

URTEIL DES GERICHTS (Fünfte Kammer)

1. Februar 2000 *

In der Rechtssache T-63/98

Transpo Maastricht BV mit Sitz in Maastricht (Niederlande),

Marco Ooms, Teneuzen (Niederlande),

Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt M. J. van Dam, Rotterdam, Zustellungs-
anschrift: Kanzlei des Rechtsanwalts F. Entringer, 34 A, rue Philippe II, Luxem-
burg,

Kläger,

gegen

Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch M. Lugard und
L. Pignataro, Juristischer Dienst, als Bevollmächtigte, Zustellungsbevoll-
mächtigter: C. Gómez de la Cruz, Juristischer Dienst, Centre Wagner, Luxem-
burg-Kirchberg,

Beklagte,

wegen Nichtigerklärung der Entscheidung der Kommission vom 13. Februar
1998, mit der diese die Anwendung von Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c der

* Verfahrenssprache: Niederländisch.

Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates vom 27. April 1989 über die Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt (ABl. L 116, S. 25) auf das Schiff *Durance* der Kläger abgelehnt hat,

erläßt

DAS GERICHT ERSTER INSTANZ
DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN (Fünfte Kammer)

unter Mitwirkung des Präsidenten J. D. Cooke sowie des Richters R. García-Valdecasas und der Richterin P. Lindh,

Kanzler: J. Palacio González, Verwaltungsrat

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

folgendes

Urteil

Sachverhalt

- 1 Die Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates vom 27. April 1989 über die Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt (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, das aus einem Drittland eingeführt wurde oder aus einem mit den Schiffahrtsstraßen der Gemeinschaft nicht verbundenen nationalen Wasserstraßennetz kommt, 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 Buchstabe a der Verordnung Nr. 1101/89).

- 2 Nach Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung Nr. 1101/89 kann die Kommission nach Anhörung der Mitgliedstaaten und der Binnenschiffahrtsverbände auf Gemeinschaftsebene „Spezialschiffe“ von der Anwendung des Absatzes 1 ausschließen.

- 3 Am 7. Dezember 1990 verfaßte die Kommission nach Konsultation der Mitgliedstaaten, der Schweiz, der verschiedenen Abwrackfonds und der Binnenschiffahrtsverbände auf Gemeinschaftsebene einen Vermerk über die Definition allgemeiner Kriterien für die Prüfung von Anträgen auf Befreiung von Spezialschiffen von der Verordnung Nr. 1101/89 (nachstehend: 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 Am 1. Oktober 1996 stellte einer der Kläger, die Firma Transpo Maastricht, bei der Kommission einen Antrag gemäß Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung Nr. 1101/89 auf Befreiung von der Anwendung des Artikels 8 Absatz 1 der Verordnung.
- 6 Dieser Antrag betraf das in *Durance* umgetaufte Motorschiff *Venture* (nachstehend: *Durance*), das 1955 in Dienst genommen worden war. 1982 wurde die *Durance* so umgebaut, daß sie für den Transport pulverförmiger Stoffe geeignet war. 1996 wurde sie von Transpo Maastricht gekauft und speziell für den Transport trockener Flugasche umgebaut. 1997 wurde sie an den zweiten Kläger, Marco Ooms, verkauft.
- 7 Transpo Maastricht begründete ihren Antrag im wesentlichen damit, daß die *Durance*, falls auf sie Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung Nr. 1101/89 anwendbar sei, als ungeeignet für den Transport anderer Waren als trockener Flugasche zu betrachten sei, da sie Spezialvorrichtungen aufweise, die für deren Transport erforderlich seien. Für den Fall, daß sie mit diesem Schiff eine andere Art von Waren transportieren wolle, sei sie bereit, die Regel „alt für neu“ voll zur Anwendung zu bringen.
- 8 Am 21. März 1997 wurde die Sachverständigengruppe „Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt“ (nachstehend: Sachverständigengruppe) in Gegenwart von Vertretern der betroffenen Mitgliedstaaten, der Schweiz und der Abwrackfonds dieser Länder nach Maßgabe des Auslegungsvermerks konsultiert.

- 9 Im Protokoll dieser Sitzung heißt es:

„Im Verlauf der Diskussion warfen die Berufsvertretungen die Frage auf, ob dieses Schiff tatsächlich für den Transport einer einzigen Warenkategorie bestimmt und ohne Veränderung seiner Konstruktion für den Transport anderer Waren ungeeignet sei. Der niederländische Abwrackfonds wurde ersucht, diese Frage zu prüfen und der Kommission das Ergebnis seiner Prüfung mitzuteilen.

Es bestand Einvernehmen, daß, falls die Ergebnisse des niederländischen Abwrackfonds mit den für die Befreiung eines Schiffes von der Regel ‚alt für neu‘ aufgestellten Voraussetzungen übereinstimmen sollten, die Delegationen eine Befreiung des für den Transport von Flugasche bestimmten Schiffes befürworten; anderenfalls sind sie der Auffassung, daß sie versagt werden sollte.“

- 10 Am 1. April 1997 forderte das Directoraat-Generaal Goederenvervoer (niederländische Generaldirektion für Warentransport beim Ministerium für Verkehr und Waterstaat; nachstehend: niederländische Generaldirektion Transport) die Scheepvaartinspectie (niederländische Binnenschiffahrtsinspektion; nachstehend: Schiffahrtsinspektion) auf, zu untersuchen, ob die *Durance* speziell so ausgerüstet sei, daß sie „nur ein einziges Produkt“ transportieren könne.
- 11 Mit Schreiben vom 14. Mai 1997 antwortete die Schiffahrtsinspektion:

„Die Frage, die Sie stellen, ist ganz spezieller Art, und wir haben insoweit nicht das erforderliche ‚Know-how‘. Wir haben uns daher an eine renommierte Firma gewandt und sie um Informationen gebeten. Diesen Informationen ist folgendes zu entnehmen:

Wenn ein Schiff für den Transport pulverförmiger Stoffe in Tanks ausgerüstet wird, werden dabei die besonderen Eigenschaften des zu transportierenden

Stoffes berücksichtigt. Die Gestaltung der Transporttanks ist grundsätzlich nicht stoffabhängig. Der Unterschied liegt vielmehr in der Konzeption des Belüftungssystems. Die Abweichungen sind geringfügig. Beim Transport eines anderen Stoffes als desjenigen, für das die Ausrüstung vorgesehen wurde, funktioniert dieses System nicht optimal.“

12 Am 23. Mai 1997 wurde der Befreiungsantrag in einer Sitzung der Kommission, von Vertretern der betreffenden Mitgliedstaaten, der Schweiz und der Abwrackfonds erneut besprochen.

13 Mit Schreiben vom 27. Mai 1997 übermittelte die niederländische Generaldirektion Transport Transpo Maastricht einen Bericht über die Sitzung vom 21. März 1997, in der ihr Antrag auf Befreiung erörtert worden war. In diesem Schreiben hieß es:

„Die Schlußfolgerung [der Schiffahrtsinspektion] (vgl. Anhang) ermöglicht der Kommission keine Entscheidung, weil sie insbesondere nicht angibt, ob das fragliche Schiff nur ein Produkt transportieren kann.

Wie Sie wissen, ist die Gewährung einer Befreiung unmittelbar davon abhängig, daß nur ein Produkt transportiert werden kann.

Die Schlußfolgerung [der Schiffahrtsinspektion] könnte daher die Kommission veranlassen, Ihren Antrag abzulehnen.

Als niederländischer [Abwrack-]Fonds bin ich aber der Meinung, daß Ihnen optimal Gelegenheit gegeben werden muß, Ihren Antrag zu untermauern, damit eine Befreiung trotz allem gewährt werden kann.

Sowohl die Kommission als auch die anderen Mitgliedstaaten teilen diese Auffassung.

Ich bitte Sie daher, uns den Nachweis zu erbringen, daß das betreffende Schiff nur ein Produkt transportieren kann.“

- 14 In ihrem Schreiben vom 18. Juli 1997 an die niederländische Generaldirektion Transport erklärte Transpo Maastricht, dem Schreiben der Schiffahrtsinspektion vom 14. Mai 1997 sei zu entnehmen, daß die *Durance* speziell dafür umgebaut worden sei, daß sie nur ein Produkt transportieren könne, so daß eingehende Informationen über ihre Konzeption insoweit nicht erforderlich seien.
- 15 Am 5. Oktober 1997 teilte der Leiter der Abteilung Binnenschifffahrt der niederländischen Generaldirektion Transport der Kommission folgendes mit:

„Mit Schreiben vom 27. Mai dieses Jahres habe ich die Firma Transpo Maastricht BV um den endgültigen Nachweis ersucht, daß [die *Durance*] nur einen speziellen Stoff transportieren kann.

Sowohl das Schreiben der Schiffahrtsinspektion als auch die Antwort von Transpo Maastricht BV vom 18. Juli dieses Jahres sind insoweit nicht eindeutig.

Ich bin daher der Auffassung, daß das Schiff in seiner gegenwärtigen Ausstattung mehrere pulverförmige Stoffe transportieren kann.

Aus diesem Grund empfehle ich der Kommission, entsprechend zu beschließen.“

- 16 Am 14. Oktober 1997 schrieb Transpo Maastricht erneut an die niederländische Generaldirektion Transport und fügte ihrem Brief ein Schreiben vom 23. September 1996 bei, das ihr die Gesellschaft International Pneumatic Equipment Consultants (nachstehend: IPEC) übermittelt hatte. Diesem Schreiben sei zu entnehmen, daß die *Durance* für den Transport anderer Stoffe als Flugasche nicht geeignet sei.
- 17 Am 17. Oktober 1997 wurde die Sachverständigengruppe von der Kommission konsultiert und sprach sich einstimmig gegen die beantragte Befreiung aus.
- 18 Mit Schreiben vom 13. Februar 1998 teilte die Kommission Transpo Maastricht mit, daß sie ihr die Befreiung gemäß Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung Nr. 1101/89 für Spezialschiffe nicht erteile (nachstehend: angefochtene Entscheidung).
- 19 Die Kommission erinnerte zunächst an die in ihrem Auslegungsvermerk festgelegten Kriterien und wies dann darauf hin, daß die *Durance* nicht speziell für den Transport einer bestimmten Ware gebaut worden sei und daß die Kläger die Vornahme der erforderlichen Veränderungen und Anpassungen für den Umbau in ein Spezialschiff nicht nachgewiesen hätten.

- 20 Ferner führte sie aus, daß sich Transpo Maastricht gegenüber ihren Forderungen nach detaillierten technischen Informationen auf ihr Geschäftsgeheimnis berufen habe. Daraus habe sie geschlossen, daß die *Durance* für den Transport mehrerer Warentypen geeignet sei. Die Möglichkeit, mit diesem Schiff ein „den Ausstoß von Verbrennungsgasen begrenzendes Produkt“ zu transportieren, sei nicht entscheidend.
- 21 Die Kommission kam zu dem Ergebnis, die *Durance* sei nicht ausreichend spezialisiert, um die Kriterien ihres Auslegungsvermerks zu erfüllen, und stellte fest, daß dieses Ergebnis durch die Untersuchung des niederländischen Transportministeriums bestätigt worden sei.

Verfahren und Anträge der Parteien

- 22 Die Kläger haben mit Klageschrift, die am 16. April 1998 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen ist, die vorliegende Klage erhoben.
- 23 Das Gericht (Fünfte Kammer) hat auf Bericht des Berichterstatters beschlossen, die mündliche Verhandlung zu eröffnen, und hat gemäß Artikel 64 § 3 seiner Verfahrensordnung die Kläger und die Kommission aufgefordert, vor der Sitzung eine Reihe von Fragen schriftlich zu beantworten. Dies ist mit Schreiben vom 16. und 17. Juni 1999 geschehen.
- 24 Die Parteien haben in der Sitzung vom 6. Juli 1999 mündlich verhandelt und Fragen des Gerichts beantwortet.

25 Die Kläger beantragen,

- die angefochtene Entscheidung für nichtig zu erklären und ihnen die beantragte Befreiung zu gewähren;

- der Beklagten die Kosten aufzuerlegen.

26 Die Kommission beantragt,

- die Klage abzuweisen;

- den Klägern die Kosten aufzuerlegen.

Begründetheit

27 Die Kläger machen im wesentlichen drei Klagegründe geltend, mit denen sie erstens die Verletzung der im Auslegungsvermerk festgelegten Kriterien für die Einstufung von Schiffen als Spezialschiffe, zweitens einen Verstoß gegen den Grundsatz des kontradiktorischen Verfahrens und drittens einen Verstoß gegen das Diskriminierungsverbot rügen. Im Rahmen des ersten Klagegrundes machen die Kläger ferner geltend, die Kommission habe die Ziele der Sanierungspolitik für den Binnenschiffsgüterverkehr mißachtet.

Zum ersten Klagegrund: Verletzung der im Auslegungsvermerk festgelegten Kriterien für die Einstufung von Schiffen als Spezialschiffe

Vorbringen der Parteien

- 28 Die Kläger sind zunächst der Auffassung, daß zwischen den beiden ersten im Auslegungsvermerk genannten Kriterien ein Widerspruch bestehe. Das Verbot, die betreffende Ware mit Schiffen zu befördern, die nicht über technische Spezialeinrichtungen verfügten, sei unvereinbar mit dem Erfordernis, daß das Schiff speziell für die Beförderung einer bestimmten Warenkategorie konstruiert sein müsse und ohne Konstruktionsänderung nicht für die Beförderung anderer Waren geeignet sein dürfe.
- 29 Die Kläger wenden sich ferner gegen die Anwendung der Kriterien des Auslegungsvermerks durch die Kommission in der angefochtenen Entscheidung.
- 30 Zum ersten Kriterium weisen sie drauf hin, daß die Behauptung der Kommission, die *Durance* sei nicht speziell für die Beförderung einer bestimmten Warenkategorie konstruiert, fehlgehe, weil dieses Schiff umgebaut worden sei, um zunächst den Transport von pulverförmigen Stoffen und dann speziell von Flugasche durchführen zu können.
- 31 Außerdem sei die Kommission in ihrer Klagebeantwortung (Randnr. 21) davon ausgegangen, daß die Voraussetzung, daß ein Schiff für die Beförderung anderer Waren technisch ungeeignet sein müsse, nicht bedeute, daß dies unmöglich sein müsse. Mithin gehe es nicht um die Feststellung, was das Schiff gegebenenfalls transportieren könne, sondern darum, für welche Art der Beförderung es wirklich geeignet sei. Die niederländische Generaldirektion Transport habe folglich das erste Kriterium fehlerhaft angewandt, wie sich aus ihren Schreiben vom 1. April, 27. Mai und 5. Oktober 1997 ergebe. Ferner sei die Kommission beim Erlaß der angefochtenen Entscheidung zu Unrecht davon ausgegangen, daß die Kläger den

Nachweis zu erbringen hätten, daß die *Durance* nur ein bestimmtes Produkt transportieren könne.

- 32 Auch wenn es zutreffe, daß die *Durance* andere Arten von Waren transportieren könne, sei sie doch im Sinne des ersten Kriteriums für diese Art der Beförderung nicht geeignet. Die Kommission habe insoweit weder das Schreiben der Schiffsfahrtsinspektion vom 14. Mai 1997 berücksichtigt, in dem es heiße, daß beim Transport eines anderen Stoffes das System nicht optimal funktioniere, noch das Schreiben von Transpo Maastricht vom 18. Juli 1997, aus dem hervorgehe, daß kein anderes Produkt in angemessener Weise befördert werden könne, und schließlich auch nicht das Schreiben der IPEC vom 23. September 1996, wonach das Schiff nach den erfolgten Umbauten für den Transport anderer Waren als Flugasche ungeeignet sei.
- 33 Insoweit sei die Behauptung, es sei nicht nachgewiesen, daß die *Durance* Änderungen erfahren habe, die ihr nur den Transport einer einzigen Art von Waren erlaubten, falsch. So ergebe sich aus dem Befreiungsantrag, daß das Schiff 1996 zu diesem Zweck umgebaut worden sei und „mit Spezialeinrichtungen für den staubfreien Umschlag pulverförmiger Flugasche ausgerüstet ist, um den geltenden Umweltschutzvorschriften zu genügen“. Die Erfüllung dieses Kriteriums ergebe sich auch aus den besonderen technischen Merkmalen des Schiffes, die in den der Kommission bekannten Schreiben der Schiffsfahrtsinspektion vom 14. Mai 1997 und von Transpo Maastricht vom 18. Juli 1997 aufgeführt seien. Außerdem heiße es in der angefochtenen Entscheidung, daß die Schiffsfahrtsinspektion im Schreiben vom 14. Mai 1997 „die erforderlichen Veränderungen und Anpassungen [aufzählt], um das Schiff in ein Spezialschiff umzubauen“. Außerdem müsse, da nach dem Standpunkt der Kommission die technischen Merkmale der Ausrüstung von den besonderen Eigenschaften des zu transportierenden Stoffes abhängen, festgestellt werden, daß die für den Transport von Flugasche bestimmte *Durance* ein Spezialschiff sei.
- 34 Darüber hinaus sei das Vorbringen der Kommission unbegründet, sie habe die für ihre Beurteilung erforderlichen technischen Informationen wegen des Geschäftsgeheimnisses, das man ihr entgeengehalten habe, nicht bekommen können. In

Wirklichkeit habe sich das Unternehmen, bei dem die Schiffsinspektion Auskünfte habe einholen wollen, dieser gegenüber auf das Geschäftsgeheimnis berufen. Die Kläger seien auf jeden Fall bereit, jede von der Kommission verlangte Auskunft zu geben, wie ihr bereits in den Schreiben von Transpo Maastricht, insbesondere in deren Schreiben vom 18. Juli 1997, das den Vorschlag enthalte, eine Inspektion des Schiffes durchzuführen, mitgeteilt worden sei. Die Kommission habe in diesem Zusammenhang keine ergänzende Auskunft verlangt.

- 35 Unzutreffend sei auch die Beurteilung der Kommission, daß die *Durance* nicht ausreichend spezialisiert sei. Dieser Beurteilung sei zu entnehmen, daß die Kommission die Spezialisierung des Schiffes einräume, daraus aber nicht die erforderlichen Konsequenzen ziehe und nicht begründe, inwiefern sie unzureichend sei; damit führe die Kommission vage „Spezialisierungsgrade“ ein.
- 36 Zum zweiten Kriterium des Auslegungsvermerks habe die Kommission in Randnummer 21 ihrer Klagebeantwortung ausgeführt, daß die beförderte Ware selbst spezieller Art sein müsse. Eine solche Voraussetzung werde aber in Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung Nr. 1101/89 nicht aufgestellt, der nur von Spezialschiffen und nicht von Spezialwaren spreche. Außerdem sei die Kommission in früheren Entscheidungen davon ausgegangen, daß der Transport von Asche unter die Ausnahme in Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung Nr. 1101/89 fallen sollte; deshalb stelle Asche eine spezielle Ware und keine Kategorie von Waren dar. Daher hätten die Kläger, als sie ihren Befreiungsantrag darauf gestützt hätten, daß die *Durance* trockene Flugasche transportiere, den Kriterien der Kommission lediglich eine zusätzliche Spezifizierung hinzugefügt.
- 37 Schließlich habe die Kommission die Ziele der Sanierungspolitik für den Binnenschiffsgüterverkehr mißachtet.

- 38 Die Kommission sei nämlich in der angefochtenen Entscheidung zu Unrecht davon ausgegangen, daß die *Durance* „zur Erhöhung der Flottenkapazität im Sinne der Strukturbereinigungsregeln der Verordnung Nr. 1101/89“ beitrage. Die *Durance* transportiere nur Flugasche, und in diesem Marktsegment gebe es keine Überkapazität. Schließlich trage dieses Segment zur Entlastung des Transports auf der Straße bei, wo dieser Stoff bisher befördert worden sei.
- 39 Damit entspreche die Herausnahme des Schiffes aus dem Anwendungsbereich von Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung Nr. 1101/89 den in dieser Verordnung festgelegten Zielen.
- 40 Die Kläger seien bereit, ihre Behauptungen mit allen rechtlichen Mitteln und insbesondere durch Zeugen und Sachverständige zu beweisen.
- 41 Die Kommission weist zunächst darauf hin, daß die beiden ersten Kriterien ihres Auslegungsvermerks nicht widersprüchlich seien, sondern sich im Gegenteil gegenseitig ergänzten. Die Voraussetzung, daß das betreffende Schiff über bestimmte technische Einrichtungen verfügen müsse, bedeute nämlich nicht, daß es unmöglich sein müsse, verschiedene Arten von Waren damit zu transportieren. Außerdem treffe es nicht zu, daß die Stellen, die ihre Stellungnahme zu der beantragten Befreiung hätten abgeben sollen, dabei auf andere als die in ihrem Auslegungsvermerk festgelegten Kriterien zurückgegriffen hätten.
- 42 Überdies könne die *Durance* trotz ihrer speziellen technischen Merkmale nicht als Spezialschiff betrachtet werden, weil sie in der Lage sei, mehrere Arten von Waren zu transportieren. Die Kläger hätten insoweit trotz der Aufforderung durch die niederländische Generaldirektion Transport in ihrem Schreiben vom 27. Mai 1997 und unbeschadet des Mißverständnisses in der Frage des Geschäftsgeheimnisses nicht nachgewiesen, daß die *Durance* nur eine Warenart transportieren könne.

- 43 Zu beanstanden sei insoweit auch die extensive Auslegung des ersten Kriteriums durch die Kläger, nach der die Verwendung des betreffenden Schiffes für den Transport anderer Arten von Waren zulässig sei. Diese Auslegung sei unvereinbar mit der Zielsetzung der Verordnung Nr. 1101/89 und dem 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), wonach Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung Nr. 1101/89 als Ausnahme von der geltenden allgemeinen Regelung eng auszulegen sei.
- 44 Außerdem hätten die Kläger nicht nachgewiesen, daß die *Durance* den Anforderungen der geltenden Umweltschutzvorschriften für den ausschließlichen Transport von Flugasche entsprochen habe.
- 45 Ferner belege entgegen der Behauptung der Kläger das Schreiben der Schifffahrtsinspektion vom 14. Mai 1997 an die niederländische Generaldirektion Transport, daß die *Durance* mehrere Arten von Waren transportieren könne. Auch die allgemeinen Hinweise auf technische Merkmale im Schreiben der Transpo Maastricht vom 18. Juli 1997 könnten diesen Schluß nicht entkräften. Insoweit sei die Lage der *Durance* mit der des Schiffes *VOF Challenger* zu vergleichen, bei dem die beantragte Befreiung wegen seiner Fähigkeit, mehrere Arten pulverförmiger Produkte zu transportieren, abgelehnt worden sei. Außerdem minderten die im Schreiben der IPEC vom 23. September 1996 genannten Veränderungen und Anpassungen — selbst wenn sie durchgeführt worden sein sollten, was nicht erwiesen sei — die Fähigkeit des Schiffes nicht, mehrere Arten von Waren zu transportieren.
- 46 Schließlich sei es unzutreffend, wenn die Kläger behaupteten, es seien verschiedene Spezialisierungsgrade eingeführt worden. Allein die Anwendung der im Auslegungsvermerk festgelegten Kriterien und insbesondere des Erfordernisses, daß das betreffende Schiff für den Transport anderer Arten von Waren ungeeignet sein müsse, habe im vorliegenden Fall die Weigerung gerechtfertigt, die beantragte Befreiung zu gewähren.

- 47 Zum zweiten Kriterium vertritt die Kommission die Auffassung, daß die allgemeine Bezeichnung „pulverförmige Ware“ ein breites Sortiment von Waren abdecke. Schiffe, die wie die *VOF Challenger* pulverförmige Waren transportierten, seien systematisch der Regel „alt für neu“ unterworfen worden.
- 48 Zur angeblichen Mißachtung der Ziele der Sanierungspolitik für den Binnenschiffsgüterverkehr sei erstens darauf hinzuweisen, daß die im Auslegungsvermerk genannten Kriterien auf Wunsch der betroffenen Mitgliedstaaten, der Schweiz, der verschiedenen Abwrackfonds und der Binnenschiffahrtsverbände auf Gemeinschaftsebene festgelegt worden seien, die sie gebilligt hätten; diese Kriterien seien seither vielfach angewandt worden.
- 49 Zweitens sei es Ziel der Verordnung Nr. 1101/89 gewesen, die strukturelle Überkapazität im Bereich der Binnenschiffahrt durch Abwrackmaßnahmen zu beseitigen und das Gleichgewicht von Angebot und Nachfrage mit Hilfe der Regel „alt für neu“ aufrechtzuerhalten. Daher könnten nur Schiffe, die alle drei Kriterien des Auslegungsvermerks erfüllten, vom Anwendungsbereich der Regel ausgeschlossen werden.
- 50 Drittens komme es nicht auf die Frage an, ob das betreffende Marktsegment durch Überkapazität gekennzeichnet sei, da die Verordnung Nr. 1101/89 allgemeiner Natur sei und die gesamte Binnenschiffahrt betreffe. Allein die Einhaltung der Kriterien für die Anwendung von Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung könne die Gewährung der beantragten Befreiung rechtfertigen.
- 51 Außerdem sei einziges Ziel der Regel „alt für neu“ die Sanierung des Sektors der Binnenschiffahrt durch Verminderung der bestehenden Überkapazität, so daß der Transfer des Transports bestimmter Arten von Waren von der Straße auf die Binnengewässer eine Befreiung in keiner Weise rechtfertigen könne.

- 52 Schließlich habe Transpo Maastricht in ihrem Schreiben vom 16. Dezember 1996 angegeben, daß die *Durance* beim Inkrafttreten der Verordnung Nr. 1101/89 das Wasserstraßennetz von Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, den Niederlanden und der Schweiz nicht befahren habe, und damit bestätigt, daß die Verordnung seinerzeit für dieses Schiff nicht gegolten habe.

Würdigung durch das Gericht

- 53 Zunächst ist festzuhalten, daß die Regel „alt für neu“ gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung Nr. 1101/89 für Schiffe gilt, die die mit den übrigen Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft nicht verbundenen inländischen Binnenwasserstraßen verlassen. Dem Schreiben von Transpo Maastricht vom 16. Dezember 1996 an die Kommission ist aber zu entnehmen, daß die *Durance* beim Inkrafttreten der Verordnung Nr. 1101/89 das mit den übrigen Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft verbundene inländische Binnenwasserstraßennetz nicht befuhr. Im übrigen haben die Kläger im Rahmen der vorliegenden Klage nicht in Abrede gestellt, daß die *Durance* beim Inkrafttreten dieser Verordnung nicht unter die Verordnung fiel. Folglich ist davon auszugehen, daß die *Durance* unter die allgemeine Regelung in Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a fällt.
- 54 In der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission festgestellt, daß die Kläger die Vornahme der erforderlichen Veränderungen und Anpassungen, um das fragliche Schiff in ein Spezialschiff umzubauen, nicht nachgewiesen hätten.
- 55 Somit ist zu prüfen, ob den von den Klägern der Kommission vorgetragene Gesichtspunkten unterbreiteten Unterlagen entnommen werden kann, daß die fraglichen technischen Veränderungen vorgenommen worden sind. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß die Rechtmäßigkeit eines Gemeinschaftsrechtsakts im Rahmen einer Nichtigkeitsklage gemäß Artikel 173 des Vertrages (nach Änderung jetzt Artikel 230 EG) auf der Grundlage der Informationen zu prüfen ist, über die die Kommission bei Erlass des Aktes verfügte (vgl. z. B. Urteile des Gerichts vom 25. Juni 1998 in den Rechtssachen T-371/94

und T-394/94, British Airways u. a./Kommission, Slg. 1998, II-2405, Randnr. 81, und vom 4. März 1999 in der Rechtssache T-87/96, Assicurazioni Generali und Unicredito/Kommission, Slg. 1999, II-203, Randnr. 70).

- 56 In dem Befreiungsantrag vom 1. Oktober 1996 heißt es zwar, daß „das Schiff mit Spezialeinrichtungen für den staubfreien Umschlag pulverförmiger Flugasche ausgerüstet ist, um den geltenden Umweltschutzvorschriften zu genügen“.
- 57 Entgegen der Behauptung der Kläger ergibt sich indessen weder aus dem Schreiben der Schiffsverkehrsinspektion an die niederländische Generaldirektion Transport vom 14. Mai 1997 noch aus dem Schreiben der IPEC an Transpo Maastricht vom 23. September 1996, daß die *Durance* mit diesen Einrichtungen versehen worden wäre.
- 58 Das Schreiben vom 14. Mai 1997 enthält lediglich eine allgemeine Beschreibung der technischen Merkmale, die Schiffe aufweisen müssen, die für den Transport pulverförmiger Stoffe in Tanks ausgerüstet sind, und läßt in keiner Weise erkennen, daß die *Durance* mit einer solchen Ausrüstung versehen war (vgl. den entsprechenden Auszug in Randnr. 11 dieses Urteils).
- 59 Im Schreiben der IPEC an Transpo Maastricht vom 23. September 1996 heißt es:

„Auf Ihre Anfrage übermitteln wir Ihnen unsere Bemerkungen zu den erforderlichen Anpassungen und Änderungen an dem von Ihnen erworbenen Schiff [*Durance*], um es gemäß den nachstehenden Beschreibungen und Arbeiten für den Transport von Flugasche auszurüsten.“

...

Diese Anpassungen bewirken, daß das Schiff faktisch nicht mehr für den Transport einer anderen Ladung als Flugasche geeignet ist.

In der Hoffnung, Ihnen gedient zu haben, gehen wir davon aus, daß die vorstehenden Punkte nach Rücksprache durchgeführt werden.“

- 60 Auch diesem Schreiben läßt sich daher nicht entnehmen, daß die betreffenden technischen Veränderungen vorgenommen worden wären.
- 61 Insoweit kann der Auslegung der Kläger in ihren Antworten auf die Fragen des Gerichts und in ihrem Vortrag in der mündlichen Verhandlung, daß der letzte Satz des Schreibens vom 23. September 1996 einem anderen Schiff als der *Durance* gelte, nicht gefolgt werden. Auch wenn die Kläger zur Stützung ihrer Auffassung ein Schreiben der IPEC vom 16. Juni 1999 vorgelegt haben, in dem es heißt, der streitige Satz beziehe sich auf ein anderes Schiff des gleichen Eigentümers, kann dem Schreiben vom 23. September 1996, in dem nur die *Durance* erwähnt wird, keinesfalls entnommen werden, daß es ein anderes Schiff betroffen haben könnte.
- 62 Folglich ist die Kommission zu Recht davon ausgegangen, daß die Kläger nicht den Nachweis erbracht hatten, daß die technischen Einrichtungen, die es ihres Erachtens ermöglichten, die *Durance* als Spezialschiff im Sinne von Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung Nr. 1101/89 einzustufen, verwirklicht worden waren.
- 63 Im übrigen haben die Kläger weder bewiesen noch auch nur behauptet, daß die Umbauten der *Durance* im Jahr 1982 aus ihr ein Spezialschiff im Sinne von

Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung Nr. 1101/89 gemacht hätten. Sie haben insoweit in ihrer Klageschrift zur Stützung der vorliegenden Klage lediglich vorgetragen, daß „dieses Schiff... aufgrund seines aktuellen Zustandes beurteilt werden [muß], d. h. für Flugasche umgebaut und ausgerüstet“.

- 64 Folglich greift das Vorbringen der Kläger, zwischen den ersten beiden Kriterien des Auslegungsvermerks bestehe ein Widerspruch und diese Kriterien seien im vorliegenden Fall falsch angewandt worden, nicht durch.
- 65 Schließlich wird die Behauptung, die zuständigen Stellen der Kommission seien u. a. mit dem Schreiben von Transpo Maastricht vom 18. Juli 1997 aufgefordert worden, die *Durance* zu inspizieren, durch den Inhalt dieses Schreibens und durch die Einlassung der Kläger in der mündlichen Verhandlung widerlegt, in der sie bestätigt haben, daß eine solche Aufforderung nie ergangen ist.
- 66 Zur angeblichen Unangemessenheit der Kriterien, die die Kommission in der angefochtenen Entscheidung im Zusammenhang mit den von der Gemeinschaftspolitik verfolgten Zielen der Strukturbereinigung herangezogen hat, ist daran zu erinnern, daß die Kommission in der angefochtenen Entscheidung zu Recht den Standpunkt vertreten hat, die Kläger hätten nicht dargetan, daß die technischen Änderungen, die ihres Erachtens aus dem betreffenden Schiff ein Spezialschiff gemacht hätten, auch durchgeführt worden seien.
- 67 Unter diesen Umständen bedarf es keiner Prüfung der Frage, ob die von der Kommission herangezogenen Kriterien, wie die Kläger meinen, mit den Zielen der Politik zur Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt, die mit dieser Verordnung verfolgt werden, nicht vereinbar sind.
- 68 Der erste Klagegrund ist daher zurückzuweisen.

Zum zweiten Klagegrund: Verstoß gegen den Grundsatz des kontradiktorischen Verfahrens

Vorbringen der Parteien

- 69 Die Kläger geben zunächst an, vom Auslegungsvermerk nichts gewußt zu haben.
- 70 Sie beanstanden zugleich, daß die Kommission sich auf eine Entscheidung der Sachverständigengruppe „Strukturereinigung in der Binnenschiffahrt“ berufen habe, in der diese sich einstimmig gegen die Gewährung der beantragten Befreiung ausgesprochen habe. Die Sachdienlichkeit des Tätigwerdens dieser Sachverständigengruppe sei zweifelhaft, weil gemäß Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung Nr. 1101/89 die Mitgliedstaaten und die Binnenschiffahrtsverbände auf Gemeinschaftsebene zu konsultieren seien.
- 71 Außerdem sei ihnen das Schreiben der niederländischen Generaldirektion Transport an die Kommission vom 5. Oktober 1997 nicht bekannt gewesen, in dem diese erklärt habe, nach dem Schreiben der Schiffahrtsinspektion vom 14. Mai 1997 und der Antwort von Transpo Maastricht vom 18. Juli 1997 könne die *Durance* mehrere Arten von Waren transportieren. Sie beantragen die Vorlage dieses Schreibens vom 5. Oktober 1997, dessen Schlußfolgerung falsch sei. Ferner ergebe sich aus dem Protokoll der Sitzung der Sachverständigengruppe „Strukturereinigung in der Binnenschiffahrt“ vom 17. Oktober 1997, daß nicht nur das Schreiben der niederländischen Generaldirektion Transport an die Kommission vom 5. Oktober 1997 falsch gehandhabt worden sei, sondern daß diese Direktion auch ein anderes als das von der Kommission herangezogene Kriterium verwendet habe.
- 72 Die Kommission erwidert, die in ihrem Auslegungsvermerk festgelegten Kriterien seien in enger Abstimmung mit den Mitgliedstaaten, den Fonds und den natio-

nen Berufsverbänden (darunter dem niederländischen Abwrackfonds) erarbeitet worden. Sie seien den Gewerbetreibenden der Binnenschifffahrt und somit auch Transpo Maastricht seit 1990 bekannt. Darüber hinaus ergäben sich diese Kriterien und ihre Bedeutung für die Gewährung der Befreiung aus der Korrespondenz zwischen den verschiedenen an dem Verfahren zur Prüfung des betreffenden Befreiungsantrags Beteiligten.

- 73 Sie sei zudem an die Meinung der Mitgliedstaaten und der Binnenschifffahrtsverbände nicht gebunden und im übrigen auch nicht verpflichtet, das Protokoll der Sitzungen dieser Beteiligten dem antragstellenden Unternehmen vor der Entscheidung über dessen Antrag zu übermitteln.
- 74 Auf jeden Fall ergebe sich aus den einzelnen Protokollen der Sitzungen von Vertretern der Mitgliedstaaten und der betroffenen Berufsverbände vom 21. März und 23. Mai 1997, daß die beantragte Ausnahme nicht gewährt werden könne, wenn die Kriterien nicht erfüllt seien. Die Sachverständigengruppe „Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt“ habe aber in ihrer Sitzung vom 17. Oktober 1997 den Standpunkt eingenommen, daß die *Durance* für den Transport anderer Waren als Flugasche geeignet sei.
- 75 Zur Ordnungsmäßigkeit des Verfahrens weist die Kommission darauf hin, daß sie die Sachverständigengruppe „Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt“ konsultiert habe, die aus Vertretern der Mitgliedstaaten und der Binnenschifffahrtsverbände auf Gemeinschaftsebene zusammengesetzt sei.
- 76 Schließlich seien entgegen der Behauptung der Kläger deren Standpunkt sowie die Schreiben vom 14. Mai, 18. Juli und 14. Oktober 1997 den Teilnehmern an der Sitzung vom 17. Oktober 1997 zur Kenntnis gebracht worden. Diese hätten in voller Sachkenntnis der Kommission einstimmig vorgeschlagen, die beantragte Befreiung nicht zu gewähren.

Würdigung durch das Gericht

- 77 Zunächst kann dem Vorbringen der Kläger, sie hätten von der Existenz des Auslegungsvermerks nichts gewußt, nicht gefolgt werden.
- 78 Aus dem Befreiungsantrag vom 1. Oktober 1996 geht nämlich eindeutig hervor, daß Transpo Maastricht die drei Kriterien kannte, die von der Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und den Berufsverbänden dieser Staaten in diesem Vermerk festgelegt worden waren.
- 79 In dem Befreiungsantrag heißt es hierzu:

„Diese Art der Ladung kann wegen der Staubigkeit von Schiffen ohne besondere Ausrüstung nicht transportiert werden ...

Wegen der eingebauten Ausrüstung ist das Schiff für den Transport anderer Arten von Ladungen ungeeignet.

Hilfsweise erklären wir uns bereit, falls Artikel 8 Absatz 1 für das Schiff gelten sollte, die Regel ‚alt für neu‘ voll anzuwenden, wenn aus irgendeinem Grund trotzdem eine andere Art von Ladung mit [der *Durance*] transportiert werden sollte.“

- 80 Speziell zum letzten Absatz des Schreibens haben die Kläger in ihrer Antwort auf eine Frage des Gerichts bestätigt, daß damit das dritte Kriterium des Auslegungsvermerks erfüllt werden sollte.
- 81 Auch das Vorbringen der Kläger, es liege ein Verstoß gegen Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung Nr. 1101/89 vor, weil die Mitgliedstaaten und die Binnenschiffsverbände nicht konsultiert worden seien, greift nicht durch.
- 82 Die Kommission hat nämlich die Ergebnisse der Sitzung der Sachverständigengruppe vom 21. März 1997 und ihrer Sitzung vom 23. Mai 1997 mit Vertretern der betroffenen Mitgliedstaaten, der Schweiz und der Abwrackfonds dieser Länder vorgelegt, in deren Verlauf der betreffende Befreiungsantrag geprüft und das Eingreifen des niederländischen Abwrackfonds gefordert worden war.
- 83 Im übrigen ergibt sich aus dem Protokoll der Sitzung dieser Sachverständigengruppe vom 17. Oktober 1997 folgendes:

„Die Befreiungsanträge für drei Spezialschiffe werden auf der Grundlage einer Aktennotiz der Dienststellen der Kommission geprüft. Ein Befreiungsantrag für ein viertes Schiff wurde in der Sitzung vorgelegt.

Die Abordnungen der Mitgliedstaaten und der Berufsverbände sind der Auffassung, daß die vier Befreiungsanträge abgelehnt werden müssen:

...

- c) Tankschiff für den Transport von Flugasche: Dieser Antrag wurde in den Sitzungen vom 21. März 1997 und vom 23. Mai 1997 geprüft; bei der letztgenannten Sitzung wurde der niederländische [Abwrack-]Fonds um Prüfung gebeten, ob das Schiff für den Transport anderer pulverförmiger Stoffe eingesetzt werden könne. In einem Schreiben vom 5. Oktober 1997 an die Europäische Kommission teilt der niederländische [Abwrack-]Fonds mit, daß ihm immer noch keine eindeutige Antwort des Schiffseigners vorliege, daß er aber meine, daß das Schiff, wie es jetzt ausgerüstet sei, sich für den Transport anderer Arten von Waren eigne. Die Abordnungen sind der Meinung, daß dem Befreiungsantrag daher nicht entsprochen werden sollte.“
- 84 Somit steht fest, daß die Kommission, wie in Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung Nr. 1101/89 vorgeschrieben, vor der angefochtenen Entscheidung die Mitgliedstaaten und die betroffenen Berufsverbände konsultiert hat.
- 85 Schließlich werfen die Kläger der Kommission vor, ihnen das Schreiben der niederländischen Generaldirektion Transport vom 5. Oktober 1997 nicht übermittelt zu haben.
- 86 Die Kommission ist indessen nicht gehalten, den Antragstellern den Standpunkt der Mitgliedstaaten und der Binnenschiffsverbände im einzelnen mitzuteilen, da diese nach Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung Nr. 1101/89 nur eine konsultative Rolle haben (vgl. Urteil Natural van Dam und Danser Container Line/Kommission, Randnr. 51).
- 87 Im Rahmen dieser konsultativen Stellungnahme ist aber in der Sitzung der Sachverständigengruppe „Strukturereinigung in der Binnenschifffahrt“ vom 21. März 1997 beschlossen worden, daß der niederländische Abwrackfonds prüfen soll, ob die *Durance* die technischen Eigenschaften eines Spezialschiffes aufweist, und der Kommission über das Ergebnis seiner Prüfung berichten soll.

Entsprechend diesem Auftrag nahm die niederländische Generaldirektion Transport eine Untersuchung beim klagenden Unternehmen und der Schifffahrtsinspektion vor. In dem streitigen Schreiben vom 5. Oktober 1997 teilte sie der Kommission die Ergebnisse ihrer Untersuchung mit.

- 88 Dieses Schreiben kann daher keinen höheren Stellenwert als den einer konsultativen Stellungnahme haben, und die Tatsache, daß die Kommission sich in der angefochtenen Entscheidung auf den Standpunkt gestellt hat, daß das Schreiben vom 5. Oktober 1997 ihre Einschätzung bestätige, kann daran nichts ändern.
- 89 Mithin ist davon auszugehen, daß die Kommission nicht verpflichtet war, den Klägern das Schreiben vom 5. Oktober 1997 zu übermitteln.
- 90 Nach alledem ist der zweite Klagegrund zurückzuweisen.

Zum dritten Klagegrund: Verstoß gegen das Diskriminierungsverbot

Vorbringen der Parteien

- 91 Die Kläger verweisen darauf, daß die Kommission zuvor gemäß Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung Nr. 1101/89 Befreiungen für Schiffe des gleichen Typs bewilligt habe, die die gleichen technischen Besonderheiten aufgewiesen hätten. Mithin müsse festgestellt werden, daß die *Durance* genau wie diese Schiffe nicht zur Erhöhung der bestehenden Überkapazität beitrage und die Merkmale eines Spezialschiffes besitze.

- 92 Die Kläger beantragen daher, die Kommission solle die Entscheidungen vorlegen, mit denen solche Befreiungen eingeräumt worden seien, und betrachten sich als Opfer einer Diskriminierung.
- 93 Außerdem sei ihr Befreiungsantrag nicht mit dem für das Schiff *VOF Challenger* gestellten und von der Kommission zurückgewiesenen Antrag zu vergleichen, da dieses Schiff zum Transport mehrerer Arten von Waren geeignet gewesen sei (Zement, Flugasche, Pulverkalkstein, ungelöschter Kalk). Des weiteren habe die Kommission mehrere für den Transport von Flugasche bestimmte Schiffe vom Anwendungsbereich der Regel „alt für neu“ ausgenommen.
- 94 Sie seien bereit, ihre Behauptungen mit allen rechtlichen Mitteln und insbesondere durch Zeugen und Sachverständige zu beweisen.
- 95 Die Kommission entgegnet, sie habe kürzlich dem Antrag der Kläger vergleichbare Befreiungsanträge zurückgewiesen, und legt eine jüngere abweisende Entscheidung in bezug auf das Schiff *VOF Challenger* vor. Allerdings sei die Zahl der Anträge auf Befreiung von der Regel „alt für neu“ beschränkt geblieben, was wohl auf die Auffassung der Schiffseigner zurückzuführen sei, daß sie keine Befreiung beanspruchen könnten.
- 96 Dreizehn in Belgien registrierte Schiffe seien der Regelung der Verordnung Nr. 1101/89 unterstellt worden, und ihre Eigner hätten aus diesem Grund den Sonderbeitrag „alt für neu“ entrichtet. Außerdem habe sie in zwei Entscheidungen vom 23. Mai 1990 und 3. Mai 1991 die Auffassung vertreten, daß eine Befreiung gemäß Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c für zwei Schiffe gewährt werden sollte, da die Antragsteller nachgewiesen hätten, daß die Kriterien des Auslegungsvermerks erfüllt seien.

Würdigung durch das Gericht

- 97 Die Kläger machen mit diesem Klagegrund geltend, die Kommission habe dadurch gegen das Diskriminierungsverbot verstoßen, daß sie Eignern von Schiffen, die die gleichen technischen Eigenarten wie die *Durance* aufgewiesen hätten, eine Befreiung gemäß Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung Nr. 1101/89 bewilligt habe. Sie fordern die Vorlage der entsprechenden Entscheidungen durch die Kommission.
- 98 Weist ein Schiff nicht die Merkmale eines Spezialschiffes im Sinne von Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung Nr. 1101/89 auf, so kann die in dieser Vorschrift vorgesehene Befreiung nicht mit der Begründung beansprucht werden, sie sei für ein anderes Schiff, das die gleichen technischen Besonderheiten aufweise, gewährt worden, wenn das Gericht nicht mit dem Fall des letztgenannten Schiffes befaßt ist (vgl. analog dazu Urteile des Gerichts vom 11. Dezember 1996 in der Rechtssache T-49/95, Van Megen Sports/Kommission, Slg. 1996, II-1799, Randnr. 56, und des Gerichtshofes vom 31. März 1993 in den Rechtssachen C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 und C-125/85 bis C-129/85, Ahlström Osakeyhtiö u. a./Kommission, Slg. 1993, I-1307, Randnr. 197).
- 99 Somit besteht für das Gericht kein Anlaß, der Kommission die Vorlage von Entscheidungen aufzugeben, die sie zuvor im gleichen rechtlichen Rahmen mit Bezug auf andere Schiffe getroffen hat.
- 100 Auf jeden Fall kann der Umstand, daß die Kommission in früheren Verfahren möglicherweise die Auffassung vertreten hat, daß die Befreiung gemäß Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung Nr. 1101/89 eingeräumt werden sollte, ihr nicht von vornherein das Recht nehmen, in einem neuen Fall anders zu entscheiden, wenn die Voraussetzungen des genannten Artikels nicht erfüllt sind.

- 101 Da die Kommission zu Recht den Standpunkt vertreten hat, die Kläger hätten nicht belegt, daß die technischen Änderungen, die ihres Erachtens aus dem betreffenden Schiff ein Spezialschiff gemacht hätten, auch durchgeführt worden seien, ist der Klagegrund eines Verstoßes gegen das Diskriminierungsverbot zurückzuweisen.
- 102 Schließlich braucht den Klägern nicht gestattet zu werden, ihre Behauptungen mit allen rechtlichen Mitteln zu beweisen. Den Akten ist nämlich eindeutig zu entnehmen, daß ihnen insbesondere im Schreiben der niederländischen Generaldirektion Transport vom 27. Mai 1997 an Transpo Maastricht (vgl. den entsprechenden Auszug in Randnr. 13 dieses Urteils) Gelegenheit gegeben wurde, die Richtigkeit ihrer Behauptungen im Verfahren der Kommission zur Prüfung ihres Befreiungsantrags zu beweisen.
- 103 Nach alledem ist die Klage insgesamt abzuweisen.

Kosten

- 104 Nach Artikel 87 § 2 der Verfahrensordnung ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen. Da die Kläger mit ihrem Vorbringen unterlegen sind, sind ihnen entsprechend dem Antrag der Kommission die Kosten aufzuerlegen.

Aus diesen Gründen

hat

DAS GERICHT (Fünfte Kammer)

für Recht erkannt und entschieden:

1. Die Klage wird abgewiesen.
2. Die Kläger tragen ihre eigenen Kosten sowie als Gesamtschuldner die Kosten der Kommission.

Cooke

García-Valdecasas

Lindh

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 1. Februar 2000.

Der Kanzler

Der Präsident

H. Jung

R. García-Valdecasas