ARREST VAN HET GERECHT (Vierde kamer)
1 oktober 1998 *

In zaak T-155/97,

Natural van Dam AG, vennootschap naar Zwitsers recht, gevestigd te Bazel (Zwitserland),

Danser Container Line BV, vennootschap naar Nederlands recht, gevestigd te Sliedrecht (Nederland),

vertegenwoordigd door M. J. van Dam, advocaat te Rotterdam, domicilie gekozen hebbende te Luxemburg bij F. Entringer, advocaat aldaar, Rue Phillipe II 34 A,

verzoeksters,

tegen

Commissie van de Europese Gemeenschappen, aanvankelijk vertegenwoordigd door B. J. Drijber, vervolgens door L. Pignataro en M. Lugard, leden van haar juridische dienst, als gemachtigden, domicilie gekozen hebbende te Luxemburg bij C. Gómez de la Cruz, lid van haar juridische dienst, Centre Wagner, Kirchberg,

verweerster,

* Procestaal: Nederlands.

betreffende een verzoek tot nietigverklaring van beschikking SG(97) D/1862 van de Commissie van 7 maart 1997 houdende weigering om verzoeksters voor drie door hen te bouwen vaartuigen een ontheffing te verlenen krachtens artikel 8, lid 3, sub c, van verordening (EEG) nr. 1101/89 van de Raad van 27 april 1989 betreffende de structurele sanering van de binnenvaart (PB L 116, blz. 25),

wijst

HET GERECHT VAN EERSTE AANLEG (Vierde kamer),

samengesteld als volgt: P. Lindh, kamerpresident, K. Lenaerts en J. D. Cooke, rechters,

griffier: A. Mair, administrateur

gezien de stukken en na de mondelinge behandeling op 14 mei 1998,

het navolgende

Arrest

De aan het geding ten grondslag liggende feiten

1 Verordening (EEG) nr. 1101/89 van de Raad van 27 april 1989 betreffende de structurele sanering van de binnenvaart (PB L 116, blz. 25; hierna: „verordening nr. 1101/89"), beoogt de vermindering van de structurele overcapaciteit ten aanzien van de vloten die in alle sectoren van de markt voor het vervoer over de binnenwateren bestaat. Hiertoe wordt in een op gemeenschapsniveau gecoördineerde

sloopactie alsmede in begeleidende maatregelen voorzien. Op grond van de „oud-voor-nieuw-regel" is de eigenaar van een in de vaart te brengen nieuw vaartuig verplicht, een daarmee gelijkwaardig tonnage te laten slopen, waarvoor hij geen sloopuitkering ontvangt. Indien hij dat niet doet, moet hij een speciale bijdrage betalen aan het daartoe opgerichte fonds waaronder zijn nieuwe vaartuig ressorteert (artikel 8, lid 1, van verordening nr. 1101/89).

2 Artikel 8, lid 3, sub c, van verordening nr. 1101/89 voorziet in de mogelijkheid, „gespecialiseerde vaartuigen" uit te sluiten van de toepassing van deze algemene regeling.

3 Op 7 december 1990 stelde de Commissie na raadpleging van de lidstaten en de representatieve binnenvaartorganisaties een notitie op, betreffende het ontwikkelen van algemene criteria voor de beoordeling van aanvragen om ontheffing van de „oud-voor-nieuw-regel" voor gespecialiseerde vaartuigen (verordening nr. 1101/89 van de Raad) (hierna: „interpretatieve notitie").

4 Volgens deze notitie kan een ontheffing worden verleend, indien de drie volgende cumulatieve voorwaarden zijn vervuld:

— het vaartuig dient speciaal ontworpen te zijn voor het vervoer van één bepaalde ladingsoort en dient technisch ongeschikt te zijn voor het vervoer van andere ladingsoorten;

— de betrokken ladingsoort kan of mag niet worden vervoerd door schepen die niet over de bedoelde speciale uitrusting beschikken;

— de eigenaar van een speciaal vaartuig dient te verklaren geen andere ladingsoorten te zullen vervoeren, zolang de „oud-voor-nieuw-regel" van kracht is, en bereid te zijn achteraf alsnog de speciale „oud-voor-nieuw-bijdrage" te

betalen, indien hij, om wat voor reden dan ook, met dat schip andere ladingsoorten zal vervoeren in de genoemde periode.

5 Natural van Dam AG en Danser Container Line BV, die een containerlijn over de Rijn exploiteren, overwogen de bouw van drie gespecialiseerde vaartuigen, bestemd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in containers, die onder de vlag van Zwitserland of van een lidstaat zouden varen.

6 Op 5 juli 1996 verzochten zij de Commissie om een ontheffing krachtens artikel 8, lid 3, sub c, van verordening nr. 1101/89.

7 Tot staving van hun verzoek wezen zij op de voordelen, zowel voor de scheepvaartmarkt als voor het algemene vervoersbeleid om het wegvervoer te ontlasten, van de ontwikkeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren met gespecialiseerde vaartuigen, waarvoor geen kwantitatieve beperkingen gelden. Betaling van de in verordening nr. 1101/89 voorziene bijdrage zou hun project economisch en commercieel onhaalbaar maken en zou een haaks op het algemeen vervoersbeleid staand effect hebben.

8 Voorts gaven zij een opsomming van de technische specificaties van deze aan de veiligheidseisen beantwoordende vaartuigen en wezen zij op de financiële lasten die deze met zich brachten. Huns inziens rechtvaardigde de omvang van de gedane investeringen de vrijstelling van betaling van de „oud-voor-nieuw-bijdrage".

9 Ten slotte stelden zij, dat deze gespecialiseerde vaartuigen ook voor het vervoer van containers met andere lading zouden worden gebruikt, ofschoon dit vervoer gewoonlijk door conventionele vaartuigen geschiedde.

10 Op 25 oktober 1996 werden de lidstaten en de representatieve binnenvaartorganisaties geraadpleegd overeenkomstig de procedure van artikel 8, lid 3, sub c, van verordening nr. 1101/89.

11 Na deze raadpleging deelde de Commissie verzoeksters bij brief van 7 maart 1997 [SG(97) D/1862] mee, dat zij hun de gevraagde ontheffing niet zou verlenen (hierna: „bestreden beschikking").

12 Onder verwijzing naar de voorwaarden in haar interpretatieve notitie stelde zij in de eerste plaats, dat de drie betrokken vaartuigen technisch geschikt waren voor het vervoer van andere ladingsoorten dan gevaarlijke stoffen en, in de tweede plaats, dat deze stoffen eveneens met conventionele vaartuigen kunnen worden vervoerd, die aan de technische voorschriften van het Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn voldoen (hierna: „ADNR").

13 Zij leidde hieruit af, dat de ingebruikneming van de betrokken vaartuigen zou bijdragen tot een vergroting van de vlootcapaciteit waarvoor maatregelen tot structurele sanering golden, en dat de vaartuigen daarom niet als „gespecialiseerd" in de zin van artikel 8, lid 3, sub c, van verordening nr. 1101/89 konden worden aangemerkt.

Het procesverloop en de conclusies van partijen

14 Bij op 7 mei 1997 ter griffie van het Gerecht neergelegd verzoekschrift hebben verzoeksters het onderhavige beroep tot nietigverklaring van de bestreden beschikking ingesteld.

15 Op rapport van de rechter-rapporteur heeft het Gerecht (Vierde kamer) besloten zonder instructiemaatregelen tot de mondelinge behandeling over te gaan. Krachtens artikel 64 van het Reglement voor de procesvoering heeft het verzoeksters echter om overlegging van het ADNR gevraagd. Verzoeksters hebben aan dit verzoek voldaan.

16 Ter terechtzitting van 14 mei 1998 zijn partijen in hun pleidooien gehoord en hebben zij geantwoord op vragen van het Gerecht.

17 Verzoeksters concluderen dat het het Gerecht behage:

— de bestreden beschikking nietig te verklaren;

— verweerster in de kosten te verwijzen.

18 De Commissie, verweerster, concludeert dat het het Gerecht behage:

— het beroep te verwerpen;

— verzoeksters in de kosten te verwijzen.

Ten gronde

19 Tot staving van hun beroep voeren verzoeksters een aanzienlijk aantal argumenten aan, die in twee middelen kunnen worden verdeeld: schending van verordening nr. 1101/89 en schending door de Commissie van haar motiveringsplicht.

Het eerste middel: schending van verordening nr. 1101/89

Argumenten van partijen

20 Verzoeksters zijn van mening, dat hun vaartuigen als gespecialiseerd in de zin van artikel 8, lid 3, sub c, van verordening nr. 1101/89 moeten worden aangemerkt en dus in aanmerking moeten komen voor de ontheffing van de „oud-voor-nieuw-regel".

21 Tot staving van dit standpunt voeren zij vier argumenten aan.

22 Om te beginnen heeft de Commissie in de bestreden beschikking hun verzoek niet op de juiste wijze aan de doelstelling van verordening nr. 1101/89 getoetst. Dit doel is niet, de mogelijkheid af te remmen dat het vervoer van nieuwe ladingstromen door de binnenvaart geschiedt, doch deze mogelijkheid juist te ontwikkelen. Tot staving van deze verklaring beroepen zij zich op de tweede overweging van de considerans van verordening nr. 1101/89, volgens welke het aandeel van de binnenvaart in de vervoersmarkt in haar geheel blijft afnemen als gevolg van het voortschrijdend veranderingsproces in de basisindustrieën die in hoofdzaak via de waterwegen van grondstoffen worden voorzien. De drie vaartuigen zouden hebben bijgedragen tot de totstandkoming van een sector voor het vervoer van specifieke gevaarlijke stoffen, waarin, daar het een nieuwe sector betreft, geen sprake is van een situatie van overcapaciteit die verordening nr. 1101/89 beoogt te verminderen.

Concluderend stellen zij, dat bij een juiste uitlegging van artikel 8, lid 3, sub c, van verordening nr. 1101/89, hun vaartuigen in aanmerking hadden moeten komen voor de ontheffing.

23 In de tweede plaats betwisten zij het standpunt van de Commissie, dat de mogelijkheid om andere goederen te vervoeren belet dat hun vaartuigen als gespecialiseerde vaartuigen kunnen worden aangemerkt. Huns inziens leidt deze mogelijkheid tot de ontwikkeling van een nieuw segment van de markt voor het vervoer over de binnenwateren — het vervoer van gevaarlijke stoffen in containers — waar geen structurele overcapaciteit heerst, en kan de binnenvaart hierdoor een nieuw aandeel in de vervoersmarkt in het algemeen krijgen.

24 In de derde plaats betwisten verzoeksters de verklaring van de Commissie, dat de drie vaartuigen bijdragen tot de vergroting van de overcapaciteit van de vloot. In dit verband herhalen zij hun argumenten betreffende de doelstelling van verordening nr. 1101/89 en preciseren zij, dat de drie vaartuigen het begin zouden hebben gevormd van een nieuw logistiek concept, waaruit de totstandkoming van de specifieke markt voor containervervoer zou zijn voortgevloeid. Een dergelijke nieuwe markt bevordert het vervoer per binnenschip, dat in de plaats komt van het huidige vervoer over de weg. Anders dan de Commissie stelt, boden deze vaartuigen dus een nieuwe concurrentiekracht ten opzichte van de andere sectoren, waardoor geen vlootcapaciteit was toegevoegd.

25 In de vierde plaats zijn verzoeksters van mening, dat uit de technische kenmerken van de vaartuigen en uit hun conformiteit met het ADNR (bijlage B1, randnummers 10111 e. v. en 10400 e. v. van het ADNR) blijkt, dat het gespecialiseerde vaartuigen zijn. Blijkens het ADNR gaat het in casu niet om gevaarlijke stoffen in het algemeen, maar om specifieke gevaarlijke stoffen, waardoor de vaartuigen voor het vervoer van deze stoffen bijzondere technische kenmerken moeten hebben.

26 Verzoeksters' vaartuigen behoren huns inziens dus tot een specifieke categorie in het kader van het ADNR. In dit verband betwisten verzoeksters de bewering van de Commissie, dat de toepassing en de eerbiediging van het ADNR niet impliceren, dat het om specifieke vaartuigen gaat. Teneinde het beoogde vervoer van specifieke gevaarlijke stoffen over de binnenwateren commercieel mogelijk te maken, worden voor de betrokken vaartuigen speciale bouwtechnieken toegepast, waarvoor conventionele vaartuigen niet in aanmerking komen. Zowel de bijzondere bouwtechnieken als het feit dat de samenladingsverboden van het ADNR voor de drie betrokken vaartuigen niet gelden, geven aan dat het om gespecialiseerde vaartuigen gaat.

27 De Commissie betwist de relevantie van al deze argumenten, aangezien zij volgens haar de doelstelling van verordening nr. 1101/89 miskennen, namelijk het verminderen van de structurele overcapaciteit in de binnenvaartsector. De betrokken vaartuigen voldoen aan geen van de drie cumulatieve voorwaarden voor ontheffing, zoals in de interpretatieve notitie uiteengezet. In dit verband wijst verweerster met name op het feit, dat de vaartuigen voor het vervoer van meerdere soorten goederen zouden worden gebruikt. Ten slotte meent zij, dat het gespecialiseerde karakter van vaartuigen in de zin van artikel 8, lid 3, sub c, van verordening nr. 1101/89 niet kan voortvloeien uit de eerbiediging van de voorschriften van het ADNR, aangezien het ADNR algemeen geldt voor alle vaartuigen die gevaarlijke stoffen vervoeren.

Beoordeling door het Gerecht

28 Artikel 1 van verordening nr. 1101/89 luidt:

„1. Voor de binnenschepen die worden gebruikt voor goederenvervoer tussen twee of meer punten op de binnenwateren van de lidstaten gelden maatregelen tot structurele sanering van de binnenvaart, onder de bij deze verordening vastgestelde voorwaarden.

2. De in lid 1 bedoelde maatregelen omvatten:

— beperking van de structurele overcapaciteit door middel van op gemeenschapsniveau gecoördineerde sloopacties,

— begeleidende maatregelen om te voorkomen dat de bestaande overcapaciteit nog groter wordt of nieuwe overcapaciteit ontstaat."

29 Deze bepaling moet worden uitgelegd in het licht van de tweede en de derde overweging van de considerans van de verordening, die luiden:

„overwegende dat voor deze sector niet wordt verwacht dat de vraag in de komende jaren zo zal toenemen dat deze overcapaciteit kan worden opgevangen; dat het aandeel van de binnenvaart in de vervoersmarkt in haar geheel blijft afnemen als gevolg van het voortschrijdend veranderingsproces in de basisindustrieën die in hoofdzaak via de waterwegen van grondstoffen worden voorzien;

(...)

overwegende dat de overcapaciteit zich over het algemeen in alle sectoren van de binnenvaartmarkt voordoet; dat de vast te stellen maatregelen bijgevolg van algemene aard moeten zijn en op alle vrachtschepen en duwboten betrekking moeten hebben (...)".

30 Artikel 8, lid 3, sub c, van de verordening bepaalt:

„De Commissie kan na raadpleging van de lidstaten en de op communautair niveau representatieve binnenvaartorganisaties, gespecialiseerde vaartuigen uitsluiten van de toepassing van lid 1."

31 Als afwijking van de algemeen geldende regeling moet deze bepaling eng en in het licht van de doelstellingen van verordening nr. 1101/89 worden uitgelegd.

32 Verzoeksters menen op deze afwijking aanspraak te kunnen maken, met name omdat verordening nr. 1101/89 zich niet zou verzetten tegen de ingebruikneming van nieuwe vaartuigen die op een nieuw deel van de markt voor de binnenvaart worden ingezet, namelijk het vervoer van gevaarlijke stoffen in containers. Dit soort vervoer vormt huns inziens namelijk een nieuw aanbod, dat niet bijdraagt tot de vergroting van de op de markt voor de binnenvaart bestaande overcapaciteit.

33 Tijdens de procedure hebben verzoeksters echter verklaard, dat de betrokken vaartuigen niet alleen bestemd waren voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, maar eveneens voor het vervoer van andere goederen (zie punt 9 hierboven). Ter terechtzitting hebben zij zelfs gepreciseerd, dat zij van plan waren andere goederen te vervoeren, zolang het vervoer van gevaarlijke stoffen in containers op zich niet economisch levensvatbaar was.

34 Uit de verklaringen van verzoeksters blijkt dus duidelijk, dat hun vaartuigen zouden hebben bijgedragen tot de vergroting van de ruimcapaciteit van de vloten voor het vervoer van andere goederen, waarvoor reeds een situatie van overcapaciteit bestaat. De ingebruikneming van die vaartuigen zou dus in strijd zijn geweest met de doelstellingen van verordening nr. 1101/89.

35 In dit opzicht is het irrelevant, dat de betrokken vaartuigen op een afzonderlijk segment van de markt voor de binnenvaart — de markt voor containervervoer — worden ingezet. Gelet op de structuur en de doelstelling van verordening nr. 1101/89 kan slechts een ontheffing krachtens artikel 8, lid 3, sub c, van die verordening worden verleend, indien nieuwe vaartuigen niet bijdragen tot de vergroting van de capaciteit van het vervoer van goederen die met andere, reeds op de markt voor de binnenvaart aanwezige vaartuigen kunnen worden vervoerd. Bij de beoordeling van de vraag, of de ingebruikneming van een nieuw vaartuig bijdraagt

tot de vergroting van de in die sector bestaande overcapaciteit, moet dus rekening worden gehouden met de markt voor de binnenvaart in haar geheel.

36 Verzoeksters' argument dat hun vaartuigen zouden hebben bijgedragen tot de ontlasting van het wegvervoer en tot de vergroting van de concurrentiekracht van de binnenvaart, doet evenmin af aan de conclusie, dat de ingebruikneming van verzoeksters' vaartuigen zou hebben ingedruist tegen de doelstelling van verordening nr. 1101/89. Uit de door verzoeksters tijdens de schriftelijke procedure verstrekte toelichtingen en met name uit hun verklaring, dat de vaartuigen andere typische goederen voor de markt voor de binnenvaart hadden kunnen vervoeren (zie de punten 33 en 34 hierboven), blijkt immers, dat zij met de voorgenomen ingebruikneming van hun vaartuigen niet uitsluitend de ontlasting van het wegvervoer beoogden. Onder deze omstandigheden kon de doelstelling van ontlasting van het wegvervoer, hoe legitiem deze op zich ook is, geen handelwijze rechtvaardigen waardoor de bestaande overcapaciteit nog groter zou worden.

37 Met betrekking tot verzoeksters' argument dat uit het feit dat de betrokken vaartuigen aan de voorschriften van het ADNR voldoen, blijkt dat het gespecialiseerde vaartuigen zijn, moet ten slotte worden gepreciseerd, dat de in dat reglement neergelegde veiligheidsvoorschriften en technische voorwaarden, afhankelijk van de aard en de fysische eigenschappen van de vervoerde stoffen, in meer of mindere mate dwingend gelden voor alle voor het vervoer van gevaarlijke stoffen bestemde vaartuigen. Gevaarlijke stoffen in de zin van het ADNR zijn immers alle voorwerpen en materialen waarvan het vervoer enkel onder bepaalde voorwaarden is toegestaan.

38 Ook al voldeden de betrokken vaartuigen, wat hun constructie betreft, daadwerkelijk aan de strenge voorschriften van het ADNR, het ging dus niet om gespecialiseerde vaartuigen in de zin van artikel 8, lid 3, sub c, van verordening nr. 1101/89.

39 Het feit dat zij aan de voorschriften van het ADNR voldeden, is dus irrelevant voor de beslechting van het geding.

40 Bovendien blijkt uit de toelichtingen van verzoeksters, dat voor de betrokken vaartuigen, indien zij aan de strenge technische voorwaarden van het ADNR voldeden, de samenladingsverboden niet zouden gelden. Die vaartuigen hadden dus tegelijkertijd meerdere soorten goederen mogen vervoeren, zodat zij tot de bestaande overcapaciteit in de sector binnenvaart hadden kunnen bijdragen.

41 Hieruit volgt, dat de Commissie zich terecht op het standpunt heeft gesteld, dat voor de betrokken vaartuigen geen ontheffing kon worden verleend, met name omdat verzoeksters de bedoeling hadden andere goederen te vervoeren dan die waarvoor hun vaartuigen speciaal waren gebouwd.

42 Uit het voorgaande volgt, dat het eerste middel moet worden afgewezen.

Het tweede middel: schending door de Commissie van haar motiveringsplicht

Argumenten van partijen

43 Verzoeksters stellen, dat de Commissie de technische kenmerken van de vaartuigen niet uitputtend heeft onderzocht. Bij haar beoordeling, dat de ingebruikneming van de drie vaartuigen zou bijdragen tot de vergroting van de vlootcapaciteit, heeft de Commissie geen rekening gehouden met de gunstige gevolgen, voor de binnenvaart, van het verwerven van een nieuwe markt, die tot dan aan het wegvervoer was voorbehouden.

44 Voorts heeft de Commissie niet aangegeven, wat het standpunt van de lidstaten en de betrokken organisaties inhield. Bovendien hebben laatstgenoemden zich bij hun beoordeling op onjuiste feiten gebaseerd. Anders dan de Commissie stelt, kunnen de betrokken gevaarlijke stoffen immers niet worden vervoerd met conventionele vaartuigen, die niet van een speciale uitrusting zijn voorzien.

45 De Commissie betwist deze argumenten. Zij wijst er met name op, dat het feit dat de drie vaartuigen technisch geschikt waren voor het vervoer van andere goederen, op zich volstond om verzoeksters een ontheffing te weigeren, hetgeen expliciet uit de bestreden beschikking volgt.

46 Bovendien biedt het advies van de lidstaten en de betrokken organisaties, dat overigens niet bindend is, voldoende steun voor de bestreden beschikking.

Beoordeling door het Gerecht

47 De verplichting een individuele beschikking te motiveren heeft tot doel, de gemeenschapsrechter in staat te stellen de wettigheid ervan na te gaan en de belanghebbende de gelegenheid te geven de gronden van de genomen maatregel te kennen, zodat hij zijn rechten kan verdedigen en kan nagaan of de beslissing al dan niet gegrond is (zie met name arrest Hof van 28 maart 1984, Bertoli/Commissie, 8/83, Jurispr. blz. 1649, punt 12; arresten Gerecht van 24 januari 1992, La Cinq/Commissie, T-44/90, Jurispr. blz. II-1, punt 42, en 29 juni 1993, Asia Motor France e. a./Commissie, T-7/92, Jurispr. blz. II-669, punt 30).

48 De Commissie is dus niet verplicht, in de motivering van haar beschikkingen een standpunt te bepalen met betrekking tot alle argumenten die de belanghebbenden tot staving van hun verzoek aanvoeren. Zij kan volstaan met een uiteenzetting van de feiten en rechtsoverwegingen die in het bestek van de beschikking van wezenlijk belang zijn.

49 In de bestreden beschikking is zij ingegaan op de voornaamste kenmerken van de vaartuigen en hun technische geschiktheid voor het vervoer van andere goederen: feitelijke gegevens die, gelet op de interpretatieve notitie, haars inziens de beschikking rechtvaardigen.

50 Haar weigering om de betrokken vaartuigen als gespecialiseerde vaartuigen in de zin van artikel 8, lid 3, sub c, van verordening nr. 1101/89 aan te merken, heeft zij rechtens dus toereikend gemotiveerd.

51 Bovendien kunnen verzoeksters de instelling niet verwijten, dat zij niet het standpunt van de lidstaten en de betrokken organisaties heeft vermeld. Uit artikel 8, lid 3, sub c, juncto de dertiende overweging van de considerans, van verordening nr. 1101/89 blijkt immers, dat de lidstaten en de representatieve binnenvaartorganisaties een adviserende rol hebben. Hieruit volgt, dat de Commissie niet gehouden is hun standpunt te volgen. Daar hun standpunt slechts de waarde van een advies heeft, kan een eventueel verschil tussen hun standpunt en dat van de Commissie niet de geldigheid van de beschikking van de instelling aantasten. Onder deze omstandigheden was de Commissie niet gehouden, verzoeksters van alle details van het standpunt van de lidstaten en van de betrokken organisaties op de hoogte te stellen.

52 Hieruit volgt, dat de bestreden beschikking niet gebrekkig is gemotiveerd.

53 Mitsdien moet het tweede middel eveneens worden afgewezen.

54 Uit het voorgaande volgt, dat het beroep in zijn geheel moet worden verworpen.

Kosten

55 Volgens artikel 87, lid 2, van het Reglement voor de procesvoering wordt de in het ongelijk gestelde partij in de kosten verwezen, voor zover zulks is gevorderd. Aangezien verzoeksters in het ongelijk zijn gesteld, dienen zij overeenkomstig de conclusies van de Commissie in de kosten te worden verwezen.

HET GERECHT VAN EERSTE AANLEG (Vierde kamer),

rechtdoende:

1) Verwerpt het beroep.

2) Verwijst verzoeksters in de kosten.

Lindh Lenaerts Cooke

Uitgesproken ter openbare terechtzitting te Luxemburg op 1 oktober 1998.

De griffier

H. Jung

De president van de Vierde kamer

P. Lindh