URTEIL DES GERICHTS (Zweite erweiterte Kammer)

16. März 2000 *

In der Rechtssache T-72/98

Astilleros Zamacona SA mit Sitz in Santurce (Spanien), Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte A. Creus Carreras, Barcelona, und B. Uriarte, Madrid, Kanzlei Cuatrecasas, 60, avenue de Cortenberg, Brüssel (Belgien),

Klägerin,

gegen

Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch P. Nemitz, Juristischer Dienst, und M. Desantes, zur Kommission abgeordneter nationaler Beamter, als Bevollmächtigte im Beistand von Rechtsanwalt M. Muñoz, Saragossa, Zustellungsbevollmächtigter: C. Gómez de la Cruz, Juristischer Dienst, Centre Wagner, Luxemburg-Kirchberg,

Beklagte,

* Verfahrenssprache: Spanisch.

wegen Nichtigerklärung der Entscheidung 98/157/EG der Kommission vom 5. November 1997 über von Spanien geplante Beihilfen an Astilleros Zamacona SA für den Bau von fünf Schleppern (ABl. 1998, L 50, S. 38)

erläßt

DAS GERICHT ERSTER INSTANZ
DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN (Zweite erweiterte Kammer)

unter Mitwirkung des Präsidenten A. Potocki sowie der Richter K. Lenaerts, J. Azizi, J. Pirrung und A. W. H. Meij,

Kanzler: J. Palacio González, Verwaltungsrat

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 6. Oktober 1999,

folgendes

Urteil

Rechtlicher Rahmen

1 Nach Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag (nach Änderung jetzt Artikel 87 EG) „sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den

Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen".

2 Nach Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe e EG-Vertrag können „sonstige Arten von Beihilfen, die der Rat durch eine Entscheidung mit qualifizierter Mehrheit auf Vorschlag der Kommission bestimmt", als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden.

3 Auf der Grundlage dieser Bestimmung und des Artikels 113 EG-Vertrag (jetzt Artikel 133 EG) wurde die Richtlinie 90/684/EWG des Rates vom 21. Dezember 1990 über Beihilfen für den Schiffbau (ABl. L 380, S. 27, im folgenden: Richtlinie) erlassen. Diese Richtlinie wurde mehrfach geändert, wobei die hier in Frage stehenden Bestimmungen allerdings nicht berührt wurden.

4 Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie lautet: „Produktionsbeihilfen zugunsten des Schiffbaus und des Schiffsumbaus können als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, sofern die Gesamthöhe der für jeden einzelnen Bauauftrag gewährten Beihilfen — in Subventionsäquivalent — eine gemeinsame, als Prozentsatz des Vertragswertes vor Beihilfe ausgedrückte Höchstgrenze, im folgenden ‚Beihilfehöchstgrenze' genannt, nicht überschreitet."

5 Nach Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie wird die Beihilfehöchstgrenze von der Kommission festgelegt.

6 In Artikel 4 Absatz 3 Unterabsatz 1 der Richtlinie heißt es: „Verbindlich ist die bei der Unterzeichnung des Hauptvertrags gültige Beihilfehöchstgrenze. Dies gilt nicht für Schiffe, die mehr als drei Jahre nach Unterzeichnung des Hauptvertrags ausgeliefert werden. In diesem Fall ist die Höchstgrenze verbindlich, die drei Jahre vor dem Auslieferungstermin galt."

7 Allerdings kann die Kommission nach Artikel 4 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Richtlinie „eine Verlängerung der in Unterabsatz 1 festgelegten Lieferfrist von drei Jahren gewähren, sofern dies infolge der technischen Kompliziertheit des betreffenden einzelnen Schiffbauvorhabens oder aufgrund von Verzögerungen infolge unerwarteter Unterbrechungen wesentlicher und vertretbarer Art im Arbeitsprogramm einer Werft als gerechtfertigt angesehen wird".

Der dem Rechtsstreit zugrunde liegende Sachverhalt

8 Im Dezember 1991 schloss die Astilleros Zamacona SA, eine kleine Werft in Bilbao, mit verschiedenen Reedern sechzehn Verträge über den Bau von Schiffen ab. Zehn dieser Verträge traten nie in Kraft, und einer ist nicht Gegenstand des Rechtsstreits. Die fünf hier in Frage stehenden Verträge betreffen den Bau von Schleppern und tragen die Nummern 300, 301, 318, 319 und 320.

9 Bei ihrer Unterzeichnung betrug die Beihilfehöchstgrenze 9 %. Mit Wirkung zum 1. Januar 1992 wurde sie auf 4,5 % gesenkt (ABl. 1992, C 10, S. 3).

10 Nach Artikel 18 jedes der fünf Verträge sollten diese erst zu einem späteren Zeitpunkt „in Kraft treten" (30. April 1992 in einem Fall, 30. November 1992 in einem anderen und 30. Dezember 1992 in den drei übrigen Fällen), vorbehaltlich einer Anzahlung und, bei vier der fünf Verträge, einer schriftlichen Bestätigung des Reeders. In Artikel 18 der Verträge Nrn. 301, 318, 319 und 320 hieß es ferner, daß der Vertrag nichtig sei, wenn er nicht zum vorgesehenen Zeitpunkt in Kraft trete.

11 Der Zeitpunkt des „Inkrafttretens" der Verträge Nrn. 318 und 319 wurde auf den 31. Juli 1994 verschoben, 19 Monate nach dem ursprünglich vorgesehenen Zeitpunkt. Bei den drei anderen Verträgen blieb er unverändert.

12 Alle Verträge wurden zwischen dem 20. Dezember 1993 und dem 10. Mai 1994 geändert. Sie sind schließlich zwischen dem 5. März und dem 10. Mai 1994 „in Kraft getreten". Einige Tage später wurden sie mit Ausnahme des Vertrages Nr. 318 auf andere Reeder übertragen.

13 Am 10. Februar 1995 beantragten die spanischen Behörden bei der Kommission, die in Artikel 4 Absatz 3 Unterabsatz 1 der Richtlinie vorgesehene Frist für die Auslieferung der Schlepper zu verlängern.

14 Zwei der fünf von der Klägerin gebauten Schlepper wurden im Juli 1995 ausgeliefert, zwei weitere im Oktober 1995 und der letzte im Mai 1996.

15 Am 20. November 1996 beschloß die Kommission, das in Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag (jetzt Artikel 88 EG) vorgesehene Verfahren einzuleiten, um den Antrag der spanischen Behörden vom 10. Februar 1995 zu prüfen (ABl. 1997, C 58, S. 8).

16 Die spanischen Behörden reichten am 24. Januar 1997 und bei zwei Treffen mit Bediensteten der Kommission und Vertretern der Klägerin am 1. April und 28. Mai 1997 schriftliche Stellungnahmen ein. Nachdem die Regierung des Vereinigten Königreichs und die dänische Regierung Bedenken hinsichtlich der Zulässigkeit der Beihilfe geäußert hatten, ergänzten die spanischen Behörden ihre Stellungnahmen mit Schreiben vom 12. Mai 1997.

17 Mit der Entscheidung 98/157/EG vom 5. November 1997 über von Spanien geplante Beihilfen an Astilleros Zamacona SA für den Bau von fünf Schleppern (ABl. 1998, L 50, S. 38, im folgenden: Entscheidung) lehnte die Kommission den Antrag der spanischen Behörden mit der Begründung ab, daß die Beihilfe mit Artikel 4 Absatz 3 der Richtlinie unvereinbar sei. Sie entschied daher, daß die für die fünf Verträge vorgesehene Beihilfe gesenkt und dafür gesorgt werden müsse, daß sie in Einklang mit der für 1992 und 1993 geltenden Beihilfehöchstgrenze bei keinem der Schiffe 4,5 % des Vertragswerts vor Beihilfe überschreite.

18 Angesichts dieser Umstände hat die Klägerin mit Klageschrift, die am 30. April 1998 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen ist, die vorliegende Klage erhoben.

19 Auf Bericht des Berichterstatters hat das Gericht (Zweite erweiterte Kammer) beschlossen, die mündliche Verhandlung zu eröffnen. Die Parteien wurden aufgefordert, verschiedene Fragen schriftlich zu beantworten und einige Unterlagen vorzulegen. Sie sind diesen Aufforderungen fristgerecht nachgekommen.

20 Sie haben in der Sitzung vom 6. Oktober 1999 mündlich verhandelt und Fragen des Gerichts beantwortet.

Anträge der Parteien

21 Die Klägerin beantragt,

— die Entscheidung für nichtig zu erklären;

— die Vorlage von internen Unterlagen der Kommission über den Erlaß dieser Entscheidung und die Einleitung des Verfahrens anzuordnen, das zu ihrem Erlaß geführt hat;

— der Beklagten die Kosten aufzuerlegen.

22 Die Kommission beantragt,

— die Klage abzuweisen;

— der Klägerin die Kosten aufzuerlegen.

Zum Umfang der Rechtmäßigkeitskontrolle durch das Gericht

23 Im Laufe des Verfahrens vor dem Gericht hat sich die Frage gestellt, ob die fünf in Frage stehenden Verträge zum Zeitpunkt ihrer Unterzeichnung als Hauptverträge im Sinne von Artikel 4 Absatz 3 Unterabsatz 1 der Richtlinie angesehen werden konnten.

24 Die Kommission hat sich in der Entscheidung jedoch darauf beschränkt, die Einstufung als Hauptvertrag „ernsthaft zu bezweifeln" (Abschnitt V, vorletzter Absatz, und Abschnitt VII, erster Absatz). Aus dem Wortlaut der Entscheidung und den Antworten der Kommission auf die schriftlichen und mündlichen Fragen des Gerichts folgt somit, daß sich die Entscheidung nicht auf das Fehlen eines Hauptvertrags stützt, sondern auf den Umstand, daß die Voraussetzungen für die Anwendung von Artikel 4 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Richtlinie nicht erfüllt sind.

25 Im Rahmen der dem Gericht durch Artikel 173 EG-Vertrag (jetzt Artikel 230 EG) übertragenen Rechtmäßigkeitskontrolle ist es daher nicht Aufgabe des Gerichts, selbst zu prüfen, ob die fünf streitigen Verträge als „Hauptverträge" im Sinne der Richtlinie anzusehen sind.

26 Im vorliegenden Urteil ist deshalb davon auszugehen, daß die Verträge „Hauptverträge" sind und daß für sie ursprünglich die zum Zeitpunkt ihrer Unterzeichnung im Dezember 1991 geltende Beihilfehöchstgrenze zulässig war.

27 Unter Berücksichtigung dieser Vorbemerkungen sind die zur Begründung der Klage angeführten Klagegründe zu prüfen, die erstens auf die Verletzung der Begründungspflicht, zweitens auf die Verletzung von Artikel 4 Absatz 3 der Richtlinie und eine offensichtlich fehlerhafte Würdigung des Sachverhalts und drittens auf die Verletzung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gestützt werden.

Zu dem auf die Verletzung der Begründungspflicht gestützten Klagegrund

Vorbringen der Klägerin

28 Nach Artikel 190 EG-Vertrag (jetzt Artikel 253 EG) müßten Rechtsakte mit Gründen versehen werden.

29 Das Erfordernis einer Begründung sei im vorliegenden Fall um so wichtiger, als die Kommission über einen weiten Beurteilungsspielraum verfügt habe (Urteile des Gerichtshofes vom 15. Juli 1970 in der Rechtssache 41/69, ACF Chemiefarma/Kommission, Slg. 1970, 661, Randnrn. 76 und 77, und vom 2. April 1998 in der Rechtssache C-367/95 P, Kommission/Sytraval und Brink's France, Slg. 1998, I-1719).

30 Da die Kommission lediglich behaupte, die bloße Darstellung des Sachverhalts reiche für die Schlußfolgerung aus, daß die Voraussetzungen für eine Verlängerung der Lieferfrist nicht erfüllt seien, habe sie gegen Artikel 190 EG-Vertrag verstoßen.

31 Auch die Absicht, keinen Präzedenzfall zu schaffen, könne das zur Nichtigkeit der Entscheidung führende Fehlen einer Begründung nicht rechtfertigen.

32 Da es um den ersten Anwendungsfall des Artikels 4 Absatz 3 der Richtlinie gehe, hätte die Kommission schließlich anhand von Beispielen oder allgemeinen Regeln

klar und präzise die Umstände angeben müssen, unter denen ihrer Ansicht nach die in dieser Vorschrift genannten Voraussetzungen erfüllt oder nicht erfüllt seien.

Würdigung durch das Gericht

33 Nach ständiger Rechtsprechung muß die nach Artikel 190 EG-Vertrag erforderliche Begründung, die eine wesentliche Formvorschrift im Sinne von Artikel 173 EG-Vertrag darstellt, die Überlegungen des Gemeinschaftsorgans, das den Rechtsakt erlassen hat, so klar und eindeutig zum Ausdruck bringen, daß die Betroffenen ihr die Gründe für die erlassene Maßnahme entnehmen können und das zuständige Gericht seine Kontrollaufgabe wahrnehmen kann (vgl. u. a. Urteil Kommission/Sytraval und Brink's France, Randnr. 63).

34 Im vorliegenden Fall sind die Begründungserwägungen der Entscheidung in sieben Abschnitte aufgeteilt. Der erste Abschnitt stellt eine allgemeine Einleitung dar, in der u. a. auf den Gegenstand des Verfahrens hingewiesen wird. Im zweiten wird der Ablauf des Verfahrens vor der Kommission beschrieben. Der dritte enthält eine Zusammenfassung der von den spanischen Behörden abgegebenen Stellungnahmen. Der vierte gibt die einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie zusammenfassend wieder. Im fünften wird der Sachverhalt des vorliegenden Falls untersucht; dieser Abschnitt wird durch eine Übersichtstabelle ergänzt. Im sechsten untersucht die Kommission, ob im Hinblick auf die von den spanischen Behörden vorgetragenen Umstände Verzögerungen vorliegen, die auf unerwartete Unterbrechungen wesentlicher und vertretbarer Art im Arbeitsprogramm der Werft im Sinne der Richtlinie zurückzuführen sind. Der siebte Abschnitt enthält das Ergebnis, zu dem die Kommission aufgrund der vorhergehenden Ausführungen gelangt.

35 Diesen Erläuterungen läßt sich sowohl der tatsächliche Rahmen der Rechtssache als auch die Grundlage der rechtlichen Schlußfolgerungen entnehmen, die die Kommission daraus für die Anwendung von Artikel 4 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Richtlinie gezogen hat. Die in der vorliegenden Rechtssache eingereichten Schriftsätze zeigen im übrigen, daß die Klägerin die Erwägungen der Kommission, die sie in jedem einzelnen Punkt bestreitet, vollständig erfaßt hat.

36 Die Entscheidung enthält somit eine den Anforderungen von Artikel 190 EG-Vertrag entsprechende Begründung. Ob es Unrichtigkeiten in den Begründungserwägungen der Entscheidung gibt, ist dagegen bei der Prüfung ihrer Begründetheit zu klären (vgl. u. a. Urteil des Gerichts vom 7. November 1997 in der Rechtssache T-84/96, Cipeke/Kommission, Slg. 1997, II-2081, Randnr. 47).

37 Im übrigen folgt aus der oben dargelegten Begründungspflicht nicht, daß die Kommission die Umstände, unter denen die Voraussetzungen des Artikels 4 Absatz 3 der Richtlinie erfüllt wären, abstrakt festlegen müßte.

38 Der Klagegrund ist folglich zurückzuweisen.

Zu dem auf die Verletzung von Artikel 4 Absatz 3 der Richtlinie und die offensichtlich fehlerhafte Würdigung des Sachverhalts gestützten Klagegrund

Vorbringen der Klägerin

39 Die Klägerin macht vier Umstände geltend, mit denen sie konfrontiert worden sei und die die Kommission als „unerwartete Unterbrechungen wesentlicher und vertretbarer Art im Arbeitsprogramm einer Werft" im Sinne von Artikel 4 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Richtlinie hätte qualifizieren müssen.

Erlaß eines neuen Hafengesetzes

40 Im Dezember 1991 habe die Ankündigung einer unmittelbar bevorstehenden Änderung der sehr alten spanischen Hafengesetzgebung zu großer Unsicherheit geführt. Das neue Gesetz, das schließlich am 24. November 1992 erlassen worden sei und sowohl die Handelsflotte als auch die Hafenbetriebsordnung betreffe („Ley de puertos y de la marina mercante"), enthalte zahlreiche Änderungen gegenüber der früheren Rechtslage, u. a. hinsichtlich der Regelung der Hafendienste, insbesondere der Schleppdienste, und hinsichtlich der Sanktionen bei Verstößen gegen die Schiffssicherheit.

41 Dies habe zu einer Verschiebung des Inkrafttretens der Verträge und zu erhöhten Anforderungen der Vertragspartner an die Sicherheit geführt. Einige Vertragsklauseln seien daher 1993, 1994 und 1995 durch Nachträge geändert worden.

42 Diese Unterbrechungen seien wesentlicher und vertretbarer Art, was die Kommission in ihrer Entscheidung nicht zu bestreiten scheine.

43 Sie seien auch unerwartet im Sinne von Artikel 4 Absatz 3 der Richtlinie. Der Erlaß eines Gesetzes stelle nämlich als allgemeine Maßnahme der öffentlichen Gewalt, mit der in die Sphäre privater Vereinbarungen eingegriffen werde, von Natur aus ein unvorhersehbares Risiko dar. Dies treffe um so mehr zu, als im vorliegenden Fall bei Unterzeichnung der Verträge die Ziele und die Tragweite des künftigen Gesetzes noch nicht genau bekannt gewesen seien. Darüber hinaus könnten — solange ein Gesetz noch nicht erlassen worden sei — zahlreiche Änderungen erfolgen, vor allem dann, wenn das Gesetz wie im vorliegenden Fall

heftig umstritten sei. Schließlich seien einige Vorschriften vom Tribunal Constitucional (Spanisches Verfassungsgericht, Urteil 40/1998 vom 19. Februar 1998) für verfassungswidrig erklärt worden, was die Unsicherheit, die bei den Reedern bei Erlaß des Gesetzes geherrscht habe, belege. Tatsächlich folge der unerwartete Charakter im Sinne von Artikel 4 Absatz 3 der Richtlinie nicht aus dem Erlaß eines neuen Gesetzes, sondern aus seiner Tragweite, seinem endgültigen Inhalt und den weiteren Entwicklungen, d. h. den für die Anwendung dieses Gesetzes erlassenen Ausführungsbestimmungen.

Abwertung der Peseta im Jahr 1992

44 Diese Abwertung habe den Preis der auf anderen nationalen Märkten eingekauften Bauteile und folglich die Baukosten der Schlepper erheblich erhöht. Zur Milderung dieser Auswirkungen seien erhebliche Änderungen der vertraglich vereinbarten technischen Spezifikationen vorgenommen worden. Das Inkrafttreten der Verträge habe daher hinausgeschoben werden müssen, ihre Durchführung habe sich verzögert und das Arbeitsprogramm der Werft sei dadurch erheblich beeinträchtigt worden (siehe analog hierzu Entscheidung 96/278/EG der Kommission vom 31. Januar 1996 über eine Kapitalaufstockung zugunsten der Fluggesellschaft Iberia, ABl. L 104, S. 25).

45 Eine Abwertung stelle als hoheitliche Entscheidung des Staates selbst für einen sorgfältigen und umsichtigen Unternehmer eine unerwartete Unterbrechung dar. Abwertungen seien im Rahmen des Europäischen Währungssystems aufgrund der für diesen Mechanismus geltenden Regeln selten gewesen; im übrigen habe die Schwankungsbreite damals nur 6 % betragen. Auch wenn die Klägerin eine Schwankung dieser Größenordnung hätte voraussehen können, habe sie nicht mit größeren Schwankungen rechnen müssen.

Bauarbeiten im Hafen von Bilbao

46 Diese Bauarbeiten seien von den Hafenbehörden zur Errichtung eines neuen Ausrüstungskais beschlossen worden. Obwohl die Klägerin die mündliche Zusage erhalten habe, daß die Arbeiten im April 1992 abgeschlossen sein würden, seien sie in Wirklichkeit von Mai 1992 bis Mai 1993 durchgeführt worden; der neue Ausrüstungskai sei erst im Juni 1994 in Betrieb genommen worden. Auch wenn die Existenz von Bauvorhaben bekannt gewesen sei, seien deshalb ihr Umfang und ihre Dauer, die weit über das vorgesehene Maß hinausgegangen seien, unerwartet gewesen. Die Mängel bei der Ausführung der Bauarbeiten, über die sich die Klägerin bei den Hafenbehörden beschwert habe, seien ebenfalls unvorhersehbar gewesen.

47 Aufgrund der räumlichen Nähe der Bauarbeiten zur Werft der Klägerin und der daraus resultierenden Nichtverfügbarkeit zahlreicher Anlagen der Werft sei — wie die Kommission in ihrer Entscheidung eingeräumt habe — die normale Produktionstätigkeit beeinträchtigt worden. Dadurch habe sich die Auslieferung der Schlepper zwangsläufig verzögert. Insbesondere die Produktivität sei damals gesunken, und das Unternehmen habe einen erheblichen Rückgang der Kiellegungen, der Auslieferungen und der Anzahl der in Kraft getretenen Verträge verzeichnet. Der Bau von drei der in dieser Rechtssache in Rede stehenden Schlepper habe an Land in der Reparaturhalle beendet werden müssen.

Übernahme des Betriebes der Ardeag-Werft durch die Klägerin

48 Entgegen den Behauptungen der Kommission sei die Übernahme dieses Betriebes keine rein geschäftliche Entscheidung der Klägerin gewesen. Die Klägerin sei sich nämlich der Aufträge, zu deren Erfüllung sie sich verpflichtet hatte, und der Tatsache bewußt gewesen, daß eine Verzögerung bei ihrer Auslieferung den Verlust der Hälfte der genehmigten Beihilfe zur Folge gehabt hätte. In Wirk-

lichkeit sei ihr diese Übernahme vom spanischen Industrieministerium im Rahmen der Umstrukturierung des Schiffssektors als Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Beihilfeprogramme für die Umstellung in diesem Sektor aufgezwungen worden. Am 18. März 1992 habe der Generaldirektor des Industrieministeriums das Arbeitsprogramm der Klägerin für 1991 bis 1993 genehmigt, das nach Übernahme der Ardeag geändert und am 10. März 1993 genehmigt worden sei; in Erwartung dieser Änderung seien alle Investitionen und die Ausführung der Umstrukturierungsmaßnahmen vorübergehend eingestellt worden, was die Arbeiten vorübergehend gelähmt habe.

49 Dieser Eingriff der Verwaltung in den Bereich geschäftlicher Planungen sei unbestreitbar unerwartet gewesen.

50 Im übrigen stelle die Übernahme der Arbeitslast einer anderen Werft eine wesentliche und vertretbare Unterbrechung im Sinne von Artikel 4 Absatz 3 der Richtlinie dar. Der Umstand, daß die Übernahme der Werft mit der Gewährung öffentlicher Beihilfen einhergegangen sei, lasse dieses Ergebnis unberührt. Schließlich hätte die Kommission berücksichtigen müssen, daß vier der fünf Schlepper innerhalb der in der Richtlinie vorgesehenen Frist von drei Jahren ausgeliefert worden seien; daran hätten sich in einem Zeitraum von 10 Monaten und dreizehn Tagen 79 000 Arbeitsstunden angeschlossen, die für die Erfüllung der Verpflichtungen von Ardeag erforderlich gewesen seien.

51 Im Anschluß an diese Stellungnahme erhebt die Klägerin auch mehrere allgemeine Vorwürfe gegen die Kommission:

— Zunächst habe die Kommission den Sachverhalt nicht vollständig untersucht. Sie könne sich insoweit nicht auf den Vorwurf beschränken, daß die Klägerin

zur Stützung ihrer Anträge keine Beweise angeboten habe. Dem hätte sie nämlich durch Einschaltung eines unabhängigen Sachverständigen, der die wirklichen Auswirkungen der angeführten Unterbrechungen bewertet hätte, abhelfen können.

— Des weiteren hätte die Kommission die vier oben beschriebenen Umstände global betrachten müssen. Dann hätte sie festgestellt, daß die Voraussetzungen des Artikels 4 Absatz 3 der Richtlinie im vorliegenden Fall hinreichend erfüllt seien. Jede dieser Voraussetzungen liege nämlich bei mindestens einer der von der Klägerin geltend gemachten Unterbrechungen vor.

— Schließlich hätte die Kommission die besondere Situation des Schiffbausektors in Spanien berücksichtigen müssen.

Würdigung durch das Gericht

52 Erstens ist darauf hinzuweisen, daß die Richtlinie u. a. die Voraussetzungen festlegt, unter denen Betriebsbeihilfen im Schiffbausektor ausnahmsweise als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar betrachtet werden können (Urteil des Gerichtshofes vom 18. Mai 1993 in den Rechtssachen C-356/90 und C-180/91, Belgien/Kommission, Slg. 1993, I-2323, Randnrn. 24 bis 32). Im übrigen stellt Artikel 4 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Richtlinie selbst eine Ausnahmeregelung zu den im ersten Unterabsatz dieser Vorschrift genannten Grundsätzen auf. Danach kann nämlich von dem Grundsatz abgewichen werden, dass die Beihilfe schrittweise herabzusetzen ist, wenn die Schiffe nicht innerhalb von drei Jahren gebaut werden.

53 Artikel 4 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Richtlinie muß daher eng ausgelegt werden (Urteil des Gerichts vom 1. Oktober 1998 in der Rechtssache T-155/97, Natural van Dam und Danser Container Line/Kommission, Slg. 1998, II-3921, Randnr. 31). Darüber hinaus läßt der Wortlaut dieser Bestimmung, die durch die Kumulation von Voraussetzungen gekennzeichnet ist, erkennen, daß der Richtliniengeber ihre Anwendung auf ganz spezielle Sachverhalte beschränken wollte.

54 Zweitens ist der Mitgliedstaat, der die Ermächtigung zur Gewährung von Beihilfen in Abweichung von den Regeln des EG-Vertrags beantragt, im Rahmen des Verfahrens, an dem er mitwirkt (siehe oben, Randnrn. 13 und 16), zur Zusammenarbeit mit der Kommission verpflichtet. Aufgrund dieser Verpflichtung hat er insbesondere alle Angaben zu machen, die diesem Organ die Prüfung erlauben, ob die Voraussetzungen für die beantragte Ausnahmeermächtigung vorliegen (Urteil des Gerichtshofes vom 28. April 1993 in der Rechtssache C-364/90, Italien/Kommission, Slg. 1993, I-2097, Randnr. 20).

55 Der Vorwurf gegenüber der Kommission, sie habe zur Ausarbeitung der Entscheidung keinen unabhängigen Sachverständigen hinzugezogen, ist daher unbegründet. Weder eine Bestimmung des EG-Vertrags noch sonstige gemeinschaftsrechtliche Vorschriften enthalten im übrigen eine solche Verpflichtung (Urteil des Gerichts vom 25. Juni 1998 in den Rechtssachen T-371/94 und T-394/94, British Airways u. a. und British Midland Airways/Kommission, Slg. 1998, II-2405, Randnr. 72).

56 Drittens ist darauf hinzuweisen, daß für Rechtsakte der Gemeinschaftsorgane die Vermutung der Rechtmäßigkeit gilt (in diesem Sinne auch Urteil des Gerichtshofes vom 26. Februar 1987 in der Rechtssache 15/85, Consorzio Cooperative d'Abruzzo/Kommission, Slg. 1987, 1005, Randnr. 10), die derjenige, der die Nichtigerklärung begehrt, zu widerlegen hat, indem er Beweise vorlegt, die die vom beklagten Organ vorgenommene Beurteilung in Frage stellen können.

57 Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze sind die Vorwürfe der Klägerin gegen die von der Kommission vorgenommene Beurteilung bei jedem der geltend gemachten Umstände zu untersuchen.

58 In bezug auf den Erlaß des neuen Hafengesetzes in Spanien ist festzustellen, daß, wie die Kommission in ihrer Entscheidung ausgeführt hat, nicht nachgewiesen worden ist, daß dieser Umstand „zu einer Unterbrechung im Arbeitsprogramm [der Klägerin] und dadurch zu einer Verzögerung bei der Auslieferung der Schiffe führte". Die Klägerin konnte nämlich den Kausalzusammenhang zwischen dem Erlaß eines neuen Hafengesetzes und dem Hinausschieben des Inkrafttretens der Verträge nicht nachweisen.

59 Insoweit ist zunächst darauf hinzuweisen, daß keiner der Nachträge zu den Verträgen auch nur die geringste Bezugnahme auf dieses neue Gesetz oder seine Auswirkungen enthält.

60 Des weiteren hat das Gericht die Klägerin aufgrund der Allgemeinheit des Vorbringens in ihren Schriftsätzen aufgefordert, „präzise anzugeben, inwieweit die Änderungen, insbesondere technischer Art, der ursprünglichen Verträge eine Anpassung an die Vorschriften des [fraglichen] Gesetzes zum Gegenstand hatten". Insbesondere ist sie aufgefordert worden, eine Tabelle vorzulegen, die zum einen die Vertragsänderungen und zum anderen die Bestimmung oder Bestimmungen des Gesetzes enthält, die der Grund für diese Änderungen waren.

61 Die Klägerin hat eine solche Tabelle vorgelegt, aus der hervorgeht, daß alle technischen Änderungen der Verträge ihren Grund allein in Artikel 74 des Gesetzes gehabt hätten. Dieser Artikel enthält aber, wie die Klägerin selbst einge-

räumt hat, nur eine allgemein formulierte Wiedergabe der Ziele des Gesetzes. Eine solche Vorschrift reicht nicht aus, um einen Kausalzusammenhang mit den von der Klägerin angeführten präzisen technischen Änderungen wie dem Einbau doppelter Wände in den Maschinenräumen, der neuen Anordnung der Kraftstofftanks und der um über 100 % höheren Leistungskraft der Hilfsmaschinen nachzuweisen.

62 Neben den Vorschriften des Gesetzes selbst hat sich die Klägerin auch auf die durch das neue Gesetz hervorgerufene Unsicherheit berufen, die das Hinausschieben des Inkrafttretens der Verträge und des Baubeginns der Schiffe gerechtfertigt habe.

63 In dieser Hinsicht hat die Klägerin zunächst ihrer Klageschrift eine große Zahl von Presseausschnitten beigefügt, um die lebhafte Diskussion um den Gesetzentwurf nachzuweisen. Offensichtlich betrifft jedoch keiner dieser Ausschnitte Bestimmungen des Gesetzes, die technische Änderungen der Verträge rechtfertigen könnten. Es ist daher kein Kausalzusammenhang mit dem Hinausschieben des Inkrafttretens der Verträge nachgewiesen.

64 Die Klägerin hat sich auch auf ein Urteil des Tribunal Constitucional zu dem fraglichen Gesetz berufen. Offensichtlich steht aber keine der diesem Gericht vorgelegten Bestimmungen in irgendeinem Zusammenhang mit den technischen Spezifikationen der von der Klägerin zu bauenden Schlepper und mit dem Arbeitsprogramm der Werft.

65 Schließlich hat die Klägerin das Hinausschieben des Inkrafttretens der Verträge mit dem Erlaß von Ausführungsbestimmungen zu dem Gesetz gerechtfertigt. Die Angaben der Klägerin sind jedoch ungenau geblieben und haben sich — wie die schriftlichen Antworten der Klägerin auf Fragen des Gerichts zeigen — darauf beschränkt, eine „angekündigte" Ausarbeitung von Regelungen anzuführen, die

„konkrete Anforderungen an die Schiffssicherheit" enthielten. Im übrigen hat die Klägerin trotz der seit dem Erlaß des Gesetzes vom 24. November 1992 vergangenen Jahre keine spezielle Regelung angeführt, die die erfolgten Vertragsänderungen gerechtfertigt hätte.

66 Aufgrund der oben erwähnten Regeln zur engen Auslegung von Ausnahmevorschriften und zur Beweislast sowohl vor der Kommission als auch vor dem Gericht ist im Ergebnis festzustellen, daß nicht nachgewiesen wurde, daß der Erlaß des spanischen Hafengesetzes vom 24. November 1992 das Hinausschieben des Inkrafttretens der Verträge gerechtfertigt und somit das Arbeitsprogramm der Werft beeinträchtigt hätte.

67 Hinsichtlich der Abwertung der Peseta ist darauf hinzuweisen, daß es sich um den einzigen von der Klägerin geltend gemachten Umstand handelt, auf den in den Nachträgen zu den Verträgen Bezug genommen wird. In der Vorbemerkung der dem Gericht vorgelegten Nachträge heißt es nämlich, es sei „auf Wunsch des Ausrüsters und vor allem aufgrund der erheblichen Erhöhung des Preises der Voith-Motoren in Peseten... erforderlich, die Spezifikationen und die Zahlungsmodalitäten des Bauvertrags zu ändern".

68 Aus dieser Vorbemerkung geht jedoch hervor, daß nicht die Abwertung als solche die Unterbrechungen verursachte, die das Arbeitsprogramm der Werft beeinträchtigten, sondern die Tatsache, daß die Vertragsparteien sich entschieden, ihre Verträge neu auszuhandeln, um die Auswirkungen dieser Abwertung auszugleichen. Dies wird durch die Bezugnahme auf den „Wunsch des Ausrüsters" in der Vorbemerkung der Nachträge bestätigt.

69 Im übrigen wurden die ersten Nachträge erst vierzehn bis zwanzig Monate nach der Abwertung der Peseta im Oktober 1992 abgeschlossen. Es ist daher nicht erwiesen, daß die Abwertung der Grund für die Verzögerung beim Inkrafttreten der Verträge war und somit das Arbeitsprogramm der Werft beeinträchtigte.

70 Zudem kann eine Abwertung nicht als unerwartete Unterbrechung im Sinne von Artikel 4 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Richtlinie qualifiziert werden. Sowohl das Risiko einer Geldentwertung als auch das Risiko der Abwertung einer Währung sind in Handelskreisen bekannt. Die Tatsache, daß — wie die Klägerin vorgetragen hat — erhebliche Abwertungen aufgrund des damals in Kraft befindlichen Europäischen Währungssystems selten waren, schließt dieses Risiko nicht aus, gegen das man sich durch juristische und finanzielle Mittel schützen kann.

71 Hinsichtlich der Bauarbeiten im Hafen von Bilbao räumt die Kommission in der Entscheidung ein, daß sie eine den Betrieb der Werft beeinträchtigende Unterbrechung verursacht haben. Sie bestreitet hingegen, daß sie unerwartet war und den geltend gemachten Umfang hatte.

72 Insoweit ist nach Ansicht des Gerichts nicht nachgewiesen worden, daß die geltend gemachte Unterbrechung wesentlich war.

73 Wie die Kommission in ihrer Entscheidung ausgeführt hat, ist nicht erkennbar, daß die Tätigkeit der Werft während der Arbeiten geringer war als zuvor. So gab es in den Jahren 1992 und 1993, als die Bauarbeiten im Hafen stattfanden, in der Werft ähnlich viele Kiellegungen wie in den Jahren 1988 bis 1991. Auch die Zahl der Stapelläufe in den Jahren 1992 und 1993 entspricht der Zahl in den Jahren 1988 bis 1991 oder übersteigt diese. Das gleiche läßt sich hinsichtlich der Auslieferung von Schiffen feststellen.

74 Die Übernahme der Ardeag-Werft schließlich stellt nach Ansicht der Kommission eine geschäftliche Entscheidung der Klägerin dar, für die die Ausnahme in Artikel 4 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Richtlinie daher nicht gelten könne.

75 Die Klägerin bestreitet nicht, daß sich diese Vorschrift nur auf Unterbrechungen beziehen kann, deren Ursache außerhalb der Werft liegt.

76 Sie trägt lediglich vor, daß die spanischen Behörden ihr die Übernahme der Werft „aufgezwungen" hätten und diese daher einen außerhalb ihres Willens liegenden Umstand darstelle. In ihrer Klageschrift hat die Klägerin diese Behauptung nicht präzisiert, aber angeboten, sie „während der Beweisaufnahme" zu untermauern. Das Gericht hat die Klägerin aufgefordert, diesem Beweisangebot nachzukommen.

77 In ihrer Antwort an das Gericht hat die Klägerin ihre Äußerung relativiert und sich auf den Hinweis beschränkt, daß die spanischen Behörden diesen Zusammenschluß „gefördert" hätten. Sie hat sich dabei auf einen Satz in einem Schreiben der spanischen Behörden an die Kommission vom 24. Januar 1997 gestützt, wonach „der Erwerb der Ardeag im Zusammenhang mit einer umfassenden Umstrukturierung dieses Sektors [erfolgte] und von der spanischen Verwaltung selbst unmittelbar gefördert [wurde]; im Rahmen der auf die Verringerung und Konzentration der Produktionskapazitäten gerichteten Gemeinschaftspolitik konnte dies im übrigen nicht anders sein".

78 Allein dieses Zitat reicht nicht aus, um nachzuweisen, daß die Entscheidung, die Ardeag-Werft zu übernehmen, nicht das Ergebnis einer von der Klägerin unter Berücksichtigung aller Umstände — insbesondere der Investitionsbeihilfe in Höhe von über 500 Millionen ESP, die sie bei dieser Gelegenheit erhielt — frei getroffenen geschäftlichen Entscheidung war. Es ist daher nicht dargetan worden, daß die Übernahme der Werft Folge eines derart hohen Drucks seitens der spanischen Behörden war, daß sie der Klägerin nicht zugerechnet werden kann.

79 Die Übernahme der Ardeag-Werft kann daher nicht als Unterbrechung angesehen werden, aufgrund deren die Ausnahme in Artikel 4 Absatz 3 Unterabsatz 2 der

Richtlinie zum Tragen kommt. Dieses Ergebnis entspricht im übrigen den Erklärungen der spanischen Behörden im Verwaltungsverfahren. Diese hatten nämlich eingeräumt, daß allein die Übernahme der Ardeag-Werft die verzögerte Auslieferung der fünf Schlepper nicht rechtfertige (Abschnitt III Buchstabe c Absatz 2 der Begründungserwägungen der Entscheidung).

80 Die Klägerin hat daher nicht nachgewiesen, daß der Kommission ein Rechts- oder Sachverhaltsirrtum unterlaufen ist, als sie zu dem Schluß kam, daß keiner der geltend gemachten Umstände unter Artikel 4 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Richtlinie falle.

81 Die Klägerin hat gleichwohl vorgetragen, daß die von ihr geltend gemachten Umstände global betrachtet werden müßten. So könne eine bestimmte Unterbrechung nur einige der in Artikel 4 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Richtlinie genannten Voraussetzungen erfüllen, während eine zweite Unterbrechung die anderen Kriterien erfülle.

82 Diese These läßt sich nicht halten. Zunächst läßt der Wortlaut der in Rede stehenden Vorschrift erkennen, daß die dort aufgezählten Voraussetzungen kumulativ gelten. Im übrigen steht die Argumentation der Klägerin in unmittelbarem Widerspruch zum Grundsatz der engen Auslegung von Ausnahmevorschriften, indem sie der in Rede stehenden Vorschrift einen Geltungsbereich verschafft, der deutlich über den vom Richtliniengeber gewollten hinausgeht.

83 Der Klagegrund ist daher in vollem Umfang zurückzuweisen.

Zum hilfsweise geltend gemachten Klagegrund einer Verletzung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit

Vorbringen der Klägerin

84 Die Klägerin weist darauf hin, daß der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit einer der allgemeinen Grundsätze des Gemeinschaftsrechts sei. Die Beachtung dieses Grundsatzes sei um so wichtiger, wenn wie im vorliegenden Fall, wo die Kürzung der Beihilfe fast 135 Millionen ESP entspreche, erhebliche wirtschaftliche Interessen betroffen seien.

85 Hier sei zu beurteilen, ob die von der Kommission vorgenommene Anwendung der in der Richtlinie vorgeschriebenen Verpflichtung für die Inanspruchnahme einer Beihilfe von — im vorliegenden Fall — 9 %, nämlich die Schlepper innerhalb einer grundsätzlich nicht verlängerbaren Frist von drei Jahren auszuliefern, in angemessenem Verhältnis zu der sich aus der Nichtbeachtung dieser Voraussetzung ergebenden Folge einer Kürzung der Beihilfe auf die Hälfte des ursprünglich genehmigten Prozentsatzes (also auf 4,5 %) stehe.

86 Aufgrund der schwerwiegenden Auswirkungen der Entscheidung auf die Situation der Klägerin und der Tatsache, daß Bauverzögerungen im Schiffbausektor die Regel seien, sei die Herabsetzung der Beihilfehöchstgrenze bei einer Verzögerung von sieben bis vierzehn Monaten unverhältnismäßig. Dies gelte um so mehr, als die Kommission in der Entscheidung eine Frist von zehn Monaten als angemessen einzuräumen scheine.

Würdigung durch das Gericht

87 Nach Artikel 4 Absatz 3 der Richtlinie ist dann, wenn ein Schiff mehr als drei Jahre nach Unterzeichnung des Hauptvertrags ausgeliefert wird, die Höchstgrenze verbindlich, die drei Jahre vor dem Auslieferungstermin galt, und nicht die

bei der Unterzeichnung des Vertrages gültige. Im vorliegenden Fall betrug die Beihilfehöchstgrenze daher 4,5 % und nicht 9 %.

88 Nach Ansicht der Klägerin darf die Überschreitung der für die Auslieferung der Schiffe vorgesehenen Frist von drei Jahren nach Unterzeichnung der Hauptverträge nicht zu einer derart erheblichen Herabsetzung der Beihilfehöchstgrenze führen.

89 Nach ständiger Rechtsprechung ist für die Frage, ob eine Bestimmung des Gemeinschaftsrechts dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entspricht, zu prüfen, ob die Mittel, die in der Bestimmung zur Erreichung des verfolgten Zweckes eingesetzt werden, der Bedeutung dieses Zweckes entsprechen und ob sie erforderlich sind, um diesen Zweck zu erreichen (Urteile des Gerichtshofes vom 2. Mai 1990 in der Rechtssache C-357/88, Hopermann, Slg. 1990, I-1669, Randnr. 14, vom 27. Juni 1990 in der Rechtssache C-118/89, Lingenfelser, Slg. 1990, I-2637, Randnr. 12, vom 12. Juli 1990 in der Rechtssache C-155/89, Philipp Brothers, Slg. 1990, I-3265, Randnr. 34, und vom 21. Januar 1992 in der Rechtssache C-319/90, Pressler, Slg. 1992, I-203, Randnr. 12). Im übrigen folgt aus diesen Urteilen, daß die Aufstellung einer verbindlichen Frist, deren Verstreichen schlicht und einfach zum Verlust eines Rechtes führt, in Anbetracht des Zweckes der fraglichen Vorschrift nicht als gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verstoßend betrachtet werden kann.

90 Wie sich aus der allgemeinen Zielsetzung der Richtlinie und ihren Begründungserwägungen ergibt, hat der Richtliniengeber das Ziel verfolgt, die Umwandlung der Schiffbauindustrie in eine „leistungs- und wettbewerbsfähige" Industrie zu ermöglichen. In diesem Zusammenhang wurden Beihilfen für die Umstrukturierung der Schiffsindustrie, insbesondere soweit sie die Schließung von Werften oder Forschung und Entwicklung fördern sollen, gegenüber Betriebsbeihilfen, für die Beihilfehöchstgrenzen gelten, privilegiert, um „die Umstrukturierung zahlreicher Werften zu fördern" und „den gegenwärtigen Trend zum Bau von Schiffen modernster Konstruktion zu unterstützen". Da Betriebsbeihilfen nicht das wirksamste Mittel sind, um den europäischen Schiffbausektor zu einer Verbesserung seiner Wettbewerbsfähigkeit zu veranlassen, sieht die Richtlinie eine regelmäßige Überprüfung der Beihilfehöchstgrenze „mit dem Ziel einer schrittweisen Herabsetzung" vor.

91 Artikel 4 Absatz 3 Unterabsatz 1 der Richtlinie, der die Beihilfehöchstgrenze davon abhängig macht, ob das Schiff innerhalb von drei Jahren nach Unterzeichnung des Hauptvertrags ausgeliefert wird, soll verhindern, daß sich die Werften der Auswirkung der schrittweisen Senkung der Beihilfehöchstgrenze entziehen. Anderenfalls könnte eine Werft für Schiffe, die mehrere Jahre nach ihrer Bestellung ausgeliefert werden, weiterhin eine hohe Beihilfehöchstgrenze in Anspruch nehmen, obwohl diese verspätete Auslieferung durch nichts gerechtfertigt wäre. Ebenso wäre eine Werft in der Lage, am Ende eines Kalenderjahrs, kurz bevor eine Senkung der Beihilfen wirksam wird, Aufträge mit einer höheren Beihilfeintensität anzunehmen, ohne daß eine realistische Aussicht besteht, die Schiffe innerhalb angemessener Zeit fertigstellen zu können (Abschnitt IV Absatz 1 der Begründungserwägungen der Entscheidung).

92 Im vorliegenden Fall ist weder vorgetragen noch bewiesen worden, daß die für die Auslieferung der Schiffe vorgesehene Frist von drei Jahren unüblich kurz ist. In dieser Hinsicht ist darauf hinzuweisen, daß nach den Bestimmungen der streitigen Verträge die Bauzeit der Schlepper vierzehn Monate betragen sollte.

93 Im übrigen hat die Klägerin nichts vorgetragen, was die Senkung der Beihilfehöchstgrenze von 9 % auf 4,5 % unter Berücksichtigung der Ziele der Richtlinie über Beihilfen für den Schiffbau als übermäßig erscheinen lassen könnte. Auch ist darauf hinzuweisen, daß die Lieferfrist von drei Jahren im vorliegenden Fall erheblich überschritten wurde. Verzögerungen zwischen sieben und über fünfzehn Monaten können nämlich nicht als geringfügige Verzögerungen betrachtet werden, bei denen die Senkung der Beihilfehöchstgrenze auf die Hälfte unverhältnismäßig wäre. Entgegen dem Vortrag der Klägerin läßt Abschnitt VI letzter Absatz der Begründungserwägungen der Entscheidung in keiner Weise den Schluß zu, daß eine Überschreitung um zehn Monate von der Kommission als „angemessen" angesehen worden wäre.

94 Unter diesen Umständen hat die Klägerin nicht dargetan, daß die Anwendung einer anderen, im vorliegenden Fall um die Hälfte geringeren Beihilfehöchst-

grenze, wenn die Schiffe nicht innerhalb von drei Jahren nach Unterzeichnung des Hauptvertrags ausgeliefert werden, gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verstößt.

95 Auch dieser Klagegrund ist daher zurückzuweisen.

96 Die Klage auf Nichtigerklärung der Entscheidung ist daher insgesamt abzuweisen.

Zum Antrag auf Vorlage von Schriftstücken

97 Die Klägerin beantragt, die Vorlage von internen Unterlagen der Kommission über den Erlaß der Entscheidung und die Einleitung des zu ihrem Erlaß führenden Verfahrens anzuordnen.

98 Das Gericht stellt fest, daß die Klägerin nicht näher ausführt, inwieweit die Unterlagen, deren Vorlage sie begehrt, für das vorliegende Verfahren notwendig sind.

99 Dem Antrag kann daher nicht stattgegeben werden.

Kosten

100 Nach Artikel 87 § 2 der Verfahrensordnung des Gerichts ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen. Da im vorliegenden Fall

die Klägerin unterlegen ist, sind ihr entsprechend den Anträgen der Kommission die Kosten aufzuerlegen.

Aus diesen Gründen

hat

DAS GERICHT (Zweite erweiterte Kammer)

für Recht erkannt und entschieden:

1. **Die Klage wird abgewiesen.**

2. **Die Klägerin trägt die Kosten des Verfahrens.**

Potocki Lenaerts Azizi

Pirrung Meij

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 16. März 2000.

Der Kanzler

H. Jung

Der Präsident

A. Potocki