SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS FRANCIS G. JACOBS
vom 16. März 1995 *

1. Das niederländische College van Beroep voor het Bedrijfsleven hat dem Gerichtshof mehrere Fragen nach der Auslegung der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates vom 27. April 1989 über die Strukturbereinigung in der Binnenschiffahrt [1] und der Auslegung und Gültigkeit der Verordnung (EWG) Nr. 1102/89 der Kommission vom 27. April 1989 mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates über die Strukturbereinigung in der Binnenschiffahrt [2] vorgelegt. Ich nenne diese Verordnungen nachstehend Verordnung des Rates bzw. Verordnung der Kommission.

Rechtsvorschriften

2. Ziel der Verordnung des Rates ist es, den strukturellen Schiffsraumüberhang bei den Flotten, die die Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft befahren, zu verringern. Sie sieht zu diesem Zweck die Einführung einer auf Gemeinschaftsebene koordinierten Abwrackaktion sowie Begleitmaßnahmen vor, die darauf abzielen, die Vergrößerung bestehender Kapazitätsüberhänge zu verhindern, die sogenannte Alt-für-neu-Regelung. Der Gerichtshof hat in seinem Urteil Driessen [3] auf Vorlage des College van Beroep voor het Bedrijfsleven die Gültigkeit der Übergangsbestimmungen der Alt-für-neu-Regelung geprüft und bestätigt. Die vorliegende Rechtssache betrifft die durch die Verordnung des Rates eingeführte koordinierte Abwrackaktion. Ich gehe zuerst auf die einschlägigen Rechtsvorschriften und die Umstände ein, die zu dem Ausgangsverfahren geführt haben, und prüfe dann die vorgelegten Fragen.

3. Die Verordnung des Rates verpflichtet jeden Mitgliedstaat, dessen Wasserstraßen mit denen eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind und dessen Flotte eine Kapazität von mehr als 100 000 Tonnen hat, zur Errichtung eines Abwrackfonds. [4] Jeder Fonds wird von den zuständigen Behörden des jeweiligen Mitgliedstaats unter Beteiligung seiner Binnenschiffahrtsverbände verwaltet. [5] Artikel 3 Absatz 3 bestimmt: „Jeder

* Originalsprache: Englisch.

1 — ABl. 1989, L 116, S. 25.

2 — ABl. 1989, L 116, S. 30, in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 3685/89 der Kommission, ABl. 1989, L 360, S. 20.

3 — In den verbundenen Rechtssachen C-13/92 bis C-16/92 (Driessen u. a., Slg. 1993, I-4751).

4 — Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung des Rates.

5 — Artikel 3 Absatz 2.

Fonds muß für Trockenladungsschiffe und Schubboote einerseits und Tankschiffe andererseits getrennte Konten führen." Für jedes unter die Verordnung des Rates fallende Schiff hat der Eigentümer an einen der Fonds einen Beitrag zu entrichten. Als allgemeine Regel ist der Beitrag an den Fonds des Mitgliedstaats zu entrichten, in dem das Schiff eingetragen ist. [6]

4. Artikel 5 Absatz 1 bestimmt, daß der Eigentümer beim Abwracken eines Schiffs aus dem Fonds, bei dem es gemeldet ist, im Rahmen der diesem zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel eine Abwrackprämie gemäß Artikel 6 erhält. Gemäß Artikel 6 legt die Kommission getrennt für Trockenladungsschiffe, Tankschiffe und Schubboote folgendes fest:

— die Höhe der für jedes Schiff an den Fonds zu zahlenden Jahresbeiträge,

— die Höhe der Abwrackprämien,

— den Zeitraum der Abwrackaktionen, in dem Abwrackprämien gezahlt werden,

und die Voraussetzungen für ihre Gewährung,

— die Bewertungskoeffizienten für die verschiedenen Binnenschiffstypen und -klassen. [7]

5. Die Jahresbeiträge an die Fonds und die Abwrackprämien müssen für alle Fonds einheitlich sein. [8] Nach Artikel 6 Absatz 4 wird die Höhe der Beitragssätze „unter Berücksichtigung der für die Binnenschiffahrtsunternehmen wirtschaftlich schwierigen Lage so festgesetzt, daß die Fonds ausreichende Mittel erhalten, um einen wirkungsvollen Beitrag zum Abbau der strukturellen Ungleichgewichte zwischen Angebot und Nachfrage in der Binnenschiffahrt leisten zu können". Die Kommission hat den Abwrackzeitraum, in dem Abwrackprämien gezahlt werden können, sowie die Voraussetzungen für die Gewährung dieser Prämien aufgrund der angestrebten Ziele für die einzelnen Schiffsklassen festzulegen, wobei sie den finanziellen Möglichkeiten der Fonds Rechnung trägt. [9]

6. Die Verordnung der Kommission wurde zur Durchführung von Artikel 6 der Verord-

6 — Artikel 4.

7 — Artikel 6 Absatz 1.
8 — Artikel 6 Absatz 2.
9 — Artikel 6 Absatz 5.

nung des Rates erlassen. Nach Auffassung der Kommission war die Flottenkapazität bei Trockenladungsschiffen und Schubbooten um 10 % und bei Tankschiffen um 15 % zu verringern [10]. Die Verordnung der Kommission legt die Höhe der Jahresbeiträge und der Abwrackprämien sowie die Voraussetzungen für die Gewährung dieser Prämien entsprechend fest. Nach Artikel 1 Absatz 2 wird ein Gesamtbetrag von 130,5 Millionen ECU für notwendig erachtet. Dieser Betrag wird auf drei getrennte Konten wie folgt aufgeteilt: 81,2 Millionen ECU für Trockenladungsschiffe, 44,3 Millionen ECU für Tankschiffe und 5 Millionen ECU für Schubboote.

7. Artikel 3 legt die Höhe der Jahresbeiträge fest, die die Eigentümer für die einzelnen Schiffstypen oder -klassen zu zahlen haben. Artikel 5 legt die Höhe der Abwrackprämie für die einzelnen Schiffstypen oder -klassen fest. Nach Artikel 6 Absatz 2 hat der Antragsteller in seinem Antrag anzugeben, welchen Prozentsatz der Abwrackprämie er zu erhalten wünscht. Dieser Prozentsatz kann zwischen 70 % und 100 % des anwendbaren Satzes liegen. Gemäß Artikel 6 Absatz 3 wird den ordnungsgemäß eingereichten Anträgen auf Abwrackprämien in Höhe von 70 % der anwendbaren Sätze vom Fonds im Rahmen der zur Verfügung stehenden Finanzmittel aus den verschiedenen Konten gemäß Artikel 1 Absatz 2 stattgegeben. Die Fondsinstanzen haben der Kommission jeden Monat eine Liste der eingegangenen Anträge auf Abwrackprämien in Höhe von 70 % zu übermitteln. Die Kommission hat darauf zu achten, daß diese Anträge nicht die gemäß Artikel 1 Absatz 2 verfügbaren Haushaltsmittel überschreiten.

8. Damit möglichst viel überhängiger Schiffsraum abgewrackt wird, ist ein Verfahren vorgesehen, bei dem Anträge auf einen niedrigeren Prozentsatz des anwendbaren Satzes gegenüber Anträgen auf einen höheren Prozentsatz den Vorrang erhalten. Nach Artikel 8 Absatz 1 werden die Anträge mit den niedrigsten Sätzen vorrangig berücksichtigt, wenn die Beträge, die für die Auszahlung der ordnungsgemäß eingereichten Anträge erforderlich sind, die gemäß Artikel 1 Absatz 2 verfügbaren Finanzmittel aus den verschiedenen Konten übersteigen. Nach Artikel 8 Absatz 2 stellt die Kommission bei diesem Auswahlverfahren zusammen mit den verschiedenen Fonds eine gemeinsame Liste aller ordnungsgemäß eingereichten Anträge auf. Die Anträge sind darin in der Reihenfolge steigender Prämiensätze geordnet. Diese Liste wird getrennt nach Trockenladungsschiffen, Tankschiffen und Schubbooten erstellt. Nach Artikel 8 Absatz 3 gewähren die nationalen Fonds die Abwrackprämien anhand der Liste innerhalb der Grenzen der gemäß Artikel 1 Absatz 2 verfügbaren Finanzmittel aus den verschiedenen Konten. Sind mehrere Anträge mit demselben Prämiensatz eingegangen, so erhalten die zuerst eingegangenen Anträge den Vorrang.

10 — Artikel 1 Absatz 1 der Verordnung der Kommission.

9. Artikel 8 Absatz 4 bestimmt, daß die genehmigten Anträge zu den beantragten Prämiensätzen abgewickelt werden, wenn die zur Auszahlung der ordnungsgemäß eingereichten Anträge erforderlichen Beträge niedriger als die gemäß Artikel 1 Absatz 2 verfügbaren Finanzmittel sind.

11. Die Verordnungen des Rates und der Kommission wurden mehrfach geändert. [15] Die Änderungen betreffen jedoch das vorliegende Verfahren nicht unmittelbar, da sie zum maßgeblichen Zeitpunkt nicht in Kraft waren.

Sachverhalt

10. Die Verordnungen des Rates und der Kommission beruhen auf dem Grundgedanken, daß die Kosten der koordinierten Abwrackaktion von den Binnenschiffahrtsunternehmen zu tragen sind, denen diese Aktion tatsächlich zugute kommen wird. Damit die Aktion ohne Verzögerung anlaufen kann, werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, den in ihrem Hoheitsgebiet gelegenen Fonds zinslose Darlehen zu gewähren. [11] Die Rückzahlung dieser Darlehen, die durch die von den Schiffseignern gezahlten Jahresbeiträge finanziert wird, hat innerhalb von zehn Jahren zu erfolgen. [12] Die Verordnung des Rates bestimmt, daß die Fonds untereinander in bezug auf die in Artikel 3 Absatz 3 genannten getrennten Konten finanziell solidarisch sind, womit bei der Rückzahlung der unverzinsten staatlichen Darlehen an die Fonds gewährleistet werden soll, daß der Tilgungszeitraum für alle Fonds gleich ist. [13] Die Verordnung der Kommission enthält dafür eine Sonderregelung. [14]

12. Herr Teirlinck (nachstehend: Kläger) reichte beim niederländischen Minister für Verkehr und Wasserwirtschaft (nachstehend: Beklagter) — der zuständigen Behörde für die koordinierte Abwrackaktion in den Niederlanden — zwei Anträge auf Abwrackprämie ein. Mit dem einen beantragte er für die Verschrottung seines Schubbootes „Tonny" eine Prämie in Höhe von 97 % des in Artikel 5 der Verordnung der Kommission vorgesehenen Satzes. Mit dem anderen Antrag beantragte er eine Prämie für die Verschrottung seines Schleppkahns (einem Trockenladungsschiff) „Neptunus III". Der Beklagte gab dem Antrag für die „Neptunus III" mit Bescheid vom 2. Juli 1990 statt, lehnte jedoch den Antrag für die „Tonny" mit Bescheid vom 19. September 1990 ab. Dieser Bescheid gab den Anlaß für das vorliegende Verfahren.

11 — Artikel 7 der Verordnung des Rates.

12 — Vgl. die Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung der Kommission sowie Artikel 6 Absatz 4 der Verordnung des Rates.

13 — Artikel 5 Absatz 2 und Artikel 6 Absatz 6 der Verordnung des Rates.

14 — Artikel 10 der Verordnung der Kommission.

15 — Änderungen der Verordnung des Rates: vgl. Artikel 6 der Verordnung (EWG) Nr. 3572/90 des Rates (ABl. 1990, L 353, S. 12), Verordnung (EG) Nr. 844/94 (ABl. 1994, L 98, S. 1), Verordnung (EG) Nr. 2812/94 der Kommission (ABl. 1994, L 298, S. 22). Vgl. auch Entschließung des Rates vom 24. Oktober 1994 zur Strukturbereinigung in der Binnenschiffahrt (ABl. 1994, C 309, S. 5). Änderungen der Verordnung der Kommission: Verordnung (EWG) Nr. 317/91 (ABl. 1991, L 37, S. 27), Verordnung (EWG) Nr. 3690/92 (ABl. 1992, L 374, S. 22), Verordnung (EG) Nr. 3433/93 (ABl. 1993, L 314, S. 10), Verordnung (EG) Nr. 3039/94 (ABl. 1994, L 322, S. 11).

13. In dem Bescheid vom 19. September 1990 wurde erläutert, daß der Antrag auf Abwrackprämie für die „Tonny" die Voraussetzungen des Artikels 5 Absatz 1 der Verordnung des Rates erfülle. Gemäß Artikel 8 der Verordnung der Kommission könne jedoch einem Antrag auf Abwrackprämie nur stattgegeben werden, wenn die Finanzmittel des entsprechenden in Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung der Kommission genannten Kontos ausreichten. Die Finanzmittel des Kontos für Schubboote reichten für die Zahlung der für die „Tonny" verlangten Prämie nicht aus. Zur Begründung verwies der Bescheid auf ein Schreiben der Kommission vom 29. Juni 1990 an die niederländischen Behörden.

14. Aus dem Schreiben der Kommission ergibt sich, daß die Vertreter der betroffenen Mitgliedstaaten [16], der Schweiz und der Fonds am 15. Juni 1990 zusammengekommen waren, um die Listen der bei den Fonds eingegangenen Anträge auf Abwrackprämie zu prüfen. Anhand dieser Listen wurde festgestellt, daß bei den Trockenladungs- und Tankschiffen der zur Auszahlung aller ordnungsgemäß eingereichten Anträge auf Abwrackprämien erforderliche Betrag niedriger als die verfügbaren Finanzmittel war. Deshalb wurden gemäß Artikel 8 Absatz 4 der Verordnung der Kommission alle ordnungsgemäß eingereichten Anträge auf Abwrackprämie zu den beantragten Prämiensätzen abgewickelt. Dagegen überschritt bei den Schubbooten der zur Zahlung der beantragten Abwrackprämien erforderliche Betrag die auf dem für diese Schiffsklasse vorgesehenen Konto verfügbaren Finanzmittel. Folglich wurde das Vorrangverfahren des Artikels 8 Absätze 1, 2 und 3 der Verordnung der Kommission angewendet. Die Kommission stellte zusammen mit den Fondsbehörden eine gemeinsame Liste der ordnungsgemäß eingereichten Anträge auf, die dem Schreiben beigefügt wurde. Angesichts der Begrenztheit der verfügbaren Finanzmittel wurden nur Anträge auf eine Prämie von 70 % des anwendbaren Satzes bewilligt. Alle Anträge auf höhere Prämien wurden abgelehnt. Zwei Anträge auf einen Prämiensatz von 70 % — ein an den französischen Fonds und ein an den niederländischen Fonds eingereichter Antrag — wurden ebenfalls abgelehnt, um die verfügbaren Mittel nicht zu überschreiten. Die Ablehnung dieser Anträge erfolgte aufgrund des in Artikel 8 Absatz 3 der Verordnung der Kommission vorgesehenen Kriteriums.

15. Der Kläger focht den Bescheid des Beklagten vom 19. September 1990, mit dem sein Antrag auf Abwrackprämie für die „Tonny" abgelehnt worden war, beim College van Beroep voor het Bedrijfsleven an, das den Gerichtshof um Vorabentscheidung ersucht.

16. Im Ausgangsverfahren erklärte der Kläger, sein Antrag sei deshalb abgelehnt worden, weil die Finanzmittel auf dem in Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung der Kommission vorgesehenen Konto für Schubboote nicht ausreichten. Gemäß Artikel 3 Absatz 3 der

16 — Das heißt, der Mitgliedstaaten, die nach der Verordnung des Rates zur Einrichtung eines Abwrackfonds verpflichtet sind, vgl. oben, Nr. 3.

Verordnung des Rates sei jedoch für Trockenladungsschiffe und Schubboote ein gemeinsames Konto einzurichten. Die Artikel 1 Absatz 2 und Artikel 8 der Verordnung der Kommission seien, soweit in ihnen die Einrichtung eines getrennten Kontos nur für Schubboote vorgeschrieben sei, ungültig, da sie der Verordnung des Rates zuwiderliefen. Der Kläger machte geltend, die von ihm für die „Tonny" verlangte Abwrackprämie hätte dem in Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung des Rates für Trockenladungsschiffe und Schubboote vorgesehenen gemeinsamen Konto zugerechnet werden müssen, zumal dieses Schiff zusammen mit der „Neptunus III" nur für die Beförderung von Trockenladungen eingesetzt worden sei. Ferner sei der Bescheid des Beklagten, mit dem sein Antrag abgelehnt worden sei, ungültig, weil er am 19. September 1990 und damit unter Verstoß gegen Artikel 6 Absatz 4 der Verordnung der Kommission ergangen sei. Nach diesem Artikel hätten die Fondsinstanzen bei Anträgen auf über 70 % der anwendbaren Sätze dem Antragsteller vor dem 1. September 1990 schriftlich mitteilen müssen, wie sein Antrag beschieden worden sei.

Vorabentscheidungsfragen

17. Das vorlegende Gericht stellt in dem Vorlageurteil fest, der einzige Grund für die Ablehnung des Antrags des Klägers sei gewesen, daß die Finanzmittel auf dem Konto für Schubboote nicht ausgereicht hätten. Der Antrag sei ordnungsgemäß eingereicht worden und erfülle alle sonstigen Voraussetzungen für die Gewährung einer Abwrackprämie. Zudem stellt das vorlegende Gericht fest, die zum maßgeblichen Zeitpunkt verfügbaren Finanzmittel auf dem für Trockenladungsschiffe eingerichteten Konto hätten einem Schreiben der Kommission vom 31. Mai 1992 an den Beklagten zufolge ausgereicht, um die Abwrackprämien für alle Schubboote zu zahlen, für die die Anträge aus dem Grund abgelehnt worden seien, daß die auf dem für Schubboote vorgesehenen Konto verfügbaren Mittel ausgeschöpft seien.

18. Aufgrund dieser Erwägungen hat das vorlegende Gericht folgende Fragen vorgelegt:

1) Ist Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates dahin auszulegen, daß ein ordnungsgemäß eingereichter Antrag auf Abwrackprämie für ein Binnenschiff, auf das diese Verordnung anwendbar ist, nicht abgelehnt werden kann, wenn der Rahmen der insgesamt für die koordinierten Abwrackmaßnahmen zur Verfügung stehenden Mittel noch nicht ausgeschöpft ist?

2) Ist, bei Verneinung der Frage 1, Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung Nr. 1101/89 dahin auszulegen, daß ein ordnungsgemäß eingereichter Antrag auf Abwrackprämie für ein Schubboot nicht abgelehnt werden kann, solange der Gesamtbetrag der finanziellen Mittel,

über die die Fonds auf dem gemeinsamen Konto für Trockenladungsschiffe und Schubboote gemäß Artikel 3 Absatz 3 dieser Verordnung verfügen, nicht ausgeschöpft ist?

3) Ist Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1102/89 der Kommission in Verbindung mit Artikel 8 dieser Verordnung dahin auszulegen, daß ein ordnungsgemäß eingereichter Antrag auf Abwrackprämie für ein Schubboot abzulehnen ist, wenn die zu seiner Bewilligung erforderlichen finanziellen Mittel den in Artikel 1 Absatz 2 für Schubboote aus den betroffenen Mitgliedstaaten genannten Betrag von 5 Millionen ECU überschreiten, ungeachtet der Tatsache, daß der dort für Trockenladungsschiffe und/oder für Tankschiffe genannte Betrag nach Bewilligung aller Prämienanträge in diesen beiden Klassen nicht ausgeschöpft ist?

4) Sind, falls die Fragen 2 und 3 zu bejahen sind, die genannten Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 1102/89 mit dem Gemeinschaftsrecht und insbesondere mit Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung Nr. 1101/89 vereinbar, wonach jeder Fonds zwei getrennte Konten führen muß?

5) Ist das Schreiben Nr. 56765 der Kommission vom 29. Juni 1990 an das Königreich der Niederlande, unterzeichnet vom Generaldirektor für Verkehr, als eine rechtsgültige Handlung anzusehen?

6) Ist bei Überschreitung der in Artikel 6 Absatz 4 der Kommissionsverordnung vorgesehenen Frist anzunehmen, daß einem Antrag auf Abwrackprämie stattgegeben wurde?

19. Die niederländische Regierung und die Kommission haben schriftliche Erklärungen abgegeben. Der Kläger hat vor dem Gerichtshof mündliche Ausführungen gemacht.

20. Ich werde die erste und die zweite Frage zusammen prüfen. Danach werde ich die anderen Fragen prüfen.

Zur ersten und zur zweiten Frage

21. Die erste und die zweite Frage betreffen die Auslegung von Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung des Rates, der bestimmt, daß der Eigentümer beim Abwracken eines Schiffs „aus dem Fonds, bei dem das Schiff gemeldet ist, im Rahmen der diesem zur Verfügung

stehenden finanziellen Mittel eine Abwrackprämie gemäß Artikel 6 erhält". Das vorlegende Gericht hat Zweifel hinsichtlich der Bedeutung der Wendung „im Rahmen der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel". Mit der ersten Frage möchte es wissen, ob Artikel 5 Absatz 1 dahin auszulegen ist, daß einem ordnungsgemäß eingereichten Antrag auf Abwrackprämie stattzugeben ist, wenn der Rahmen der Finanzmittel, über den die Fonds der Mitgliedstaaten insgesamt verfügen, ausreicht. Bei Verneinung dieser Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Artikel 5 Absatz 1 dahin auszulegen ist, daß einem ordnungsgemäß eingereichten Antrag auf Abwrackprämie für ein Schubboot stattzugeben ist, wenn die auf dem in Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung des Rates genannten gemeinsamen Konto für Schubboote und Trockenladungsschiffe verfügbaren Finanzmittel insgesamt ausreichen.

22. Nach Auffassung des Klägers ist die erste Frage zu verneinen und die zweite zu bejahen. Artikel 5 Absatz 1 unterscheide klar zwischen den „zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln" auf der einen und den Voraussetzungen „gemäß Artikel 6" auf der anderen Seite. Artikel 6 überlasse es der Kommission, die Höhe der Jahresbeiträge und der Abwrackprämien sowie die Voraussetzungen für die Gewährung dieser Prämien festzulegen. Er überlasse es ihr jedoch nicht, den Rahmen der verfügbaren Finanzmittel festzulegen. Dieser Rahmen sei in Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung des Rates bestimmt, wonach jeder Fonds zwei getrennte Konten — das eine für Trockenladungsschiffe und Schubboote und das andere für Tankschiffe — führen müsse.

23. Folglich seien die verfügbaren Mittel für Trockenladungsschiffe und Schubboote von denen für Tankschiffe getrennt. Daher sei die erste Frage zu verneinen. Da Artikel 3 Absatz 3 für Trockenladungsschiffe und Schubboote ein gemeinsames Konto vorsehe, seien dagegen für diese Schiffstypen die verfügbaren Finanzmittel ein einheitlicher Gesamtbetrag, und die zweite Frage sei somit zu bejahen.

24. Ich halte dieses Vorbringen nicht für überzeugend. Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung des Rates sieht zwar für Trockenladungsschiffe und Schubboote ein gemeinsames Konto vor; wie die Kommission ausführt, bedeutet dies aber nicht, daß die Abwrackprämien für Trockenladungsschiffe und für Schubboote aus denselben Mitteln zu finanzieren sind. Die Verordnung des Rates legt nur den Rahmen für die koordinierte Abwrackaktion fest und überläßt es der Kommission, eine Reihe von für das Anlaufen dieser Aktion wesentlichen Entscheidungen zu treffen. Insbesondere ergibt sich aus der Verordnung des Rates eindeutig, daß es Sache der Kommission ist, die Finanzmittel zu bestimmen, die für die Zahlung der Abwrackprämien für jede Schiffsklasse zur Verfügung zu stellen sind.

25. Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung des Rates verpflichtet die Kommission, *getrennt* für Trockenladungsschiffe, Tankschiffe und Schubboote die Höhe der Jahresbeiträge und der Abwrackprämien, den Zeitraum der Abwrackaktionen und die Voraussetzungen für die Gewährung der Abwrackprämien festzulegen. Da die Abwrackprämien durch die Jahresbeiträge der Schiffseigner an die Fonds finanziert werden sollen, ist klar, daß die Höhe der Abwrackprämien von der Höhe der Jahresbeiträge abhängt. Die Kommission hat zwei gegensätzliche Gesichtspunkte gegeneinander abzuwägen. [17] Einerseits hat sie die Beiträge in einer Höhe festzusetzen, bei der die Fonds ausreichende Finanzmittel erhalten, um einen wirkungsvollen Beitrag zum Abbau der strukturellen Ungleichgewichte zwischen Angebot und Nachfrage in der Binnenschiffahrt leisten zu können. Andererseits hat sie bei der Festsetzung der Jahresbeiträge zu den Fonds die für die Binnenschiffahrtsunternehmen wirtschaftlich schwierige Lage zu berücksichtigen.

26. Aus Artikel 6 ergibt sich, daß die Kommission für die Festlegung der Finanzmittel verantwortlich ist, die für die Zahlung der Abwrackprämien für jede Schiffsklasse zur Verfügung zu stellen sind.

27. Die Verordnung des Rates erklärt es für notwendig, „den Kapazitätsüberhang in kurzer Zeit wesentlich zu verringern" [18], setzt dafür jedoch keine besondere Vorgabe. Nach Anhörung der Mitgliedstaaten und der Organisationen, die die Binnenschiffahrtsunternehmen auf Gemeinschaftsebene vertreten, hielt es die Kommission für notwendig, die Flottenkapazität bei Trockenladungsschiffen und Schubbooten um 10 % und bei Tankschiffen um 15 % zu verringern. [19] In der Verordnung der Kommission werden die Höhe der Jahresbeiträge und der Abwrackprämien sowie die Voraussetzungen für die Gewährung dieser Prämien für jede einzelne Schiffsklasse entsprechend festgelegt. Wie wir gesehen haben, wird in Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung der Kommission ein Gesamtbetrag von 130,5 Millionen ECU für notwendig erachtet. Die einzelnen Beträge, in die dieser Gesamtbetrag gemäß Artikel 1 Absatz 2 aufgeteilt ist (81,2 Millionen ECU für Trockenladungsschiffe, 44,3 Millionen ECU für Tankschiffe und 5 Millionen ECU für Schubboote), sind der Rahmen der für die Zahlung der Abwrackprämien für die einzelnen Schiffsklassen verfügbaren Mittel.

28. Der Kläger behauptet, daß ein Schiffseigner, der eine Prämie für die Verschrottung eines Schubbootes beantragt, einen Anspruch auf Bewilligung seines Antrags habe, sofern die Finanzmittel des in Artikel 3 Absatz 3 vorgesehenen gemeinsamen Kon-

17 — Vgl. Artikel 6 Absatz 4 der Verordnung des Rates; oben, Nr. 5.

18 — Dritte Begründungserwägung und Artikel 6 Absatz 7 der Verordnung des Rates.

19 — Zweite Begründungserwägung und Artikel 1 Absatz 1 der Verordnung der Kommission.

tos für Trockenladungsschiffe und Schubboote ausreichten, selbst wenn die in Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung der Kommission für Schubboote bestimmten Mittel ausgeschöpft seien. Dies widerspricht den Zielen der koordinierten Abwrackaktion. Es würde bedeuten, daß der Kapazitätsabbau bei Schubbooten die in der Verordnung der Kommission gesetzte Vorgabe von 10 % voraussichtlich überschreiten würde. Es würde außerdem bedeuten, daß mit Beiträgen der Eigentümer von Trockenladungsschiffen die Zahlung von Abwrackprämien an Eigentümer von Schubbooten finanziert würde. Zudem könnte ein Fonds verbleibende Mittel des Kontos für Trockenladungsschiffe nicht für die Gewährung von Prämien an Eigentümer solcher Schiffe verwenden, um die Verringerung des Kapazitätsüberhangs um den angestrebten Prozentsatz zu erreichen.

29. Es gibt einen weiteren Grund dafür, daß die Verordnung der Kommission einem Eigentümer, der eine Prämie für die Verschrottung eines Schubbootes beantragt, keinen Anspruch auf Bewilligung seines Antrags gibt, wenn die Finanzmittel des in Artikel 3 Absatz 3 vorgesehenen gemeinsamen Kontos für Trockenladungsschiffe und Schubboote ausreichen. Artikel 6 der Verordnung des Rates bestimmt nicht nur, daß die Kommission die Höhe der Jahresbeiträge und der Abwrackprämien für Trockenladungsschiffe, Tankschiffe und Schubboote *getrennt* festzulegen hat. Er bestimmt auch, daß die Beiträge und Prämien bei Schubbooten nach der Triebkraft berechnet werden, während sie bei Güterschiffen nach der Tragfähigkeit zu berechnen sind. [20] Angesichts der unterschiedlichen Berechnungsweise der Beitrags- und der Prämiensätze ist nicht ohne weiteres ersichtlich, wie Mittel des Kontos für Trockenladungen verwendet werden könnten, um Abwrackprämien für Schubboote zu finanzieren, und umgekehrt.

30. Der Zweck des Artikels 3 Absatz 3 der Verordnung des Rates besteht nicht darin, den Rahmen der für die Finanzierung der Abwrackprämien verfügbaren Mittel festzulegen; er besteht, wie die Kommission vorträgt, vielmehr darin, die finanzielle Unterstützung der nationalen Fonds untereinander zu erleichtern. Artikel 3 Absatz 3 sieht für Trockenladungsschiffe und für Tankschiffe deshalb getrennte Konten vor, weil die Märkte für Trocken- und für Tankladungen wirtschaftlich gesehen unterschiedlich sind. [21] Die Einrichtung getrennter Konten bedeutet, daß zwischen ihnen keine finanzielle Solidarität besteht. Gemäß Artikel 5 Absatz 2 sind die Fonds nur in bezug auf die getrennten Konten untereinander finanziell solidarisch. Ein nationaler Fonds, dessen Konto für Tankschiffe keine ausreichenden Finanzmittel aufweist, um die an ihn gewährten staatlichen Darlehen innerhalb der in der Verordnung der Kommission gesetzten Frist zurückzuzahlen, kann nur mit der Solidarität in bezug auf die entsprechenden Konten der anderen Fonds rechnen.

20 — Artikel 6 Absatz 3.

21 — Vgl. achte Begründungserwägung der Verordnung des Rates.

Er kann nicht auf Finanzmittel zurückgreifen, die auf dem gemeinsamen Konto für Trockenladungsschiffe und Schubboote zur Verfügung stehen, und umgekehrt.

31. Die Kommission erläutert in ihren Erklärungen, warum Artikel 3 Absatz 3 für Schubboote und Trockenladungsschiffe ein gemeinsames Konto vorsehe. Schubboote beförderten keine Ladung. Ihre Aufgabe bestehe darin, Schubleichter zu schleppen oder zu schieben, die zur Beförderung von Trocken- oder Tankladungen eingesetzt würden. Der Rat habe die Einrichtung eines getrennten Kontos allein für Schubboote in Betracht gezogen, sich aber letztlich dagegen entschieden, weil der Markt für Schubboote zu klein sei, um ein getrenntes Finanzierungssytem zu rechtfertigen. Er habe beschlossen, Schubboote in das für Trockenladungsschiffe vorgesehene Konto einzubeziehen, weil Schubboote gewöhnlich mit Schubleichtern für Trockenladungen eingesetzt würden. Außerdem gehöre eine beträchtliche Zahl von Schubbooten Unternehmen, die Eigner von Schubleichtern für Trockenladungen seien. Dagegen sei es selten, daß Unternehmen, denen Schubleichter für Tankladungen gehörten, Eigner von Schubbooten seien.

32. Nach Auffassung der Kommission dient das durch Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung des Rates eingerichtete gemeinsame Konto für Trockenladungsschiffe und Schubboote nur administrativen Zwecken. Die Einnahmen und Ausgaben für Trockenladungsschiffe und Schubboote müßten auf demselben Konto verbucht werden. Dies führe zur finanziellen Solidarität zwischen den verschiedenen nationalen Fonds. Die Art und Weise der Finanzierung des gemeinsamen Kontos für Trockenladungsschiffe und Schubboote und seine Verwendung zur Finanzierung der Abwrackprämien seien eine andere Frage, die nicht unter Artikel 3, sondern unter Artikel 5 Absatz 1 und Artikel 6 der Verordnung des Rates falle. Nach diesen Bestimmungen sei es Sache der Kommission, die Höhe der zur Finanzierung der Abwrackprämien verfügbaren Finanzmittel und die Voraussetzungen für die Aufteilung dieser Mittel auf die einzelnen Schiffsklassen festzulegen.

33. Ich komme zu dem Ergebnis, daß der Begriff der „zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel" in Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung des Rates sich nicht auf die in Artikel 3 Absatz 3 vorgesehenen Konten, sondern auf die von der Kommission gemäß Artikel 6 festzulegenden Finanzmittel bezieht. Die Verordnung des Rates überläßt es der Kommission, den Rahmen der zur Zahlung der Abwrackprämien verfügbaren Finanzmittel für die einzelnen Schiffsklassen zu bestimmen. Folglich gibt die Verordnung des Rates einem Antragsteller, der eine Prämie für die Verschrottung eines Binnenschiffs beantragt, keinen Anspruch darauf, daß seinem Antrag stattgegeben wird, wenn die Finanzmittel der Fonds der betroffenen Mitgliedstaaten insgesamt ausreichen. Ebensowenig gibt die Verordnung des Rates einem Antragsteller, der eine Prämie für die Verschrottung eines Schubbootes beantragt, einen Anspruch darauf, daß seinem Antrag stattgegeben wird, wenn die auf dem in Artikel 3 Absatz 3 dieser Verordnung vorgesehe-

nen gemeinsamen Konto verfügbaren Finanzmittel insgesamt ausreichen. Folglich sind die erste und die zweite der Vorabentscheidungsfragen zu verneinen.

Zur dritten Frage

34. Mit der dritten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Artikel 1 Absatz 2 und Artikel 8 der Verordnung der Kommission dahin auszulegen sind, daß ein ordnungsgemäß eingereichter Antrag auf Abwrackprämie für ein Schubboot abzulehnen ist, wenn die zu seiner Bewilligung erforderlichen Finanzmittel den in Artikel 1 Absatz 2 für Schubboote vorgesehenen Betrag von 5 Millionen ECU überschreiten, ungeachtet der Tatsache, daß der dort für Trockenladungsschiffe und/oder Tankschiffe genannte Betrag nach Bewilligung aller Prämienanträge für diese beiden Schiffsklassen nicht ausgeschöpft ist.

35. Aus der Verordnung der Kommission ergibt sich eindeutig, daß die dritte Frage zu bejahen ist.

36. Wie wir gesehen haben, legt Artikel 1 Absatz 1 der Verordnung der Kommission die Höhe der Jahresbeiträge und der Abwrackprämien sowie die Voraussetzungen für die Gewährung dieser Prämien in Anbetracht der Notwendigkeit fest, die Flottenkapazität bei Trockenladungsschiffen und Schubbooten um 10 % und bei Tankschiffen um 15 % zu verringern. Artikel 1 Absatz 2 sieht für Trockenladungsschiffe, Tankschiffe und Schubboote getrennte Konten vor und nennt die Beträge, die auf jedem Konto für die Zahlung der Abwrackprämien für die einzelnen Schiffsklassen zur Verfügung stehen. Diese Beträge sollen der Finanzierung der Abwrackprämien dienen, deren Zahlung erforderlich ist, um die Verringerung des Kapazitätsüberhangs um den angestrebten Prozentsatz zu erreichen. Folglich dürfen die auf dem Konto für einen bestimmten Schiffstyp verfügbaren Mittel nicht zur Finanzierung der Abwrackprämien für einen anderen Schiffstyp verwendet werden.

37. Aus den Artikeln 6 und 8 der Verordnung der Kommission ergibt sich eindeutig, daß ein Antrag auf Abwrackprämie nur bewilligt werden darf, wenn die Mittel auf dem Konto für die Schiffsklasse, in die das fragliche Schiff fällt, ausreichen. Artikel 6 Absatz 3 bestimmt, daß den ordnungsgemäß eingereichten Anträgen auf Abwrackprämien in Höhe von 70 % der anwendbaren Sätze „im Rahmen der zur Verfügung stehenden Finanzmittel aus den verschiedenen Konten gemäß Artikel 1 Absatz 2" stattgegeben wird. Artikel 8 Absatz 3 bestimmt, daß die Abwrackprämien von den einzelnen Fonds „innerhalb der Grenzen der gemäß Artikel 1 Absatz 2 verfügbaren Finanzmittel aus den verschiedenen Konten gewährt" werden.

38. Ich komme daher zu dem Ergebnis, daß die dritte Frage zu bejahen ist.

Zur vierten Frage

39. Mit der vierten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob die Verordnung der Kommission ungültig ist. Es führt aus, daß Artikel 1 Absatz 2 und Artikel 8 der Verordnung der Kommission eine spezifischere und einschränkendere Finanzmittelzuweisung vorsähen als Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung des Rates. Dort sei für Trockenladungsschiffe und Schubboote ein gemeinsames Konto vorgesehen. Nach Artikel 1 Absatz 2 und Artikel 8 der Verordnung der Kommission sei jedoch ein Antrag auf Abwrackprämie für ein Schubboot abzulehnen, wenn die zu seiner Bewilligung erforderlichen Finanzmittel den in Artikel 1 Absatz 2 für Schubboote vorgesehenen Betrag von 5 Millionen ECU überschritten, ungeachtet der Tatsache, daß die Finanzmittelausstattung des für Trockenladungsschiffe vorgesehenen Kontos nach Bewilligung aller ordnungsgemäß eingereichten Prämienanträge für diese Schiffsklasse ausreichten. Das vorlegende Gericht fragt, ob die Verordnung der Kommission deshalb ungültig sei, weil sie gegen Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung des Rates verstoße.

40. Aus meinen Antworten auf die vorausgegangenen Fragen folgt, daß die Gültigkeit der Verordnung der Kommission außer Zweifel steht. Die Unterscheidung zwischen den beiden in Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung des Rates genannten Konten ist für die Zwecke der finanziellen Solidarität zwischen den Fonds wichtig, wie sie die Verordnungen des Rates und der Kommission vorsehen. Artikel 3 Absatz 3 enthält keinen Hinweis darauf, welche Finanzmittel zur Verfügung zu stellen sind, um die Abwrackprämien für die einzelnen Schiffstypen zu gewähren. Die in Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung der Kommission für die einzelnen Schiffsklassen genannten Beträge sind die „zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel" im Sinne des Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung des Rates. Folglich stehen Artikel 1 Absatz 2 und Artikel 8 nicht im Widerspruch zu Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung des Rates.

41. Das vorlegende Gericht bezweifelt in dem Vorlageurteil, ob die in Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung der Kommission für Schubboote genannte Summe von 5 Millionen ECU ausreiche, um den vorhandenen strukturellen Schiffsraumüberhang wirksam zu verringern und so die Ziele der Verordnung des Rates zu erreichen. Es gebe keinen Beweis dafür, daß die Verschrottung der „Tonny" nicht zur Erreichung der Ziele der Verordnung des Rates beitragen würde.

42. Wie wir gesehen haben, zieht die Verordnung des Rates nur den Rahmen für die Abwrackaktion. Sie bezeichnet es zwar als notwendig, den Kapazitätsüberhang wesentlich zu verringern, setzt aber kein spezifisches Ziel. Sie überträgt der Kommission die Aufgabe, den Betrag der zur Verfügung zu stellenden Mittel festzulegen. Die Kommission legte diesen Betrag für die einzelnen Schiffsklassen unter Berücksichtigung der

Zahl der zu verschrottenden Schiffe und der Höhe der zu zahlenden Prämien fest.

43. Wie die Kommission ausführt, besteht das Ziel der Verordnung des Rates nicht im Abbau von möglichst viel Kapazität, sondern vielmehr darin, Angebot und Nachfrage ins Gleichgewicht zu bringen. Es ist nicht möglich, im vorhinein genau festzustellen, wieviel Kapazität abgebaut werden muß. Die Kommission strebte bei Schubbooten nach Anhörung der Mitgliedstaaten und der betroffenen Schiffahrtsverbände einen Abbau der Flottenkapazität um 10 % an.

44. Aus der Liste der ordnungsgemäß eingereichten Anträge auf Abwrackprämie, die von der Kommission zusammen mit den Fonds bei der Zusammenkunft am 15. Juni 1990 [22] aufgestellt worden war, ergibt sich, daß die „Tonny" auf dieser Liste an 47. Stelle stand. Die Kommission trägt vor, daß bei Gewährung einer Abwrackprämie für die „Tonny" auch für die acht Schiffe, die vor der „Tonny" auf der Liste gestanden hätten und für die die Abwrackprämien versagt worden seien, Abwrackprämien gewährt werden müßten. Durch die Verschrottung neun zusätzlicher Schubboote würde das in Artikel 1 Absatz 1 der Verordnung der Kommission gesetzte Ziel von 10 % erheblich überschritten, und der in Artikel 1 Absatz 2 dieser Verordnung vorgesehene Betrag für Schubboote würde um über 2 Millionen ECU überschritten.

22 — Siehe oben, Nr. 14.

45. Zur Unterstützung seiner Ansicht, die Verschrottung der „Tonny" würde zur Erreichung der Ziele der Abwrackaktion beitragen, verweist der Kläger auf die Verordnung (EWG) Nr. 3690/92 [23], durch die die Verordnung der Kommission geändert wurde. In der Verordnung Nr. 3690/92 wird auf die erforderliche weitere Verringerung der Kapazität hingewiesen, und in ihren Begründungserwägungen wird es für angebracht erklärt, die Gewährung weiterer Abwrackprämien zu gestatten.

46. Der Umstand, daß die Kommission nachträglich einen weiteren Kapazitätsabbau beschloß, bedeutet nicht, daß die Verordnung der Kommission, die die Verringerung der Kapazität um einen bestimmten Prozentsatz vorsah, ungültig ist. Überdies regelt die Verordnung Nr. 3690/92, daß zur Zahlung der Abwrackprämien ab dem 1. Januar 1993 zusätzliche Finanzmittel zur Verfügung zu stellen sind. Sie gilt unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 1 Absätze 1, 2 und 3 der Verordnung der Kommission. [24] Sie gestattet es nicht, die Mittel, die ursprünglich auf einem der in Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung der Kommission vorgesehenen Konten vorhanden waren, dafür zu verwenden, Prämien für die Verschrottung eines anderen als des Schiffstyps zu gewähren, auf den sich das Konto bezieht. Anders ausgedrückt: sie sieht keine Vermischung der durch Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung der Kommission eingeführten getrennten Konten vor.

47. Ich komme daher zu dem Ergebnis, daß die vierte Frage zu bejahen ist.

23 — Angeführt oben in Fußnote 15.

24 — Artikel 1 der Verordnung Nr. 3690/92, angeführt in Fußnote 15.

Zur fünften Frage

48. Die fünfte Frage geht dahin, ob das Schreiben der Kommission vom 29. Juni 1990 an die niederländische Regierung, auf das der Beklagte die Ablehnung des Antrags des Klägers auf Abwrackprämie für die „Tonny" stützte, eine rechtsgültige Handlung ist.

49. Auf den Inhalt des Schreibens der Kommission vom 29. Juni 1990 habe ich bereits hingewiesen. [25] In dem Schreiben ist erläutert, wie das in Artikel 1 Absätze 1, 2 und 3 vorgesehene Vorrangsverfahren angewendet wurde. Es geht also nicht um die Gültigkeit des Schreibens an sich, sondern um die Gültigkeit der Maßnahme oder Maßnahmen, auf die sich das Schreiben bezieht. [26] Aus dem Schreiben ergibt sich, daß das in Artikel 8 Absätze 1, 2 und 3 vorgesehene Verfahren richtig angewandt wurde. Das Vorrangsverfahren läßt der Kommission und den Fondsbehörden kein Ermessen bei der Entscheidung, welchen Anträgen stattzugeben sei und welche abzulehnen seien. Jede Änderung in der Rechtsstellung der Antragsteller ist die Folge der in Artikel 8 der Verordnung der Kommission festgelegten Regeln. Wird die Auffassung des Klägers, Artikel 8 der Verordnung der Kommission sei ungültig, wie von mir vorgeschlagen zurückgewiesen, so folgt daraus, daß die Gültigkeit der Maßnahmen, auf die sich das Schreiben bezieht, außer Frage steht. Anders lägen die Dinge möglicherweise, wenn behauptet würde, die Kommission und die nationalen Fondsbehörden hätten einen tatsächlichen Fehler begangen oder die Anforderungen des Gemeinschaftsrechts nicht richtig angewendet. Eine solche Behauptung ist aber in der vorliegenden Rechtssache nicht vorgetragen worden. Ich komme zu dem Ergebnis, daß die Zweifel des vorlegenden Gerichts an der Gültigkeit des Schreibens der Kommission vom 29. Juni 1990 (oder einer der Maßnahmen, auf die es sich bezieht) unbegründet sind.

Zur sechsten Frage

50. Die sechste Frage betrifft die Auslegung von Artikel 6 Absatz 4 der Verordnung der Kommission, der die Fondsbehörden verpflichtet, dem Antragsteller, der einen Antrag auf Abwrackprämien über 70 % der Sätze gemäß Artikel 5 gestellt hat, vor dem 1. September 1990 schriftlich mitzuteilen, wie sein Antrag beschieden worden ist.

51. Der Beklagte hielt die Frist des 1. September 1990 nicht ein. Der Bescheid, mit dem der Antrag des Klägers auf eine

25 — Siehe oben, Nr. 14.

26 — Vgl. Urteil in der Rechtssache C-198/91 (Cook/Kommission, Slg. 1993, I-2487, Randnrn. 13 bis 15).

Abwrackprämie für die „Tonny" abgelehnt wurde, erging am 19. September 1990. Das vorlegende Gericht möchte wissen, ob die Nichteinhaltung der Frist des 1. September 1990 durch den Beklagten dazu führt, daß der Antrag des Klägers als bewilligt anzusehen ist.

52. Diese Frage ist zu verneinen. Es kann nicht sein, daß das Versäumnis der Fondsbehörden, dem Antragsteller vor dem 1. September 1990 mitzuteilen, wie sein Antrag auf Abwrackprämie beschieden worden ist, automatisch zur Folge hat, daß sein Antrag als bewilligt anzusehen ist. Dies liefe den Zielen der Verordnungen des Rates und der Kommission eindeutig zuwider. Wie die niederländische Regierung ausführt, würde diese Auffassung dazu führen, daß mehr Abwrackprämien gewährt würden, als Finanzmittel zur Verfügung stünden. Die Bestimmung des Artikels 6 Absatz 4 kann eindeutig nicht Vorrang vor den anderen Vorschriften der Verordnung der Kommission haben, wonach die Abwrackprämien nur im Rahmen der verfügbaren Finanzmittel gezahlt werden dürfen.

53. Die Frist des Artikels 6 Absatz 4 hat den Zweck, die Fondsbehörden zu einer schnellen Bearbeitung der Anträge auf Abwrackprämien zu veranlassen und die Tätigkeit der verschiedenen nationalen Fonds zu koordinieren. Artikel 6 Absatz 4 will nicht nur die Interessen der Antragsteller schützen, sondern auch und vor allem den wirksamen Ablauf der koordinierten Abwrackaktion erleichtern. Zu diesem Zweck sieht die Verordnung der Kommission Fristen vor, innerhalb deren die einzelnen Phasen des Abwrackverfahrens, nämlich Einreichung der Anträge [27] und Verschrottung der Schiffe [28], abgeschlossen sein sollen. Die Verordnung der Kommission verfolgt eindeutig nicht die Absicht, daß die Nichteinhaltung der Frist des 1. September 1990 durch die Fondsbehörden automatisch die Bewilligung eines Antrags auf Abwrackprämie zur Folge haben soll. Ebensowenig schreiben höherrangige Erwägungen der Rechtssicherheit eine solche Folge vor.

Ergebnis

54. Die Fragen sind daher meines Erachtens wie folgt zu beantworten:

1) Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates vom 27. April 1989 über die Strukturbereinigung in der Binnenschiffahrt gibt einem

27 — Vgl. Artikel 6 Absatz 1.
28 — Vgl. Artikel 7.

Antragsteller keinen Anspruch auf Bewilligung seines Antrags auf Abwrackprämie für ein Binnenschiff, wenn die Finanzmittel in den Fonds der betroffenen Mitgliedstaaten insgesamt ausreichen.

2) Artikel 5 Absatz 1 dieser Verordnung des Rates gibt einem Antragsteller keinen Anspruch auf Bewilligung seines Antrags auf Abwrackprämie für ein Schubboot, wenn die auf dem in Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung genannten gemeinsamen Konto für Trockenladungsschiffe und Schubboote verfügbaren Finanzmittel insgesamt ausreichen.

3) Artikel 1 Absatz 2 und Artikel 8 der Verordnung (EWG) Nr. 1102/89 der Kommission vom 27. April 1989 mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates über die Strukturbereinigung in der Binnenschiffahrt sind dahin auszulegen, daß ein ordnungsgemäß eingereichter Antrag auf Abwrackprämie für ein Schubboot abzulehnen ist, wenn die zu seiner Bewilligung erforderlichen Finanzmittel den in Artikel 1 Absatz 2 für Schubboote vorgesehenen Betrag von 5 Millionen ECU überschreiten, ungeachtet der Tatsache, daß die dort für Trockenladungsschiffe und/oder Tankschiffe genannten Beträge nach Bewilligung aller Prämienanträge für diese beiden Schiffstypen nicht ausgeschöpft sind.

4) Die Prüfung der gestellten Frage hat nichts ergeben, was die Gültigkeit der Verordnung der Kommission beeinträchtigen könnte.

5) Die Prüfung der gestellten Frage hat nichts ergeben, was die Gültigkeit der im Schreiben Nr. 56765 der Kommission vom 29. Juni 1990 an das Königreich der Niederlande enthaltenen oder darin genannten Maßnahmen beeinträchtigen könnte.

6) Artikel 6 Absatz 4 der Verordnung der Kommission ist dahin auszulegen, daß das Versäumnis der Fondsbehörden, dem Antragsteller vor dem 1. September 1990 mitzuteilen, wie sein Antrag auf Abwrackprämie beschieden worden ist, nicht zur Folge hat, daß sein Antrag als bewilligt anzusehen ist.