URTEIL DES GERICHTS (Vierte Kammer)
1. Oktober 1998 *

In der Rechtssache T-155/97

Natural van Dam AG, Gesellschaft schweizerischen Rechts mit Sitz in Basel (Schweiz),

Danser Container Line BV, Gesellschaft niederländischen Rechts mit Sitz in Sliedrecht (Niederlande),

Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Marius J. van Dam, Rotterdam, Zustellungsanschrift: Kanzlei des Rechtsanwalts Fernand Entringer, 34 A, Rue Phillipe II, Luxemburg,

Klägerinnen,

gegen

Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten zunächst durch Berend-Jan Drijber, sodann durch Laura Pignataro und Maurits Lugard, Juristischer Dienst, als Bevollmächtigte; Zustellungsbevollmächtigter: Carlos Gómez de la Cruz, Juristischer Dienst, Centre Wagner, Luxemburg-Kirchberg,

Beklagte,

* Verfahrenssprache: Niederländisch.

wegen Nichtigerklärung der Entscheidung SG(97) D/1862 der Kommission vom 7. März 1997, mit der diese die Anwendung von Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates vom 27. April 1989 über die Strukturbereinigung in der Binnenschiffahrt (ABl. L 116, S. 25) auf drei Schiffbauvorhaben der Klägerinnen abgelehnt hat,

erläßt

DAS GERICHT ERSTER INSTANZ
DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN (Vierte Kammer)

unter Mitwirkung der Präsidentin P. Lindh sowie der Richter K. Lenaerts und J. D. Cooke,

Kanzler: A. Mair, Verwaltungsrat

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 14. Mai 1998,

folgendes

Urteil

Sachverhalt

1 Die Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates vom 27. April 1989 über die Strukturbereinigung in der Binnenschiffahrt (ABl. L 116, S. 25) bezweckt den Abbau des Schiffsraumüberhangs, der in allen Bereichen des Binnenschiffsgüterverkehrsmarktes zu verzeichnen ist. Hierfür sind eine auf Gemeinschaftsebene koordinierte

Abwrackaktion und Begleitmaßnahmen vorgesehen. Nach der Regel „alt für neu" muß der Eigentümer eines neuen Schiffes für dessen Inbetriebnahme ohne Abwrackprämie eine Schiffsraumtonnage abwracken, die der Tonnage dieses Schiffes entspricht. Wenn er kein Schiff abwrackt, muß er an den zu diesem Zweck errichteten Fonds, bei dem sein neues Schiff gemeldet ist, einen Sonderbeitrag entrichten (Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung Nr. 1101/89).

2 Nach Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung Nr. 1101/89 besteht die Möglichkeit, für „Spezialschiffe" von dieser allgemeinen Regelung abzuweichen.

3 Am 7. Dezember 1990 verfaßte die Kommission nach Konsultation der Mitgliedstaaten und der Binnenschiffahrtsverbände einen Vermerk über die Definition allgemeiner Kriterien für die Prüfung von Anträgen auf Befreiung von Spezialschiffen von der Verordnung Nr. 1101/89 (im folgenden: Auslegungsvermerk).

4 Nach diesem Vermerk kann eine Befreiung gewährt werden, wenn die drei folgenden Voraussetzungen kumulativ erfüllt sind:

— Das Schiff muß speziell für die Beförderung einer bestimmten Warenkategorie konstruiert sein und darf ohne Konstruktionsänderung technisch nicht für die Beförderung anderer Waren geeignet sein;

— die Ware kann oder darf nicht mit Schiffen befördert werden, die nicht über technische Spezialvorrichtungen verfügen;

— der Eigentümer des Spezialschiffes muß sich schriftlich verpflichten, daß mit seinem Schiff keine andere Ware befördert wird, solange die Regel „alt für neu" gilt, und sich bereit erklären, später den Sonderbeitrag „alt für neu" zu

entrichten, wenn er — gleich, aus welchen Gründen — während der Geltungsdauer der Regel „alt für neu" mit seinem Schiff andere Waren befördern möchte.

5 Die Natural van Dam AG und die Danser Container Line BV, die eine Containerlinie auf dem Rhein betreiben, beabsichtigten den Bau von drei Spezialschiffen, die für den Containertransport gefährlicher Stoffe bestimmt waren und entweder unter Schweizer Flagge oder der Flagge eines Mitgliedstaats fahren sollten.

6 Am 5. Juli 1996 stellten sie bei der Kommission einen Antrag auf Befreiung gemäß Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung Nr. 1101/89.

7 Zur Begründung ihres Antrags verwiesen sie auf die positiven Auswirkungen, die die Entwicklung des Binnenschiffahrttransports gefährlicher Stoffe durch keinen quantitativen Beschränkungen unterliegende Spezialschiffe sowohl auf den Schifffahrtsmarkt als auch auf die allgemeine Verkehrspolitik hätte, die eine Entlastung des Straßengüterverkehrs befürworte. Die Entrichtung des in der Verordnung Nr. 1101/89 vorgesehenen Beitrags würde ihr Vorhaben wirtschaftlich und kommerziell undurchführbar machen und somit das Gegenteil dessen bewirken, was von der allgemeinen Verkehrspolitik erhofft werde.

8 Die Klägerinnen führten ferner die technischen Spezifikationen dieser Schiffe auf, die den Sicherheitsanforderungen entsprächen, und wiesen auf die damit verbundenen finanziellen Lasten hin. Der Umfang der getätigten Investitionen rechtfertige es, sie von der Entrichtung des Beitrags „alt für neu" zu befreien.

9 Diese Spezialschiffe würden weiterhin zum Containertransport anderer Waren dienen, die gewöhnlich mit herkömmlichen Schiffen befördert würden.

10 Am 25. Oktober 1996 wurden die Mitgliedstaaten und die Binnenschiffahrtsverbände gemäß dem in Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung Nr. 1101/89 vorgesehenen Verfahren konsultiert.

11 Im Anschluß an diese Konsultation teilte die Kommission den Klägerinnen mit Schreiben vom 7. März 1997 (SG[97] D/1862) mit, daß sie ihnen die beantragte Befreiung nicht gewähren werde (im folgenden: angefochtene Entscheidung).

12 Unter Bezugnahme auf die in ihrem Auslegungsvermerk aufgestellten Voraussetzungen führte sie aus, daß zum einen die drei betreffenden Schiffe technisch für die Beförderung anderer Waren als gefährlicher Stoffe geeignet seien und daß zum anderen diese Stoffe von herkömmlichen Schiffen befördert werden könnten, die den technischen Vorschriften der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein entsprächen (im folgenden: ADNR).

13 Die Inbetriebnahme der betreffende Schiffe würde somit eine Erhöhung der Flottenkapazität bewirken, die den Strukturbereinigungsmaßnahmen unterliege; daher könnten diese Schiffe nicht als „Spezialschiffe" im Sinne von Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung Nr. 1101/89 angesehen werden.

Verfahren und Anträge der Parteien

14 Die Klägerinnen haben mit Klageschrift, die am 7. Mai 1997 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen ist, die vorliegende Klage auf Nichtigerklärung der angefochtenen Entscheidung erhoben.

15 Auf Bericht des Berichterstatters hat das Gericht (Vierte Kammer) beschlossen, die mündliche Verhandlung ohne vorherige Beweisaufnahme zu eröffnen. Es hat die Klägerinnen jedoch gemäß Artikel 64 der Verfahrensordnung aufgefordert, das ADNR vorzulegen. Die Klägerinnen sind dieser Aufforderung nachgekommen.

16 Die Parteien haben in der Sitzung vom 14. Mai 1998 mündlich verhandelt und Fragen des Gerichts beantwortet.

17 Die Klägerinnen beantragen,

— die angefochtene Entscheidung für nichtig zu erklären;

— der Beklagten die Kosten aufzuerlegen.

18 Die Kommission beantragt,

— die Klage abzuweisen;

— den Klägerinnen die Kosten aufzuerlegen.

Begründetheit

19 Die Klägerinnen stützen ihre Klage auf eine Vielzahl von Argumenten, die sich in zwei Klagegründe aufgliedern, mit denen ein Verstoß gegen die Verordnung Nr. 1101/89 und ein Verstoß der Kommission gegen ihre Begründungspflicht geltend gemacht werden.

Erster Klagegrund: Verstoß gegen die Verordnung Nr. 1101/89

Vorbringen der Parteien

20 Die Klägerinnen vertreten die Auffassung, daß ihre Schiffe Spezialschiffe im Sinne von Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung Nr. 1101/89 seien und ihnen daher die Abweichung von der Regel „alt für neu" zugute kommen müsse.

21 Für diese Auffassung führen die Klägerinnen vier Argumente an.

22 Erstens habe die Kommission in der angefochtenen Entscheidung das Ziel der Verordnung Nr. 1101/89 nicht ordnungsgemäß untersucht. Die Verordnung bezwecke nicht, die Verlagerung künftiger Warentransportströme von der Straße auf die Binnenschiffahrt zu bremsen, sondern im Gegenteil, eine solche Alternative zu entwickeln. Diese Behauptung stützen die Klägerinnen auf die zweite Begründungserwägung der Verordnung Nr. 1101/89, der zufolge der ständige Rückgang des Anteils der Binnenschiffahrt am gesamten Verkehrsmarkt auf den fortschreitenden Veränderungen in der Grundstoffindustrie beruhe, die hauptsächlich auf dem Wasserweg versorgt werde. Die drei Schiffe hätten zur Schaffung eines Sektors für die Beförderung spezieller gefährlicher Stoffe beigetragen, der als neuer Sektor nicht durch den Kapazitätsüberhang gekennzeichnet gewesen wäre, der durch die

Verordnung Nr. 1101/89 verringert werden solle. Bei einer sachgerechten Auslegung des Artikels 8 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung Nr. 1101/89 hätte ihren Schiffen die Befreiung zugute kommen müssen.

23 Zweitens wenden sich die Klägerinnen gegen die Auffassung der Kommission, daß ihre Schiffe nicht als Spezialschiffe eingestuft werden könnten, weil für sie die Möglichkeit bestehe, andere Waren zu befördern. Diese Möglichkeit hätte die Entwicklung eines neuen Segments des Binnenschiffsgüterverkehrsmarktes zur Folge, nämlich des Containertransports gefährlicher Stoffe, der keinen strukturellen Kapazitätsüberhang aufweise und der es der Binnenschiffahrt erlauben würde, einen neuen Anteil am Verkehrsmarkt allgemein zu erobern.

24 Drittens bestreiten die Klägerinnen die Behauptung der Kommission, daß die drei Schiffe zur Erhöhung der Flottenkapazität beitragen würden. Sie wiederholen in diesem Zusammenhang ihr Vorbringen zur Zielsetzung der Verordnung Nr. 1101/89 und führen aus, daß die drei Schiffe der Beginn eines neuen logistischen Konzepts gewesen wären, das zur Schaffung des spezifischen Marktes für Containertransport geführt hätte. Dieser neue Markt würde die betreffende Beförderung durch Schiffe sicherstellen und so an die Stelle des gegenwärtig genutzten Straßengüterverkehrs treten. Entgegen dem Vorbringen der Kommission hätten ihre Schiffe daher eine neue Wettbewerbskapazität geboten, die die Flottenkapazität anderer Sektoren nicht erhöht hätte.

25 Viertens zeigten die technischen Merkmale des Schiffe und ihre Übereinstimmung mit dem ADNR (Anlage B Kapitel I Rn. 10111 ff. und Rn. 10400 ff. des ADNR), daß es sich um besondere Schiffe handele. Aus dem ADNR ergebe sich, daß es im vorliegenden Fall nicht um gefährliche Stoffe allgemein gehe, sondern um besondere gefährliche Stoffe, die bei den für ihre Beförderung bestimmten Schiffen besondere technische Merkmale voraussetzten.

26 Die Schiffe der Klägerinnen gehörten somit im Rahmen des ADNR einer Sonderkategorie an. Die Klägerinnen wenden sich in diesem Zusammenhang gegen die Behauptung der Kommission, daß die Anwendung und die Einhaltung des ADNR nicht voraussetzten, daß es sich um besondere Schiffe handele. Um die beabsichtigte Beförderung spezieller gefährlicher Stoffe auf dem Binnenwasserweg kommerziell möglich zu machen, würden die betreffenden Schiffe im Gegensatz zu herkömmlichen Schiffen unter Verwendung spezieller Techniken konstruiert. Darüber hinaus zeigten sowohl die speziellen Konstruktionstechniken als auch der Umstand, daß die Zusammenladeverbote des ADNR auf die drei geplanten Schiffe nicht angewandt würden, daß es sich bei diesen Schiffen um besondere Schiffe handele.

27 Die Kommission bestreitet die Erheblichkeit all dieser Argumente, da sie im Widerspruch zu dem in der Verordnung Nr. 1101/89 festgelegten Ziel stünden, den strukturellen Kapazitätsüberhang im Sektor der Binnenschiffahrt abzubauen. Die betreffenden Schiffe entsprächen keiner der drei im Auslegungsvermerk festgelegten kumulativen Befreiungsvoraussetzungen. In diesem Zusammenhang weist die Beklagte insbesondere darauf hin, daß die Schiffe mehrere Warensorten hätten befördern sollen. Schließlich könne aus der Einhaltung der Vorschriften des ADNR nicht hergeleitet werden, daß es sich um Spezialschiffe im Sinne von Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung Nr. 1101/89 handele, da das ADNR allgemein für alle Schiffe gelte, die gefährliche Stoffe beförderten.

Würdigung durch das Gericht

28 Artikel 1 der Verordnung Nr. 1101/89 bestimmt:

„(1) Binnenschiffe, die zwischen zwei oder mehreren Punkten Güterbeförderungen auf Binnenwasserstraßen der Mitgliedstaaten durchführen, unterliegen Maßnahmen zur Strukturbereinigung der Binnenschiffahrt nach Maßgabe dieser Verordnung.

(2) Die Maßnahmen nach Absatz 1 erstrecken sich auf

— den Abbau der strukturellen Kapazitsüberhänge durch auf Gemeinschaftsebene koordinierte Abwrackaktionen,

— Begleitmaßnahmen, die darauf abzielen, die Vergrößerung bestehender oder die Entstehung neuer Kapazitsüberhänge zu verhindern."

29 Diese Vorschrift ist im Licht der zweiten und der sechsten Begründungserwägung der Verordnung auszulegen, in denen es heißt:

„In den nächsten Jahren ist in diesem Bereich nicht mit einem ausreichenden Nachfrageanstieg zu rechnen, der diesen Kapazitsüberhang auffangen könnte. Denn der Anteil der Binnenschiffahrt am gesamten Verkehrsmarkt geht wegen der fortschreitenden Veränderungen in der Grundstoffindustrie, die hauptsächlich auf dem Wasserweg versorgt wird, ständig zurück.

...

Der Kapazitätsüberhang ist generell in allen Bereichen des Binnenschiffsgüterverkehrsmarktes zu verzeichnen. Die zu beschließenden Maßnahmen müssen daher allgemein eingeführt werden und für alle Güterschiffe und Schubboote gelten."

30 Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung bestimmt:

„Die Kommission kann nach Konsultation der Mitgliedstaaten und der Binnenschiffahrtsverbände auf Gemeinschaftsebene Spezialschiffe von Absatz 1 ausnehmen."

31 Da diese Vorschrift von der geltenden allgemeinen Regelung abweicht, ist sie unter Berücksichtigung des Zweckes der Verordnung Nr. 1101/89 eng auszulegen.

32 Die Klägerinnen vertreten die Auffassung, die genannte Abweichung könne ihnen zugute kommen, da die Verordnung Nr. 1101/89 nicht der Inbetriebnahme neuer Schiffe entgegenstehe, die in einem neuen Segment des Binnenschiffahrtsmarkts, dem Containertransport gefährlicher Stoffe, eingesetzt würden. Diese Beförderungsart stelle nämlich ein neues Angebot dar, das nicht zur Erhöhung des bestehenden Kapazitätsüberhangs auf dem Binnenschiffahrtsmarkt beitrage.

33 Die Klägerinnen haben jedoch während des gesamten Verfahrens behauptet, daß die betreffenden Schiffe nicht nur für die Beförderung gefährlicher Stoffe, sondern auch für die Beförderung anderer Waren bestimmt seien (siehe oben, Randnr. 9). In der mündlichen Verhandlung haben sie sogar erläutert, daß sie beabsichtigten, andere Waren zu befördern, solange der Containertransport gefährlicher Stoffe allein wirtschaftlich nicht tragbar sei.

34 Aus den Erklärungen der Klägerinnen ergibt sich somit eindeutig, daß ihre Schiffe zur Erhöhung des Schiffsraumüberhangs der für die Beförderung anderer Waren eingesetzten Flotten beigetragen hätten, die bereits einen Kapazitätsüberhang zu verzeichnen haben. Die Inbetriebnahme dieser Schiffe hätte daher gegen die Ziele der Verordnung Nr. 1101/89 verstoßen.

35 In diesem Zusammenhang ist unbeachtlich, daß die betreffenden Schiffe in einem gesonderten Segment des Binnenschiffahrtsmarkts, dem Markt des Containertransports, eingesetzt werden. Die Gewährung einer Befreiung gemäß Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung Nr. 1101/89 setzt entsprechend Aufbau und Zweck dieser Verordnung voraus, daß die neuen Schiffe nicht zur Erhöhung der Kapazität zur Beförderung solcher Waren beitragen, die durch andere, bereits auf dem Binnenschiffahrtsmarkt eingesetzte Schiffe befördert werden können. Der

Binnenschiffahrtsmarkt ist also insgesamt zu berücksichtigen, damit beurteilt werden kann, ob die Inbetriebnahme eines neuen Schiffes zu einer Erhöhung des bestehenden Kapazitätsüberhangs in diesem Sektor beiträgt.

36 Auch das Argument der Klägerinnen, ihre Schiffe hätten zur Entlastung des Straßengüterverkehrs und zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschiffahrt beigetragen, entkräftet nicht die Schlußfolgerung, daß die Inbetriebnahme der Schiffe der Klägerinnen gegen das Ziel der Verordnung Nr. 1101/89 verstoßen hätte. Denn aus den Erklärungen der Klägerinnen im schriftlichen Verfahren und insbesondere aus ihrer Behauptung, daß ihre Schiffe andere Waren des Binnenschiffahrtsmarkts hätten befördern können (siehe oben, Randnrn. 33 und 34), ergibt sich, daß sie mit dem Vorhaben der Inbetriebnahme dieser Schiffe nicht nur das Ziel einer Entlastung der Straßengüterverkehrs verfolgten. Daher konnte das an sich legitime Ziel der Entlastung des Straßengüterverkehrs nicht einen Vorgang rechtfertigen, der eine Vergrößerung der bestehenden Kapazitätsüberhänge bewirkt hätte.

37 Schließlich ist zum Vorbringen der Klägerinnen, daß es sich bei den Schiffen deshalb um spezielle Schiffe handele, weil sie den Vorschriften des ADNR entsprächen, festzustellen, daß die Sicherheitsregeln und die technischen Bedingungen des ADNR je nach Art und physischen Eigenschaften der beförderten Stoffe mehr oder weniger zwingend für alle Schiffe gelten, die für die Beförderung gefährlicher Stoffe bestimmt sind. Denn die gefährlichen Stoffe im Sinne des ADNR umfassen alle Gegenstände und Materialien, deren Beförderung nur unter bestimmten Bedingungen zugelassen ist.

38 Folglich handelte es sich nicht um Spezialschiffe im Sinne von Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung Nr. 1101/89, selbst wenn die Konstruktion der betreffenden Schiffe tatsächlich den strengen Vorschriften des ADNR entsprochen haben sollte.

39 Ihre Übereinstimmung mit den Vorschriften des ADNR ist daher für die Entscheidung des Rechtsstreits unerheblich.

40 Darüber hinaus geht aus den Erklärungen der Klägerinnen hervor, daß die Einhaltung der strengen technischen Bedingungen des ADNR es ermöglicht hätte, die betreffenden Schiffe nicht den Zusammenladeverboten zu unterwerfen. Diese Schiffe hätten daher gleichzeitig mehrere Warensorten befördern dürfen, so daß sie möglicherweise zum bestehenden Kapazitätsüberhang im Binnenschiffahrtssektor beigetragen hätten.

41 Folglich hat die Kommission zu Recht die Auffassung vertreten, daß die betreffenden Schiffe insbesondere deswegen nicht ausgenommen werden durften, weil die Klägerinnen beabsichtigten, andere Waren als diejenigen zu befördern, für die ihre Schiffe speziell konstruiert waren.

42 Nach alledem ist der erste Klagegrund zurückzuweisen.

Zweiter Klagegrund: Verstoß der Kommission gegen ihre Begründungspflicht

Vorbringen der Parteien

43 Die Klägerinnen beanstanden, daß die Kommission die technischen Merkmale der Schiffe nicht vollständig untersucht habe. Sie habe, da sie der Auffassung gewesen sei, daß die Inbetriebnahme der drei Schiffe zur Erhöhung des Schiffsraumüberhangs der Flotte beitragen würde, nicht die positiven Auswirkungen berücksichtigt, die die Eroberung eines neuen, bis dahin vom Straßengüterverkehr eingenommenen Marktes auf die Binnenschiffahrt hätte.

44 Im übrigen habe sie nicht angegeben, welche Auffassung die Mitgliedstaaten und die betroffenen Verbände vertreten hätten. Diese hätten sich außerdem bei ihrer Beurteilung auf falsche Tatsachen gestützt. Die betreffenden gefährlichen Stoffe könnten nämlich entgegen der Behauptung der Kommission nicht mit herkömmlichen Schiffen befördert werden, die nicht über Spezialvorrichtungen verfügten.

45 Die Kommission wendet sich gegen diese Argumente. Insbesondere sei, wie ausdrücklich aus der angefochtenen Entscheidung hervorgehe, die Weigerung, den Klägerinnen eine Befreiung zu gewähren, bereits dadurch gerechtfertigt, daß sich die drei Schiffe technisch für die Beförderung anderer Waren eigneten.

46 Außerdem habe die angefochtene Entscheidung in der Stellungnahme der Mitgliedstaaten und der betroffenen Verbände, die im übrigen nicht bindend sei, breite Unterstützung gefunden.

Würdigung durch das Gericht

47 Die Begründung einer Einzelentscheidung soll den Gemeinschaftsrichter in die Lage versetzen, deren Rechtmäßigkeit zu überprüfen, und es dem Betroffenen ermöglichen, die Gründe für die erlassene Maßnahme zu erfahren, so daß er seine Rechte verteidigen und die Begründetheit der Entscheidung prüfen kann (vgl. insbesondere Urteil des Gerichtshofes vom 28. März 1984 in der Rechtssache 8/83, Bertoli/Kommission, Slg. 1984, 1649, Randnr. 12; Urteile des Gerichts vom 24. Januar 1992 in der Rechtssache T-44/90, La Cinq/Kommission, Slg. 1992, II-1, Randnr. 42, und vom 29. Juni 1993 in der Rechtssache T-7/92, Asia Motor France u. a./Kommission, Slg. 1993, II-669, Randnr. 30).

48 Die Kommission ist somit nicht verpflichtet, in der Begründung ihrer Entscheidungen zu allen Argumenten Stellung zu nehmen, auf die die Betroffenen ihren Antrag stützen. Es genügt, wenn sie die die Entscheidung tragenden Tatsachen und rechtlichen Erwägungen darstellt.

49 In der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission die Hauptmerkmale der Schiffe und ihre technische Eignung für die Beförderung anderer Waren festgestellt; unter Berücksichtigung des Auslegungsvermerks rechtfertigten diese tatsächlichen Umstände ihrer Auffassung nach die Entscheidung.

50 Sie hat daher ihre Weigerung, die Schiffe als Spezialschiffe im Sinne von Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung Nr. 1101/89 einzustufen, rechtlich ausreichend begründet.

51 Im übrigen können die Klägerinnen der Kommission nicht vorwerfen, sie habe die Auffassung der Mitgliedstaaten und der betroffenen Verbände nicht erwähnt. Denn nach Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c und der dreizehnten Begründungserwägung der Verordnung Nr. 1101/89 haben die Mitgliedstaaten und die Binnenschiffahrtsverbände eine konsultative Rolle. Folglich ist die Kommission nicht gehalten, den Standpunkt dieser Institutionen zu übernehmen. Da deren Auffassung nur den Wert einer Stellungnahme hat, beeinträchtigt eine etwaige Divergenz zwischen dieser Auffassung und derjenigen der Kommission nicht die Gültigkeit der Kommissionsentscheidung. Die Kommission war daher nicht verpflichtet, die Klägerinnen im einzelnen über die Auffassung der Mitgliedstaaten und der betroffenen Verbände zu unterrichten.

52 Die angefochtene Entscheidung ist somit nicht mit einem Begründungsmangel behaftet.

53 Folglich ist der zweite Klagegrund ebenfalls zurückzuweisen.

54 Nach alledem ist die Klage insgesamt abzuweisen.

Kosten

55 Gemäß Artikel 87 § 2 der Verfahrensordnung ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen. Da die Klägerinnen mit ihrem Vorbringen unterlegen sind und die Kommission beantragt hat, ihnen die Kosten aufzuerlegen, haben die Klägerinnen die Kosten zu tragen.

Aus diesen Gründen

hat

DAS GERICHT (Vierte Kammer)

für Recht erkannt und entschieden:

1. Die Klage wird abgewiesen.

2. Die Klägerinnen tragen die Kosten des Verfahrens.

Lindh Lenaerts Cooke

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 1. Oktober 1998.

Der Kanzler Die Präsidentin

H. Jung P. Lindh