definiti nella nota interpretativa, in particolare dell'esigenza secondo cui il battello in questione deve essere idoneo per il trasporto di altre categorie di merci, giustifica, nel caso di specie, il diniego di concessione dell'esenzione richiesta.

- 47 Riguardo al secondo criterio, la Commissione ritiene che la denominazione generica di «prodotto polverulento» comprenda un'ampia gamma di merci. In proposito, la Commissione precisa che i battelli che trasportano, come il *VOF Challenger*, prodotti polverulenti sono stati sistematicamente soggetti alla regola «il vecchio per il nuovo».
- 48 Riguardo, in terzo luogo, all'asserito travisamento delle finalità della politica di risanamento dei trasporti di merci per via navigabile, la Commissione ricorda, in primo luogo, che i criteri enunciati nella nota interpretativa sono stati definiti a richiesta degli Stati membri interessati, della Svizzera, delle autorità di diversi fondi di demolizione e delle organizzazioni rappresentative della navigazione interna a livello comunitario che le hanno approvate e che, da allora, tali criteri sono stati a più riprese applicati.
- 49 In secondo luogo, le finalità del regolamento n. 1101/89 sono quelle di eliminare la sovraccapacità strutturale nel settore della navigazione interna mediante provvedimenti di demolizione e di tener ferma la domanda e l'offerta grazie al principio del «vecchio per il nuovo». In proposito, esclusivamente i battelli che rispondono cumulativamente ai tre criteri della nota interpretativa possono essere esclusi dall'ambito d'applicazione di tale principio.
- 50 In terzo luogo, la Commissione osserva che la questione se il settore del mercato in questione sia soggetto o no ad una situazione di sovraccapacità è irrilevante, dato che il regolamento n. 1101/89 ha un carattere generale, giacché riguarda l'insieme della navigazione interna. Unicamente l'osservanza dei criteri d'applicazione dell'art. 8, n. 3, lett. c), del suddetto regolamento consente di ottenere l'esenzione voluta.
- 51 La Commissione ricorda pure che il solo scopo perseguito dalla regola «il vecchio per il nuovo» è quello di risanare il settore della navigazione interna riducendo la sovraccapacità esistente, dato che il trasferimento del trasporto di taluni tipi di merci dalla strada alla via fluviale non giustifica affatto la concessione di una esenzione.

- 52 Infine, la Commissione constata che, nella lettera 16 dicembre 1996 inviata dalla Transpo Maastricht, quest'ultima ha affermato che il *Durance* non navigava nella rete delle vie navigabili interconnesse del Belgio, della Germania, della Francia, del Lussemburgo, dei Paesi Bassi e della Svizzera, all'entrata in vigore del regolamento n. 1101/89, confermando quindi che tale regolamento, allora, non si applicava a tale battello.

### Giudizio del Tribunale

- 53 Va anzitutto rilevato che, a termini dell'art. 8, n. 1, lett. a), del regolamento n. 1101/89, la regola «il vecchio per il nuovo» si applica ai battelli che escono dalle idrovie nazionali non collegate alle altre vie navigabili della Comunità. Ora, dalla lettera 16 dicembre 1996 della Transpo Maastricht alla Commissione risulta che il *Durance*, al momento dell'entrata in vigore del regolamento n. 1101/89, non navigava nella rete delle idrovie nazionali collegate alle altre vie navigabili della Comunità. Peraltro, nell'ambito del presente ricorso, i ricorrenti non hanno contestato che il *Durance*, al momento dell'entrata in vigore del regolamento in questione, non si trovasse soggetto a tale regolamento. Di conseguenza, si deve ritenere che il *Durance* rientri proprio nel regime generale che figura all'art. 8, n. 1, lett. a).
- 54 Nella decisione impugnata, la Commissione ha ritenuto che i ricorrenti non avessero dimostrato che erano state realizzate le modifiche e gli adeguamenti necessari per conferire al battello in questione un carattere specializzato.
- 55 Occorre quindi accertare se dagli elementi prodotti dai ricorrenti alla Commissione risulti che sono state effettuate le modifiche tecniche in questione. Al riguardo va ricordato che, nell'ambito di un ricorso di annullamento, in forza dell'art. 173 del Trattato (divenuto, in seguito a modifica, art. 230 CE), la legittimità di un atto comunitario dev'essere valutata alla luce dei soli elementi di cui la Commissione disponeva quando ha adottato l'atto (v., ad esempio, sentenze del Tribunale 25 giugno 1998, cause riunite T-371/94 e T-394/94, British Airways

e a./Commissione, Racc. pag. II-2405, punto 81, e 4 marzo 1999, causa T-87/96, Assicurazioni Generali e Unicredito/Commissione, Racc. pag. II-203, punto 70).

- 56 Certo, nella domanda di esenzione del 1° ottobre 1996 si dice che «il battello è munito di attrezzature speciali per il trasbordo, senza esalazione di polvere, di ceneri volatili sotto forma di polvere al fine di soddisfare le norme ambientali attualmente vigenti».
- 57 Cionondimeno, contrariamente a quanto asserito dai ricorrenti, non risulta dalla lettera 14 maggio 1997 dell'ispezione della navigazione alla direzione olandese dei trasporti né dalla lettera 23 settembre 1996 dell'IPEC alla Transpo Maastricht che il *Durance* sia stato munito delle dette attrezzature.
- 58 Per quanto riguarda, infatti, la lettera 14 maggio 1997, essa contiene una descrizione d'ordine generale delle caratteristiche tecniche che devono presentare le navi attrezzate per il trasporto in cisterne di sostanze sotto forma di polvere e non dice, in alcun modo, che il *Durance* è dotato di un'attrezzatura del genere (v. l'estratto relativo al punto 11 di cui sopra).
- 59 Nella lettera dell'IPEC alla Transpo Maastricht 23 settembre 1996 si dice, dal canto suo, quanto segue:

«Come richiesto, inviamo le nostre osservazioni sugli adeguamenti e le modifiche di cui necessita il [*Durance*], che avete acquistato, per essere idoneo al trasporto di ceneri volatili, il tutto secondo le seguenti specificazioni e attività.

(...)

Tali adeguamenti hanno come conseguenza che il battello non si confà più in realtà al trasporto di un carico diverso dalle ceneri volatili.

Sperando in tal modo di esservi stati utili, riteniamo che i punti riportati sopra saranno attuati di concerto».

- 60 Non risulta quindi nemmeno da tale lettera che siano state attuate le modifiche tecniche menzionate.
- 61 In proposito, l'interpretazione dei ricorrenti, nelle risposte ai quesiti posti dal Tribunale e confermata in udienza, secondo cui l'ultima frase della lettera 23 settembre 1996 riguarda una nave diversa dal *Durance* non può essere ammessa. Infatti, benché i ricorrenti abbiano prodotto, a sostegno della loro tesi, la lettera dell'IPEC 16 giugno 1999 in cui si osserva che la frase controversa riguardava un altro battello dello stesso proprietario, non risulta affatto dalla lettera 23 settembre 1996, nella quale viene menzionato solo il *Durance*, che essa abbia potuto riguardare un battello diverso da quest'ultimo.
- 62 Di conseguenza, la Commissione era legittimata a concludere che i ricorrenti non avevano dimostrato che erano state realizzate le attrezzature tecniche che avrebbero dovuto consentire, secondo loro, di qualificare il *Durance* battello specializzato ai sensi dell'art. 8, n. 3, lett. c), del regolamento n. 1101/89.
- 63 Inoltre, i ricorrenti non hanno dimostrato, né tantomeno sostenuto, che le trasformazioni di cui il *Durance* è stato oggetto nel 1982 gli abbiano conferito il

carattere di battello specializzato ai sensi dell'art. 8, n. 3, lett. c), del regolamento n. 1101/89. In proposito, essi hanno asserito, nel loro atto introduttivo, ai fini del presente ricorso, che « tale battello dev'essere valutato con riguardo al suo attuale stato, cioè trasformato e predisposto per trasportare ceneri volatili ».

- 64 Ne consegue che gli argomenti dei ricorrenti riguardo all'esistenza di una contraddizione tra i due primi criteri della nota interpretativa e all'errata applicazione di tali criteri nel caso di specie sono inefficaci.
- 65 Infine, l'assunto secondo cui i competenti uffici della Commissione sarebbero stati invitati ad ispezionare il *Durance*, in particolare con lettera della Transpo Maastricht in data 18 luglio 1997, è contraddetto dallo stesso contenuto di tale lettera e dalle dichiarazioni dei ricorrenti in udienza, che hanno affermato di non aver mai fatto un tale invito.
- 66 Riguardo all'asserita inadeguatezza dei criteri applicati dalla Commissione nella decisione impugnata alle finalità della politica comunitaria di risanamento strutturale, va ricordato che la Commissione ha legittimamente ritenuto, nella decisione impugnata, che i ricorrenti non avessero dimostrato che erano state realizzate le modifiche tecniche che a loro parere avrebbero dovuto conferire un carattere specializzato al battello di cui trattasi.
- 67 Di conseguenza non occorre accertare se, come assumono i ricorrenti, i criteri applicati dalla Commissione non siano conformi alle finalità della politica di risanamento strutturale della navigazione perseguiti da tale regolamento.
- 68 Il primo motivo dev'essere quindi respinto.

*Sul secondo motivo, concernente la violazione del principio del contraddittorio*

## Argomenti delle parti

- 69 I ricorrenti asseriscono anzitutto di non essere stati al corrente dell'esistenza della nota interpretativa.
- 70 Essi addebitano pure alla Commissione di aver invocato la decisione del gruppo di esperti «Risanamento strutturale della navigazione interna» nella quale questo si sarebbe pronunciato all'unanimità dei suoi membri contro la concessione dell'esenzione richiesta. Essi si interrogano sull'opportunità dell'intervento di tale gruppo di esperti in quanto, a termini dell'art. 8, n. 3, lett. c), del regolamento n. 1101/89, devono essere consultati gli Stati membri e le organizzazioni rappresentative del settore della navigazione interna a livello comunitario.
- 71 Inoltre, i ricorrenti asseriscono di non aver avuto conoscenza della lettera in data 5 ottobre 1997, inviata alla Commissione dalla direzione generale olandese dei trasporti, in cui si dice che, secondo la lettera 14 maggio 1997 dell'ispezione della navigazione e la risposta della Transpo Maastricht del 18 luglio 1997, il *Durance* poteva trasportare diverse categorie di merci. I ricorrenti chiedono la produzione di tale lettera 5 ottobre 1997 la cui conclusione sarebbe errata. Inoltre, dal resoconto della riunione 17 ottobre 1997 del gruppo di esperti «Risanamento strutturale della navigazione interna» risulta che non solo la lettera della direzione generale olandese dei trasporti 5 ottobre 1997 è stata utilizzata a sproposito, ma pure che tale direzione ha applicato un criterio diverso da quello applicato dalla Commissione.
- 72 La Commissione ribatte che i criteri definiti nella nota interpretativa sono stati stabiliti in stretta concordanza con gli Stati membri, i fondi e le organizzazioni

professionali nazionali (tra cui il fondo olandese di demolizione). Essa ritiene che siano noti ai professionisti del settore della navigazione interna, tra cui la Transpo Maastricht, dal 1990. Inoltre, il tenore della corrispondenza intercorsa tra le diverse parti intervenute nel procedimento di esame della domanda di esenzione in questione mette in evidenza questi stessi criteri e la loro rilevanza per la concessione della suddetta esenzione.

- 73 La Commissione ricorda altresì di non essere vincolata al parere degli Stati membri e delle organizzazioni rappresentative del settore della navigazione interna, né, peraltro, obbligata a comunicare il resoconto delle riunioni di tali interventi all'impresa ricorrente prima di pronunciarsi sulla domanda di questa.
- 74 Comunque, dai succinti resoconti delle riunioni dei rappresentanti degli Stati membri e delle organizzazioni rappresentative di cui trattasi, nelle date 21 marzo e 23 maggio 1997, risulta che, se i criteri non fossero stati soddisfatti, l'esenzione richiesta non avrebbe potuto essere concessa. Ora, il gruppo di esperti «Risanamento strutturale della navigazione interna» ha ritenuto, nella riunione 17 ottobre 1997, che il *Durance* fosse idoneo ai trasporti di merci diverse dalle ceneri volatili.
- 75 Riguardo alla ritualità della procedura, la Commissione rileva di aver consultato il gruppo di esperti «Risanamento strutturale della navigazione interna», che è composto dai rappresentanti degli Stati membri e dalle organizzazioni rappresentative del settore della navigazione interna a livello comunitario.
- 76 La Commissione deduce infine che, contrariamente all'asserzione dei ricorrenti, il loro punto di vista nonché le lettere 14 maggio, 18 luglio e 14 ottobre 1997 sono stati portati a conoscenza dei partecipanti alla riunione del 17 ottobre 1997. Questi hanno quindi, con piena cognizione di causa, proposto unanimemente alla Commissione di non concedere l'esenzione richiesta.

## Giudizio del Tribunale

- 77 Occorre, anzitutto, constatare che l'argomento dei ricorrenti relativo al fatto che essi ignorassero l'esistenza della nota interpretativa non può essere accolto.
- 78 Risulta, infatti, chiaramente dalla domanda di esenzione 1° ottobre 1996 che alla Transpo Maastricht erano noti i tre criteri definiti dalla Commissione nella detta nota in collaborazione con gli Stati membri e con le organizzazioni professionali di questi stessi Stati.
- 79 La domanda di esenzione dice, in proposito, quanto segue:

«Il tipo di carico non può essere trasportato da battelli che non dispongono di attrezzature speciali, tenuto conto della natura polverosa del carico (...)

Tenuto conto delle attrezzature installate, il battello è inidoneo al trasporto di altri tipi di carichi.

In subordine, dichiariamo che, se l'art. 8, n. 1, dovesse applicarsi al battello, siamo disposti ad attuare tutto il regolamento "il vecchio per il nuovo", nel caso in cui, per qualsivoglia ragione, esportassimo, malgrado tutto, un altro tipo di carico con il (*Durance*)».

- 80 Per quanto riguarda più in particolare l'ultimo paragrafo sopramenzionato, i ricorrenti hanno asserito, nella risposta ad un quesito posto dal Tribunale, che esso era volto a soddisfare l'esigenza di cui al terzo criterio della nota interpretativa.
- 81 Occorre poi osservare che neanche l'argomento dei ricorrenti relativo ad una violazione dell'art. 8, n. 3, lett. c), del regolamento n. 1101/89, in quanto non sarebbero stati consultati gli Stati membri e le organizzazioni rappresentative del settore della navigazione interna, è fondato.
- 82 La Commissione ha, infatti, prodotto le conclusioni della riunione 21 marzo 1997 del gruppo di esperti e della sua riunione 23 maggio 1997 con i rappresentanti degli Stati membri interessati, della Svizzera e dei fondi di demolizione di tali paesi nel corso delle quali è stata esaminata la domanda di esenzione in questione e richiesto l'intervento del fondo olandese di demolizione.
- 83 Inoltre, dal resoconto della riunione 17 ottobre 1997 di tale gruppo di esperti risulta quanto segue:

«Le domande di esclusione per tre battelli specializzati vengono esaminate in base ad una nota degli uffici della Commissione. La domanda di esclusione per un quarto battello è stata presentata nel corso della riunione:

Le delegazioni degli Stati membri e di categoria sono del parere che le quattro domande di esclusione devono essere rifiutate:

(...)

- c) Nave cisterna destinata al trasporto di ceneri volatili: tale domanda è stata esaminata nelle riunioni del 21 marzo 1997 e del 23 maggio 1997; nel corso di quest'ultima riunione, il fondo olandese [di demolizione] è stato invitato ad accertare se il battello potesse essere utilizzato per il trasporto di altri prodotti polverulenti. In una lettera datata 5 ottobre 1997 inviata alla Commissione europea, il fondo olandese [di demolizione] fa presente di non disporre tuttora di una risposta chiara da parte del proprietario del battello, ma ne conclude che lo stesso battello, com'è attualmente attrezzato, si presta al trasporto di altri tipi di prodotti. Le delegazioni ritengono, quindi, che la domanda di esclusione non debba essere accettata ».
- 84 Viene così provato che, in conformità dei requisiti di cui all'art. 8, n. 3, lett. c), del regolamento n. 1101/89, la Commissione ha consultato, ai fini della decisione impugnata, gli Stati membri e le organizzazioni di categoria interessate.
- 85 Infine, i ricorrenti addebitano alla Commissione di non aver loro trasmesso la lettera della direzione generale olandese dei trasporti datata 5 ottobre 1997.
- 86 Tuttavia, la Commissione non è tenuta ad informare i richiedenti l'esenzione del punto di vista dettagliato degli Stati membri e delle organizzazioni rappresentative del settore della navigazione interna che, ai sensi dell'art. 8, n. 3, lett. c), del regolamento n. 1101/89, hanno un ruolo consultivo (v. sentenza *Natural van Dam e Danser Container Line/Commissione*, citata, punto 51).
- 87 Ora, si deve constatare che nell'ambito di tale parere consultivo, nel corso della riunione tenutasi il 21 marzo 1997 dal gruppo di esperti «Risanamento strutturale della navigazione interna», è stato deciso di invitare il fondo olandese di demolizione ad accertare se il *Durance* presentasse le caratteristiche tecniche d'un battello specializzato e ad informare la Commissione del risultato del suo esame. In conformità di tale domanda, la direzione generale olandese dei trasporti

ha proceduto ad un'indagine presso la società ricorrente e l'ispezione della navigazione. Nella lettera controversa 5 ottobre 1997 la direzione generale olandese dei trasporti ha comunicato alla Commissione le conclusioni dell'indagine.

- 88 Tale lettera non può quindi avere un valore superiore a quello di un semplice parere consultivo, e ciò non può essere infirmato dal fatto che la Commissione abbia ritenuto, nella decisione impugnata, che la lettera 5 ottobre 1997 rafforzasse il suo giudizio.
- 89 Occorre, di conseguenza, considerare che la Commissione non era tenuta a trasmettere ai ricorrenti la lettera 5 ottobre 1997.
- 90 Da tutto quanto precede risulta che il secondo motivo dev'essere respinto.

*Sul terzo motivo, relativo alla violazione del principio di non discriminazione*

Argomenti delle parti

- 91 I ricorrenti ricordano che la Commissione ha già concesso esenzioni in forza dell'art. 8, n. 3, lett. c), del regolamento n. 1101/89 per navi dello stesso tipo, che presentavano le stesse specificità tecniche. Occorre quindi constatare che il *Durance*, come tali navi, non contribuisce all'aumento della sovraccapacità esistente e presenta le caratteristiche di un battello specializzato.

- 92 I ricorrenti chiedono quindi la produzione da parte della Commissione delle decisioni che concedono siffatte esenzioni e sostengono di aver subito una discriminazione.
- 93 Essi aggiungono che la loro domanda di esenzione non è paragonabile a quella relativa al battello *VOF Challenger*, respinta dalla Commissione, dato che questo era idoneo al trasporto di diversi tipi di merci (cemento, ceneri volatili, calcare in polvere, calce viva). Essi ricordano pure che la Commissione ha escluso dall'ambito di applicazione della regola «il vecchio per nuovo» diversi battelli adibiti al trasporto di ceneri volatili.
- 94 In conclusione, i ricorrenti propongono di provare i loro assunti con tutti i mezzi legali, e in particolare mediante testimoni ed esperti.
- 95 La Commissione ribatte che essa ha già respinto domande di esenzione paragonabili a quelle dei ricorrenti e aggiunge in proposito una recente decisione di rigetto relativa al battello *VOF Challenger*. Essa rileva, cionondimeno, che il numero di domande di deroga al principio «il vecchio per il nuovo» resta limitato e ritiene che questo stato di fatto sia giustificato dall'opinione dei proprietari dei battelli secondo la quale essi non possono fruire di un'esenzione.
- 96 La Commissione rileva che tredici battelli registrati in Belgio sono stati soggetti all'applicazione del regolamento n. 1101/89 e che i loro proprietari hanno pagato, per questo, il contributo speciale «il vecchio per il nuovo». Essa aggiunge che, con due decisioni del 23 maggio 1990 e del 3 maggio 1991, ha ritenuto che l'esenzione in forza dell'art. 8, n. 3, lett. c), dovesse essere concessa per due battelli, dato che i ricorrenti hanno dimostrato che non erano stati soddisfatti i criteri di cui alla nota interpretativa.

## Giudizio del Tribunale

- 97 I ricorrenti invocano, in questo motivo, una violazione del principio di non discriminazione in quanto la Commissione avrebbe concesso a proprietari di battelli che presentavano le stesse specificità tecniche del *Durance* l'esenzione di cui all'art. 8, n. 3, lett. c), del regolamento n. 1101/89. Essi chiedono, in proposito, la trasmissione da parte della Commissione delle decisioni corrispondenti.
- 98 Ora, occorre constatare che, qualora una nave non presenti le caratteristiche di un battello specializzato ai sensi dell'art. 8, n. 3, lett. c), del regolamento n. 1101/89, l'esenzione di cui a tale articolo non può applicarsi per il motivo che sarebbe stata concessa per un altro battello dalle stesse specificità tecniche, anche qualora il Tribunale non abbia dovuto esaminare la situazione di quest'ultimo (v., per analogia, sentenze del Tribunale 11 dicembre 1996, causa T-49/95, Van Megen/Commissione, Racc. pag. II-1799, punto 56, e della Corte 31 marzo 1993, cause riunite C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 e da C-125/85 a C-129/85, Ahlström Osakeyhtiö e a./Commissione, Racc. pag. I-1307, punto 197).
- 99 Non occorre, quindi, che il Tribunale richieda alla Commissione la produzione delle decisioni che essa ha in precedenza adottato nello stesso ambito giuridico e relative ad altre navi.
- 100 Comunque, la circostanza che la Commissione abbia potuto, in cause precedenti, ritenere che l'esenzione di cui all'art. 8, n. 3, lett. c), del regolamento n. 1101/89 fosse applicabile non può, a priori, privarla del potere di decidere diversamente in una nuova pratica allorquando non sia soddisfatto il requisito di cui all'articolo sopramenzionato.

- 101 Dato che la Commissione ha ritenuto, giustamente, che i ricorrenti non avessero provato che le modifiche tecniche atte a conferire, a loro parere, un carattere specializzato al battello in questione, fossero state effettivamente attuate, il motivo di violazione del principio di non discriminazione dev'essere respinto.
- 102 Infine, non è necessario consentire ai ricorrenti di provare i loro assunti con tutti i motivi legali. Infatti, risulta chiaramente dal fascicolo che essi sono stati posti in grado di provare la veridicità delle loro asserzioni all'atto del procedimento di esame della domanda di esenzione da parte della Commissione, e ciò, in particolare, da parte della direzione generale olandese dei trasporti nella lettera 27 maggio 1997 inviata alla società Transpo Maastricht.
- 103 Da tutto quanto precede, discende che il ricorso dev'essere respinto nel suo complesso.

### Sulle spese

- 104 Ai sensi dell'art. 87, n. 2, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. Poiché i ricorrenti sono rimasti soccombenti e la Commissione ha concluso in tal senso, i ricorrenti vanno condannati alle spese.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Quinta Sezione)

dichiara e statuisce:

- 1) **Il ricorso è respinto.**
- 2) **I ricorrenti sopporteranno le proprie spese nonché, in solido, quelle sostenute dalla Commissione.**

Cooke

García-Valdecasas

Lindh

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 1° febbraio 2000.

Il cancelliere

Il presidente

H. Jung

R. García-Valdecasas