ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
F. G. JACOBS
της 16ης Μαρτίου 1995 *

1. Στην παρούσα υπόθεση το College van Beroep voor het Bedrijfsleven (διοικητικό δικαστήριο για υποθέσεις εμπορίου και βιομηχανίας) των Κάτω Χωρών υπέβαλε στο Δικαστήριο διάφορα ερωτήματα ως προς την ερμηνεία του κανονισμού (ΕΟΚ) 1101/89 του Συμβουλίου της 27ης Απριλίου 1989 σχετικά με τη διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας [1] και ως προς την ερμηνεία και το κύρος του κανονισμού (ΕΟΚ) 1102/89 της Επιτροπής της 27ης Απριλίου 1989, περί θεσπίσεως ορισμένων μέτρων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) 1101/89 του Συμβουλίου σχετικά με τη διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας [2]. Θα αναφέρομαι στους κανονισμούς αυτούς ως «κανονισμός του Συμβουλίου» και «κανονισμός της Επιτροπής» αντίστοιχα.

2. Με τον κανονισμό του Συμβουλίου επιδιώκεται η μείωση των διαρθρωτικών πλεονασμάτων των εμπορικών στόλων που κινούνται στις εσωτερικές ενδοκοινοτικές πλωτές οδούς. Για τον σκοπό αυτό προβλέπεται ένα σύστημα συντονισμένων πράξεων διαλύσεως σε κοινοτικό επίπεδο καθώς και μέτρα στήριξης για να αποφευχθεί η αύξηση των υφισταμένων πλεονασμάτων, σύστημα καλούμενο ως εξής: «το παλαιό για το καινούργιο». Κατόπιν υποβολής προδικαστικού ερωτήματος από το College van Beroep voor het Bedrijfsleven, με την απόφασή του Driessen κ.λπ. [3] το Δικαστήριο εξέτασε και επιβεβαίωσε το κύρος των μεταβατικών διατάξεων του συστήματος «το παλαιό για το καινούργιο». Η παρούσα υπόθεση αφορά το σύστημα συντονισμένων πράξεων διαλύσεως που προβλέπει ο κανονισμός του Συμβουλίου. Θα εξετάσω πρώτα τη σχετική νομοθεσία και το ιστορικό της διαφοράς. Εν συνεχεία θα εξετάσω τα ερωτήματα που υποβλήθηκαν στο Δικαστήριο.

Η νομοθεσία

3. Στον κανονισμό του Συμβουλίου προβλέπεται ότι καθένα από τα κράτη μέλη του οποίου οι πλωτές οδοί συνδέονται με τις πλωτές οδούς άλλου κράτους μέλους και το οποίο διαθέτει εμπορικό στόλο ολικής χωρητικότητας μεγαλύτερης από 100 000 τόνους ιδρύει ταμείο διαλύσεως [4]. Οι αρμόδιες αρχές του ενδιαφερομένου κράτους μέλους αναλαμβάνουν τη διαχείριση του αντιστοίχου ταμείου· στη διαχείριση αυτή συμμετέχουν και οι εθνικές αντιπροσωπευτικές οργανώσεις της εσωτερικής ναυσιπλοΐας [5].

* Γλώσσα του πρωτοτύπου: η αγγλική.

1 — ΕΕ 1989, L 116, σ. 25.

2 — ΕΕ 1989, L116, σ. 30, όπως έχει τροποποιηθεί από τον κανονισμό (ΕΟΚ) 3685/89 της Επιτροπής, ΕΕ 1989, L 360, σ. 20.

3 — Απόφαση της 5ης Οκτωβρίου 1993, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-13/92, C-14/92, C-15/92 και C-16/92 (Συλλογή 1993, σ. I-4751).

4 — Κανονισμός του Συμβουλίου, άρθρο 3, παράγραφος 1.

5 — Άρθρο 3, παράγραφος 2.

Το άρθρο 3, παράγραφος 3, ορίζει: «Κάθε ταμείο οφείλει να τηρεί δύο χωριστούς λογαριασμούς, τον ένα για τα σκάφη που μεταφέρουν ξηρά φορτία και τα ωστικά και τον άλλο για τα δεξαμενόπλοια.» Για καθένα από τα σκάφη που διέπονται από τον κανονισμό του Συμβουλίου, ο ιδιοκτήτης καταβάλλει εισφορά σε ένα από τα ταμεία. Κατά κανόνα, η εισφορά καταβάλλεται στο ταμείο του κράτους μέλους όπου είναι νηολογημένο το σκάφος [6].

4. Το άρθρο 5, παράγραφος 1, ορίζει ότι ο ιδιοκτήτης που διαλύει σκάφος λαμβάνει από το ταμείο στο οποίο υπάγεται και εντός των ορίων των υφισταμένων κονδυλίων πριμοδότηση διαλύσεως με τους όρους που προβλέπονται στο άρθρο 6. Το άρθρο αυτό ορίζει ότι η Επιτροπή καθορίζει ξεχωριστά για τα σκάφη μεταφοράς ξηρών φορτίων, για τα δεξαμενόπλοια και για τα ωστικά [7]:

— το ύψος των ετησίων εισφορών που πρέπει να καταβάλλονται στο ταμείο για κάθε σκάφος,

— το ύψος των πριμοδοτήσεων διαλύσεως,

— την περίοδο διαλύσεως κατά τη διάρκεια της οποίας καταβάλλονται οι πριμοδοτήσεις διαλύσεως και τους όρους υπό τους οποίους χορηγούνται οι πριμοδοτήσεις αυτές,

— τους συντελεστές αποτίμησης για τους διαφόρους τύπους και κατηγορίες πλωτού υλικού.

5. Το ύψος των ετήσιων εισφορών στα ταμεία και των πριμοδοτήσεων διαλύσεως είναι το ίδιο για όλα τα ταμεία [8]. Δυνάμει του άρθρου 6, παράγραφος 4, οι εισφορές καθορίζονται σε ύψος «που επιτρέπει στα ταμεία να διαθέτουν επαρκή χρηματικά μέσα, ώστε να συμβάλλουν αποτελεσματικά στη μείωση των διαρθρωτικών ανισοτήτων μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης στον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, λαμβανομένης υπόψη της δύσκολης οικονομικής κατάστασής του». Η Επιτροπή καθορίζει την περίοδο διαλύσεως κατά την οποία είναι δυνατόν να εισπραχθούν πριμοδοτήσεις διαλύσεως, όπως και τους όρους χορηγήσεως των πριμοδοτήσεων αυτών, σε συνάρτηση με τους επιδιωκομένους στόχους, ανάλογα με τους τύπους ή κατηγορίες σκαφών και λαμβάνοντας υπόψη τις χρηματικοοικονομικές δυνατότητες των ταμείων [9].

6. Ο κανονισμός της Επιτροπής εκδόθηκε με στόχο τον καθορισμό των μέτρων εφαρμογής του άρθρου 6 του κανονισμού του Συμβουλίου. Η Επιτροπή έκρινε ότι ήταν

6 — Άρθρο 4.
7 — Άρθρο 6, παράγραφος 1.
8 — Άρθρο 6, παράγραφος 2.
9 — Άρθρο 6, παράγραφος 5.

αναγκαίο να μειωθεί η χωρητικότητα των στόλων κατά 10 % όσον αφορά τα πλοία ξηρού φορτίου και τα ωστικά πλοία και κατά 15 % όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια [10]. Με τον κανονισμό της Επιτροπής ορίζονται οι ετήσιες εισφορές, οι πριμοδοτήσεις διαλύσεως πλοίων και οι προϋποθέσεις χορηγήσεώς τους. Στο άρθρο 1, παράγραφος 2, προβλέπεται συνολικός προϋπολογισμός ύψους 130,5 εκατομμυρίων ECU, εκ των οποίων 81,2 εκατομμύρια ECU για τα σκάφη ξηρού φορτίου, 44,3 εκατομμύρια ECU για τα δεξαμενόπλοια και 5 εκατομμύρια ECU για τα ωστικά σκάφη.

7. Στο άρθρο 3 καθορίζεται το ύψος των ετησίων εισφορών που πρέπει να καταβάλλουν οι πλοιοκτήτες για τους διαφόρους τύπους και κατηγορίες πλοίων. Στο άρθρο 5 καθορίζεται το ύψος της πριμοδοτήσεως διαλύσεως για τους διαφόρους τύπους και κατηγορίες πλοίων. Στο άρθρο 6, παράγραφος 2, προβλέπεται ότι ο αιτούμενος την πριμοδότηση διαλύσεως αναγράφει στην αίτησή του το ποσοστό το οποίο κυμαίνεται μεταξύ 70 έως 100 % του εφαρμοστέου συντελεστή. Στο άρθρο 6, παράγραφος 3, ορίζεται ότι οι αιτήσεις πριμοδοτήσεως διαλύσεως, οι οποίες εγκύρως υποβάλλονται για ποσοστό 70 % του εφαρμοστέου συντελεστή, λογίζονται ως γενόμενες δεκτές από το ταμείο εντός των ορίων των διαθεσίμων κονδυλίων των διαφόρων λογαριασμών που προβλέπονται στο άρθρο 1, παράγραφος 2. Η διοίκηση του ταμείου διαβιβάζει στην Επιτροπή κάθε μήνα τον κατάλογο των παραληφθεισών αιτήσεων πριμοδοτήσεως διαλύσεως για ποσοστό 70 %. Η Επιτροπή φροντίζει ώστε οι αιτήσεις αυτές να μην υπερβαίνουν τις δυνατότητες του προϋπολογισμού που ορίζονται στο άρθρο 1, παράγραφος 2.

8. Προκειμένου να επιτευχθεί η κατά το δυνατόν μείωση των πλεονασμάτων, προβλέπεται διαδικασία σύμφωνα με την οποία οι αιτήσεις για χαμηλότερα ποσοστά του εφαρμοστέου συντελεστή έχουν προτεραιότητα έναντι των αιτήσεων για μεγαλύτερα ποσοστά. Στο άρθρο 8, παράγραφος 1, προβλέπεται ότι, αν τα κονδύλια που είναι αναγκαία για την ικανοποίηση όλων των αιτήσεων για πριμοδοτήσεις διαλύσεως υπερβαίνουν τα διαθέσιμα κονδύλια των διαφόρων λογαριασμών που ορίζονται στο άρθρο 1, παράγραφος 2, οι αιτήσεις για χαμηλότερα ποσοστά εξετάζονται κατά προτεραιότητα. Προς διευκόλυνση της διαδικασίας αυτής, στο άρθρο 8, παράγραφος 2, προβλέπεται ότι η Επιτροπή καταρτίζει, σε συνεργασία με τις διοικήσεις των διαφόρων εθνικών ταμείων, έναν κοινό κατάλογο των εγκύρως υποβληθεισών αιτήσεων· οι αιτήσεις αναγράφονται στον κατάλογο αρχίζοντας από την αίτηση για το χαμηλότερο ποσοστό-συντελεστή πριμοδοτήσεως και καταλήγοντας στην αίτηση με το υψηλότερο ποσοστό-συντελεστή πριμοδοτήσεως. Καταρτίζεται ξεχωριστός κατάλογος για τα σκάφη ξηρού φορτίου, για τα δεξαμενόπλοια και για τα ωστικά σκάφη. Δυνάμει του άρθρου 8, παράγραφος 3, οι πριμοδοτήσεις διαλύσεως χορηγούνται από τα διάφορα ταμεία με βάση τον κατάλογο αυτό και εντός του ορίου των ποσών που είναι διαθέσιμα στους διαφόρους λογαριασμούς που προβλέπονται στο άρθρο 1, παράγραφος 2. Σε περίπτωση που υποβάλλονται πλείονες της μιας αιτήσεις διαλύσεως με ίδια ποσοστά-συντελεστές πριμοδοτήσεως, δίνεται προτεραιότητα στην αίτηση που παρελήφθη πρώτη.

9. Στο άρθρο 8, παράγραφος 4, ορίζεται ότι, αν τα κονδύλια που είναι απαραίτητα για

10 — Κανονισμός της Επιτροπής, άρθρο 1, παράγραφος 1.

την ικανοποίηση των εγκύρως υποβληθεισών αιτήσεων είναι κατώτερα από τα διαθέσιμα κονδύλια των διαφόρων λογαριασμών, που ορίζονται στο άρθρο 1, παράγραφος 2, τότε οι αιτήσεις πριμοδοτήσεων διαλύσεως λογίζονται εγκριθείσες για τα αιτηθέντα ποσοστά πριμοδοτήσεως.

10. Οι κανονισμοί του Συμβουλίου και της Επιτροπής έχουν ως βάση την ιδέα ότι το κόστος των συντονισμένων πράξεων πρέπει να καλύπτεται από τις επιχειρήσεις του τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας οι οποίες και θα ωφεληθούν πράγματι από τις πράξεις αυτές. Για να λειτουργήσει το σύστημα αυτό χωρίς καθυστέρηση, τα κράτη μέλη πρέπει να χορηγήσουν άτοκα δάνεια στα ταμεία που ιδρύονται στο έδαφός τους [11]. Η επιστροφή των προχρηματοδοτημένων ποσών, μέσω των εισφορών που καταβάλλουν στα ταμεία οι πλοιοκτήτες πρέπει να πραγματοποιείται εντός δέκα ετών [12]. Με τον κανονισμό του Συμβουλίου καθιερώνεται οικονομική αλληλεγγύη μεταξύ των ταμείων όσον αφορά τους χωριστούς λογαριασμούς του άρθρου 3, παράγραφος 3, ούτως ώστε να εξασφαλιστεί ότι η προθεσμία επιστροφής των ατόκων αυτών δανείων θα είναι η ίδια για όλα τα ταμεία [13]. Προς τούτο, με τον κανονισμό της Επιτροπής θεσπίζονται συγκεκριμένοι κανόνες [14].

11. Οι κανονισμοί του Συμβουλίου και της Επιτροπής υπέστησαν αρκετές τροποποιήσεις [15]. Οι επελθούσες τροποποιήσεις δεν ενδιαφέρουν άμεσα την προκειμένη υπόθεση επειδή δεν ίσχυαν κατά το κρίσιμο χρονικό διάστημα.

Τα πραγματικά περιστατικά

12. Στις 27 Απριλίου 1990, ο F. D. Teirlinck υπέβαλε δύο αιτήσεις για πριμοδοτήσεις διαλύσεως στον Minister van Verkeer en Waterstaat (στο εξής: Υπουργός), ο οποίος είναι η αρμόδια αρχή για τις συντονισμένες πράξεις διαλύσεως στις Κάτω Χώρες. Με τη μία από τις αιτήσεις του, ο Teirlinck ζήτησε πριμοδότηση ύψους 97 % του ποσού που προβλέπεται στο άρθρο 5 του κανονισμού της Επιτροπής για τη διάλυση του ωστικού του σκάφους νηολογημένου υπό το όνομα Tonny. Με την άλλη αίτηση, ζήτησε πριμοδότηση διαλύσεως για τη φορτηγίδα του (σκάφος ξηρού φορτίου), νηολογημένη υπό το όνομα Neptunus III. Με απόφαση της 2ας Ιουλίου 1990, ο Υπουργός έκανε δεκτή την αίτηση σχετικά με το Neptunus III, αλλά με απόφαση της 19ης Σεπτεμβρίου 1990 απέρριψε την αίτηση σχετικά με το Tonny. Η προκειμένη διαφορά ανέκυψε από αυτήν ακριβώς την απόφαση.

11 — Κανονισμός του Συμβουλίου, άρθρο 7.

12 — Βλ. κανονισμό της Επιτροπής, άρθρο 3, παράγραφος 3, και, επίσης, κανονισμό του Συμβουλίου, άρθρο 6, παράγραφος 4.

13 — Κανονισμός του Συμβουλίου, άρθρο 5, παράγραφος 2, και άρθρο 6, παράγραφος 6.

14 — Κανονισμός της Επιτροπής, άρθρο 10.

15 — Για τις τροποποιήσεις του κανονισμού του Συμβουλίου, βλ. τον κανονισμό (ΕΟΚ) 3572/90 του Συμβουλίου, άρθρο 6 (ΕΕ 1990, L 353, σ. 12· τον κανονισμό (ΕΚ) 844/94 του Συμβουλίου (ΕΕ 1994, L 98, σ. 1)· τον κανονισμό (ΕΚ) 2812/94 της Επιτροπής (ΕΕ 1994, L 298, σ. 22). Βλ. επίσης το ψήφισμα του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1994, σχετικά με τη διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΕΕ 1994, C 309, σ. 5). Για τις τροποποιήσεις του κανονισμού της Επιτροπής, βλ. τον κανονισμό (ΕΟΚ) 317/91 της Επιτροπής (ΕΕ 1991, L 37, σ. 27)· τον κανονισμό (ΕΟΚ) 3690/92 της Επιτροπής (ΕΕ 1992, L 374, σ. 22)· τον κανονισμό (ΕΚ) 3433/93 της Επιτροπής (ΕΕ 1993, L 314, σ. 10)· τον κανονισμό (ΕΚ) 3039/94 της Επιτροπής (ΕΕ 1994, L 322, σ. 11).

13. Με την απόφαση της 19ης Σεπτεμβρίου 1990 διαπιστώθηκε ότι η αίτηση για πριμοδότηση διαλύσεως όσον αφορά το Tonny πληρούσε τις προϋποθέσεις του άρθρου 5, παράγραφος 1, του κανονισμού του Συμβουλίου. Εν τούτοις, σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού της Επιτροπής, αίτηση για πριμοδότηση διαλύσεως δεν μπορεί να γίνει δεκτή παρά μόνον εντός των ορίων των διαθεσίμων κονδυλίων του αντιστοίχου ταμείου, τα οποία προβλέπονται στο άρθρο 1, παράγραφος 2, του κανονισμού της Επιτροπής. Με την απόφαση διαπιστώθηκε ότι τα διαθέσιμα κονδύλια του λογαριασμού για τα ωστικά σκάφη δεν επαρκούσαν για να καλύψουν την αιτούμενη για το σκάφος Tonny πριμοδότηση. Η απόφαση αυτή στηριζόταν σε μια επιστολή της 29ης Ιουνίου 1990 που απηύθυνε η Επιτροπή στις ολλανδικές αρχές.

14. Από την επιστολή της Επιτροπής προκύπτει ότι, στις 15 Ιουνίου 1990, οι εκπρόσωποι των ενδιαφερομένων κρατών μελών [16], της Ελβετίας και των ταμείων διαλύσεως συναντήθηκαν για να εξετάσουν τους καταλόγους των αιτήσεων πριμοδοτήσεως διαλύσεως που είχαν περιέλθει στα ταμεία. Βάσει αυτών των καταλόγων, έγινε δεκτό ότι, όσον αφορά τα σκάφη ξηρού φορτίου και τα δεξαμενόπλοια, το απαιτούμενο ποσό προς κάλυψη όλων των αιτήσεων πριμοδοτήσεως διαλύσεως που έχουν εγκύρως υποβληθεί ήταν κατώτερο των διαθεσίμων κονδυλίων των διαφόρων λογαριασμών που προβλέπονται γι' αυτές τις κατηγορίες σκαφών. Συνεπώς, σύμφωνα με το άρθρο 8, παράγραφος 4, του κανονισμού της Επιτροπής, όλες οι αιτήσεις για πριμοδοτήσεις διαλύσεως που είχαν εγκύρως υποβληθεί έγιναν δεκτές για τα αιτηθέντα ποσοστά πριμοδοτήσεως. Αντιθέτως, όσον αφορά τα ωστικά σκάφη, τα κονδύλια προς κάλυψη των αιτουμένων πριμοδοτήσεων διαλύσεως ήταν υψηλότερα των διαθεσίμων κονδυλίων του λογαριασμού που προβλέπεται γι' αυτή την κατηγορία σκαφών. Εφαρμόστηκε συνεπώς η διαδικασία προτεραιότητας του άρθρου 8, παράγραφοι 1, 2 και 3, του κανονισμού της Επιτροπής. Η Επιτροπή κατάρτισε, σε συνεργασία με τις αρχές των ταμείων, κατάλογο των εγκύρως υποβληθεισών αιτήσεων, ο οποίος έχει επισυναφθεί στην επιστολή. Λαμβανομένων υπόψη των ορίων των διαθεσίμων κονδυλίων, μόνον οι αιτήσεις για ποσοστό 70 % του εφαρμοστέου συντελεστή έγιναν δεκτές. Όλες οι αιτήσεις για πριμοδοτήσεις υψηλότερου ποσοστού απορρίφθηκαν. Δύο αιτήσεις για ποσοστό πριμοδοτήσεως 70 %, η μία του γαλλικού ταμείου και η άλλη του ολλανδικού ταμείου, απορρίφθηκαν επίσης ώστε να μη γίνει υπέρβαση των διαθεσίμων κονδυλίων. Η απόρριψη των αιτήσεων αυτών στηρίχθηκε στα κριτήρια του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού της Επιτροπής.

15. Κατά της αποφάσεως του Υπουργού, της 19ης Σεπτεμβρίου 1990, με την οποία απορρίφθηκε η αίτησή του για πριμοδότηση διαλύσεως όσον αφορά το σκάφος Tonny, ο Teirlinck προσέφυγε ενώπιον του College van Beroep voor het Bedrijfsleven, το οποίο υπέβαλε στο Δικαστήριο τα προκείμενα προδικαστικά ερωτήματα.

16. Στην κύρια δίκη, ο Teirlinck ισχυρίστηκε ότι η αίτησή του απορρίφθηκε με την αιτιολογία ότι τα διαθέσιμα για τα ωστικά σκάφη κονδύλια του άρθρου 1, παράγραφος 2, του κανονισμού της Επιτροπής ήσαν ανεπαρκή. Όμως, στο άρθρο 3, παράγραφος 3, του

16 — Δηλαδή τα κράτη μέλη που επιθυμούν να ιδρύσουν ένα ταμείο διαλύσεως δυνάμει του κανονισμού του Συμβουλίου (βλ. σημείο 3, ανωτέρω).

κανονισμού του Συμβουλίου προβλέπεται η σύσταση κοινού λογαριασμού για τα σκάφη ξηρών φορτίων και για τα ωστικά. Στο μέτρο που με τα άρθρα 1, παράγραφος 2, και 8 του κανονισμού της Επιτροπής προβλέπεται χωριστός λογαριασμός για τα ωστικά σκάφη, τα άρθρα αυτά είναι ανίσχυρα διότι αντιτίθενται στον κανονισμό του Συμβουλίου. Ο Teirlinck ισχυρίστηκε ότι η πριμοδότηση διαλύσεως που ζήτησε για το ωστικό σκάφος του Tonny έπρεπε να καταλογιστεί στον κοινό λογαριασμό που προβλέπεται στο άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού του Συμβουλίου για τα σκάφη ξηρού φορτίου και για τα ωστικά, τοσούτω μάλλον που το σκάφος Tonny εχρησιμοποιείτο, σε συνδυασμό με το σκάφος Neptunus III, αποκλειστικά για τη μεταφορά ξηρών φορτίων. Ο Teirlinck υποστήριξε επίσης ότι η απορριπτική της αιτήσεώς του απόφαση του Υπουργού ήταν άκυρη λόγω του ότι ελήφθη στις 19 Σεπτεμβρίου 1990 και παραβίαζε συνεπώς το άρθρο 6, παράγραφος 4, του κανονισμού της Επιτροπής. Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή, η διοίκηση του ταμείου ενημερώνει γραπτώς, πριν από την 1η Σεπτεμβρίου 1990, τον αιτούντα την πριμοδότηση διαλύσεως για ποσοστό μεγαλύτερο του 70 % των εφαρμοστέων συντελεστών κατά πόσο η αίτησή του έχει γίνει δεκτή ή απορρίφθηκε.

Τα προδικαστικά ερωτήματα

17. Το εθνικό δικαστήριο αναφέρει στη διάταξη περί παραπομπής ότι ο μόνος λόγος απορρίψεως της αιτήσεως του Teirlinck ήταν η ανεπάρκεια των κονδυλίων του λογαριασμού που προβλέπεται για τα ωστικά σκάφη. Η αίτηση είχε εγκύρως υποβληθεί και πληρούσε όλες τις λοιπές προϋποθέσεις για τη χορήγηση της πριμοδοτήσεως διαλύσεως. Το εθνικό δικαστήριο αναφέρει επίσης ότι, σύμφωνα με μια επιστολή που η Επιτροπή απηύθυνε στον Υπουργό στις 31 Μαρτίου 1992, τα διαθέσιμα κονδύλια του λογαριασμού που προβλέπεται για τα σκάφη ξηρού φορτίου ήσαν, κατά την κρίσιμη χρονική περίοδο, επαρκή ώστε να καταβληθούν οι πριμοδοτήσεις διαλύσεως για όλα τα ωστικά σκάφη για τα οποία είχαν απορριφθεί οι σχετικές αιτήσεις λόγω του ότι είχαν εξαντληθεί τα διαθέσιμα κονδύλια του λογαριασμού που προβλέπεται για τα ωστικά σκάφη.

18. Υπό το φως αυτών των διαπιστώσεων, το εθνικό δικαστήριο υπέβαλε στο Δικαστήριο τα ακόλουθα ερωτήματα:

1) Πρέπει η διάταξη του άρθρου 5, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΟΚ) 1101/89 του Συμβουλίου να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι μια αίτηση πριμοδοτήσεως διαλύσεως που έχει εγκύρως υποβληθεί σχετικά με ένα εμπίπτον στον κανονισμό αυτό σκάφος εσωτερικής ναυσιπλοΐας δεν μπορεί να απορριφθεί για όσο χρόνο δεν έχουν εξαντληθεί τα όρια του συνόλου των κονδυλίων που διατίθενται για τις συντονισμένες πράξεις διαλύσεως;

2) Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο προηγούμενο ερώτημα, πρέπει η διάταξη του άρθρου 5, παράγραφος 1, του κανονισμού 1101/89 να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι μια αίτηση πριμοδοτήσεως διαλύσεως που έχει εγκύρως υποβληθεί σχετικά με ωστικό σκάφος δεν μπορεί να απορριφθεί για όσο χρόνο δεν έχουν

εξαντληθεί τα όρια του συνόλου των κονδυλίων που διαθέτουν τα ταμεία βάσει κοινού λογαριασμού για τα σκάφη ξηρού φορτίου και τα ωστικά, όπως προβλέπεται στο άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού;

3) Πρέπει οι συνδυασμένες διατάξεις του άρθρου 1, παράγραφος 2, και του άρθρου 8 του κανονισμού (ΕΟΚ) 1102/89 της Επιτροπής να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι μια αίτηση πριμοδοτήσεως διαλύσεως που έχει εγκύρως υποβληθεί σχετικά με ωστικό σκάφος πρέπει να απορριφθεί σε περίπτωση που τα κονδύλια που είναι απαραίτητα για την ικανοποίηση της εν λόγω αιτήσεως υπερβαίνουν τον προϋπολογισμό των 5 εκατομμυρίων ECU περί του οποίου γίνεται μνεία στο άρθρο 1, παράγραφος 2, όσον αφορά τα ωστικά σκάφη του οικείου κράτους μέλους, και τούτο ανεξαρτήτως του γεγονότος ότι το μνημονευόμενο στη διάταξη αυτή κονδύλιο για τα πλοία ξηρού φορτίου και/ή το κονδύλιο που μνημονεύεται για τα δεξαμενόπλοια δεν έχει, ύστερα από την αποδοχή όλων των αιτήσεων για πριμοδοτήσεις διαλύσεως που έχουν υποβληθεί όσον αφορά τις δύο αυτές κατηγορίες, εξαντληθεί;

4) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο δεύτερο και τρίτο ερώτημα, είναι οι προαναφερθείσες διατάξεις του κανονισμού 1102/89 συμβατές με το κοινοτικό δίκαιο, ειδικότερα δε με το άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού 1101/89, σύμφωνα με το οποίο κάθε ταμείο πρέπει να τηρεί δύο χωριστούς λογαριασμούς;

5) Πρέπει το έγγραφο υπ' αριθ. 56765 της Επιτροπής, της 29ης Ιουνίου 1990, που έχει υπογραφεί επ' ονόματι του γενικού διευθυντή μεταφορών και απευθύνεται προς το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, να θεωρηθεί ως έγκυρη πράξη;

6) Σε περίπτωση εκπνοής της προθεσμίας που τάσσεται με το άρθρο 6, παράγραφος 4, του κανονισμού 1102/89 της Επιτροπής, πρέπει αίτηση πριμοδοτήσεως διαλύσεως να θεωρηθεί ως έχουσα γίνει δεκτή;

19. Γραπτές παρατηρήσεις υπέβαλαν η Ολλανδική Κυβέρνηση και η Επιτροπή. Ο Teirlinck ανέπτυξε τις προφορικές του παρατηρήσεις κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση.

20. Θα εξετάσω από κοινού το πρώτο και δεύτερο ερώτημα. Εν συνεχεία θα ασχοληθώ με τα άλλα ερωτήματα που υποβλήθηκαν στο Δικαστήριο.

Το πρώτο και δεύτερο ερώτημα

21. Το πρώτο και δεύτερο ερώτημα αφορούν την ερμηνεία του άρθρου 5, παράγραφος 1, του κανονισμού του Συμβουλίου, σύμφωνα με το οποίο ο πλοιοκτήτης λαμβάνει, σε περίπτωση που διαλύσει το σκάφος

του, «από το ταμείο στο οποίο υπάγεται και εντός των ορίων των υφισταμένων οικονομικών δυνατοτήτων, πριμοδότηση διαλύσεως με τους όρους που προβλέπονται στο άρθρο 6». Το εθνικό δικαστήριο ερωτά τι σημαίνει η φράση «εντός των ορίων των υφισταμένων οικονομικών δυνατοτήτων». Με το πρώτο ερώτημα ερωτά αν το άρθρο 5, παράγραφος 1, έχει την έννοια ότι αίτηση για πριμοδότηση διαλύσεως πρέπει να γίνεται δεκτή, αρκεί τα διαθέσιμα κονδύλια των ταμείων των κρατών μελών να είναι επαρκή. Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα, το εθνικό δικαστήριο ερωτά αν το άρθρο 5, παράγραφος 1, έχει την έννοια ότι μια εγκύρως υποβληθείσα αίτηση για πριμοδότηση διαλύσεως ωστικού σκάφους πρέπει να γίνεται δεκτή αν τα συνολικώς διαθέσιμα στον κοινό λογαριασμό κονδύλια για τα ωστικά σκάφη και τα σκάφη ξηρού φορτίου, ο οποίος προβλέπεται στο άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού του Συμβουλίου, είναι επαρκή.

22. Ο Teirlinck θεωρεί ότι στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί αρνητική απάντηση και στο δεύτερο καταφατική. Ισχυρίζεται ότι στο άρθρο 5, παράγραφος 1, καθιερώνεται σαφής διάκριση μεταξύ των «υφισταμένων οικονομικών μέσων», αφενός, και «των όρων που προβλέπονται στο άρθρο 6», αφετέρου. Το άρθρο 6 επιφορτίζει την Επιτροπή να καθορίσει το ύψος των ετησίων εισφορών, το ύψος των πριμοδοτήσεων διάλυσης και τους όρους υπό τους οποίους οι πριμοδοτήσεις αυτές μπορούν να χορηγηθούν. Εν τούτοις, δεν αναθέτει στην Επιτροπή τον καθορισμό των ορίων των υφισταμένων διαθεσίμων κονδυλίων. Τα όρια αυτά προβλέπονται στο άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού του Συμβουλίου, σύμφωνα με το οποίο κάθε ταμείο οφείλει να τηρεί δύο χωριστούς λογαριασμούς, τον ένα για τα σκάφη ξηρού φορτίου και τα ωστικά και τον άλλο για τα δεξαμενόπλοια.

23. Κατά τον Teirlinck, προκύπτει επομένως ότι τα διαθέσιμα κονδύλια για τα σκάφη ξηρού φορτίου και τα ωστικά διακρίνονται των διαθεσίμων κονδυλίων για τα δεξαμενόπλοια. Θα έπρεπε συνεπώς να δοθεί αρνητική απάντηση στο πρώτο ερώτημα. Αντιθέτως, εφόσον στο άρθρο 3, παράγραφος 3, προβλέπεται κοινός λογαριασμός για τα σκάφη ξηρού φορτίου και για τα ωστικά, τα διαθέσιμα γι' αυτούς τους τύπους σκαφών κονδύλια είναι τα ίδια και θα έπρεπε, κατά συνέπεια, να δοθεί καταφατική απάντηση στο δεύτερο ερώτημα.

24. Η συλλογιστική αυτή δεν μου φαίνεται πειστική. Στο άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού του Συμβουλίου προβλέπεται κοινός λογαριασμός για τα σκάφη ξηρού φορτίου και για τα ωστικά, αλλά, όπως παρατηρεί η Επιτροπή, αυτό δεν σημαίνει ότι οι πριμοδοτήσεις διαλύσεως για τα σκάφη ξηρού φορτίου και για τα ωστικά πρέπει να χρηματοδοτούνται από τους ίδιους πόρους. Ο κανονισμός του Συμβουλίου χαράσσει μόνον το πλαίσιο του συστήματος των συντονισμένων πράξεων διαλύσεως, αφήνοντας στην Επιτροπή τη μέριμνα για τη λήψη των σημαντικών για την εφαρμογή του συστήματος αυτού αποφάσεων. Ειδικότερα, από τις διατάξεις του κανονισμού του Συμβουλίου προκύπτει ότι στην Επιτροπή ανήκει ο καθορισμός των κονδυλίων που πρέπει να προβλεφθούν για την καταβολή των πριμοδοτήσεων διαλύσεως για κάθε κατηγορία σκαφών.

25. Το άρθρο 6, παράγραφος 1, του κανονισμού του Συμβουλίου αναθέτει στην Επιτροπή να καθορίσει *ξεχωριστά* για τα σκάφη ξηρού φορτίου, για τα δεξαμενόπλοια και για τα ωστικά σκάφη το ύψος των ετησίων εισφορών, το ύψος των πριμοδοτήσεων διαλύσεως, την περίοδο διαλύσεως και τους όρους υπό τους οποίους μπορούν να χορηγηθούν οι πριμοδοτήσεις διαλύσεως. Δοθέντος ότι οι πριμοδοτήσεις διαλύσεως χρηματοδοτούνται από τις ετήσιες εισφορές που καταβάλλονται στα ταμεία από τους πλοιοκτήτες, είναι σαφές ότι το ύψος των πριμοδοτήσεων διαλύσεως καθορίζεται από το ύψος των ετησίων εισφορών. Η Επιτροπή πρέπει να σταθμίζει δύο αντιτιθέμενες θέσεις [17]. Αφενός, οφείλει να καθορίσει τις εισφορές σε ύψος που να επιτρέπει στα ταμεία να διαθέτουν επαρκή κονδύλια για να συνδράμουν αποτελεσματικά στη μείωση της διαρθρωτικής ανισορροπίας της προσφοράς και ζήτησης στον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Αφετέρου, οφείλει να λαμβάνει υπόψη της, κατά τον καθορισμό του ύψους των ετησίων εισφορών που πρέπει να καταβάλλονται στα ταμεία, τη δύσκολη οικονομική κατάσταση του τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

26. Από το άρθρο 6 προκύπτει ότι στην Επιτροπή ανήκει ο καθορισμός των οικονομικών πόρων που πρέπει να διαθέτουν τα ταμεία για την καταβολή των πριμοδοτήσεων διαλύσεως για κάθε κατηγορία σκαφών.

27. Στον κανονισμό του Συμβουλίου γίνεται μνεία της ανάγκης να πραγματοποιηθεί «σύντομα ουσιαστική μείωση των διαρθρωτικών πλεονασμάτων» [18], αλλά δεν καθορίζεται συγκεκριμένος στόχος. Αφού ζήτησε τη γνώμη των κρατών μελών και των αντιπροσωπευτικών οργανώσεων της εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε κοινοτικό επίπεδο, η Επιτροπή έκρινε αναγκαίο το να μειωθούν οι εν λόγω στόλοι κατά 10 % όσον αφορά τα σκάφη ξηρού φορτίου και τα ωστικά, και κατά 15 % όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια [19]. Ο κανονισμός της Επιτροπής καθορίζει τις ετήσιες εισφορές, τις πριμοδοτήσεις διαλύσεως και τους όρους για τη χορήγησή τους για κάθε κατηγορία σκαφών ανάλογα προς τις μειώσεις που έχουν κριθεί αναγκαίες. Όπως προανέφερα, στο άρθρο 1, παράγραφος 2, του κανονισμού της Επιτροπής αναφέρεται ότι κρίνεται αναγκαίος συνολικός προϋπολογισμός ύψους 130,5 εκατομμυρίων ECU. Στο άρθρο 1, παράγραφος 2, το σύνολο αυτό κατανέμεται σε διάφορα ποσά (81,2 εκατ. ECU για τα σκάφη ξηρού φορτίου, 44,3 εκατ. ECU για τα δεξαμενόπλοια και 5 εκατ. ECU για τα ωστικά σκάφη), τα οποία αποτελούν τα μέγιστα διαθέσιμα κονδύλια για τη χορήγηση πριμοδοτήσεων διαλύσεως σε κάθε κατηγορία σκαφών.

28. Ο Teirlinck υποστηρίζει ότι πλοιοκτήτης που ζητεί πριμοδότηση για τη διάλυση ωστικού σκάφους δικαιούται να αναμένει ότι η αίτησή του θα γίνει δεκτή αν τα κονδύλια του κοινού λογαριασμού για τα σκάφη ξηρού φορτίου και για τα ωστικά ο οποίος προβλέπεται στο άρθρο 3, παράγραφος 3, είναι επαρκή, ακόμη και αν τα διαθέσιμα

17 — Βλ. το άρθρο 6, παράγραφος 4, του κανονισμού του Συμβουλίου, ανωτέρω, παράγραφος 5.

18 — Κανονισμός του Συμβουλίου, προοίμιον, τρίτη αιτιολογική σκέψη, και άρθρο 6, παράγραφος 7.

19 — Κανονισμός της Επιτροπής, προοίμιον, δεύτερη αιτιολογική σκέψη, και άρθρο 1, παράγραφος 1.

κονδύλια του λογαριασμού που αφορά ειδικώς τα ωστικά σκάφη δυνάμει του άρθρου 1, παράγραφος 2, του κανονισμού της Επιτροπής έχουν εξαντληθεί. Τούτο αντιτίθεται στους στόχους του συστήματος των συντονισμένων πράξεων διαλύσεως. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η μείωση της ικανότητας των στόλων, όσον αφορά τα διαλυμένα ωστικά σκάφη, θα μπορούσε να υπερβεί τον στόχο του 10 % που προβλέπεται στον κανονισμό της Επιτροπής. Ομοίως επίσης, οι εισφορές που καταβάλλουν οι ιδιοκτήτες σκαφών ξηρού φορτίου θα χρηματοδοτούσαν την καταβολή των πριμοδοτήσεων διαλύσεως στους ιδιοκτήτες ωστικών σκαφών. Εξάλλου, τα ταμεία θα αδυνατούσαν να χρησιμοποιήσουν το υπόλοιπο των διαθεσίμων κονδυλίων του λογαριασμού, που προβλέπεται ειδικώς για τα σκάφη ξηρού φορτίου, ώστε να χορηγούν πριμοδοτήσεις στους ιδιοκτήτες των σκαφών αυτών προκειμένου να επιτύχουν το ποσοστό στο οποίο αποσκοπεί η μείωση των πλεονασμάτων.

29. Υπάρχει ένας άλλος λόγος για τον οποίο ο κανονισμός του Συμβουλίου δεν παρέχει στον πλοιοκτήτη που ζητεί πριμοδότηση για τη διάλυση ωστικού σκάφους το δικαίωμα να αναμένει ότι η αίτησή του θα γίνει δεκτή αν τα διαθέσιμα κονδύλια του κοινού λογαριασμού για τα σκάφη ξηρού φορτίου και για τα ωστικά που προβλέπεται στο άρθρο 3, παράγραφος 3, είναι επαρκή. Στο άρθρο 6 του κανονισμού του Συμβουλίου δεν προβλέπεται μόνον ότι η Επιτροπή καθορίζει το ύψος των ετησίων εισφορών και το ύψος των πριμοδοτήσεως διαλύσεως *χωριστά* για τα σκάφη ξηρού φορτίου, για τα δεξαμενόπλοια και για τα ωστικά σκάφη. Προβλέπεται επίσης ότι, ενώ οι εισφορές και οι πριμοδοτήσεις υπολογίζονται σε συνάρτηση με την ολική χωρητικότητα για τα φορτηγά σκάφη, υπολογίζονται σε συνάρτηση με την προωθητική ισχύ για τα ωστικά σκάφη [20]. Εφόσον ο τρόπος υπολογισμού του ύψους των εισφορών και των πριμοδοτήσεων είναι διαφορετικός για τα σκάφη ξηρού φορτίου και για τα ωστικά, δύσκολα βλέπει κανείς πώς τα κονδύλια που υπάρχουν στον λογαριασμό που προβλέπεται για τα σκάφη ξηρού φορτίου θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση πριμοδοτήσεων διαλύσεως ωστικών σκαφών και αντιστρόφως.

30. Ο στόχος του άρθρου 3, παράγραφος 3, του κανονισμού του Συμβουλίου δεν είναι να καθορίσει τα όρια των διαθεσίμων πόρων για τη χρηματοδότηση των πριμοδοτήσεων διαλύσεως, αλλά μάλλον, όπως παρατηρεί η Επιτροπή, να ενεργοποιήσει την οικονομική αλληλεγγύη μεταξύ των εθνικών ταμείων. Ο λόγος για τον οποίο στο άρθρο 3, παράγραφος 3, προβλέπονται χωριστοί λογαριασμοί για τα σκάφη ξηρού φορτίου και για τα δεξαμενόπλοια είναι ότι, χρησιμοποιώντας οικονομικούς όρους, η αγορά μεταφοράς ξηρών φορτίων είναι διαφορετική της αγοράς μεταφοράς υγρών [21]. Η πρόβλεψη χωριστών λογαριασμών σημαίνει ότι δεν υπάρχει οικονομική αλληλεγγύη μεταξύ τους. Στο άρθρο 5, παράγραφος 2, ορίζεται ότι, όσον αφορά τους χωριστούς λογαριασμούς, καθιερώνεται οικονομική αλληλεγγύη μόνον μεταξύ των ταμείων. Ένα εθνικό ταμείο, του οποίου ο λογαριασμός που προβλέπεται για τα δεξαμενόπλοια δεν διαθέτει επαρκή κονδύλια για να εξοφλήσει τα κρατικά δάνεια εντός της προθεσμίας που προβλέπεται στον κανονισμό της Επιτροπής, δεν μπορεί να υπολογίζει στην αλληλεγγύη των λογαρια-

20 — Άρθρο 6, παράγραφος 3.

21 — Βλ. τον κανονισμό του Συμβουλίου, προοίμιον, όγδοη αιτιολογική σκέψη.

σμών των άλλων ταμείων. Δεν μπορεί να προσφεύγει στα διαθέσιμα κονδύλια του κοινού λογαριασμού που προβλέπεται για τα σκάφη ξηρού φορτίου και για τα ωστικά και αντιστρόφως.

31. Στις παρατηρήσεις της η Επιτροπή εξηγεί γιατί στο άρθρο 3, παράγραφος 3, προβλέπεται ένας κοινός λογαριασμός για τα ωστικά και για τα σκάφη ξηρού φορτίου. Τα ωστικά σκάφη δεν μεταφέρουν φορτίο. Η λειτουργία τους συνίσταται στη ρυμούλκηση ή στην προώθηση φορτηγίδων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά ξηρών ή υγρών φορτίων. Το Συμβούλιο αντιμετώπισε τη δυνατότητα να προβλεφθεί χωριστός λογαριασμός αποκλειστικώς για τα ωστικά σκάφη, αλλά τελικά αποφάσισε να μην το πράξει κρίνοντας ότι η σχετική με τα ωστικά σκάφη αγορά είναι πολύ περιορισμένη ώστε να δικαιολογεί χωριστό οικονομικό μηχανισμό. Το Συμβούλιο αποφάσισε να περιλάβει τα ωστικά σκάφη στον λογαριασμό που προβλέπεται για τα σκάφη ξηρού φορτίου, επειδή τα ωστικά χρησιμοποιούνται γενικώς για να προωθούν φορτηγίδες μεταφοράς ξηρού φορτίου. Επιπλέον, επιχειρήσεις που έχουν φορτηγίδες μεταφοράς ξηρού φορτίου είναι ιδιοκτήτες σημαντικού αριθμού ωστικών σκαφών. Αντιθέτως, είναι σπάνιο επιχειρήσεις που είναι ιδιοκτήτες φορτηγίδων για τη μεταφορά υγρών να είναι ιδιοκτήτες ωστικών σκαφών.

32. Κατά την Επιτροπή, ο κοινός λογαριασμός που προβλέπεται στο άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού του Συμβουλίου για τα σκάφη ξηρού φορτίου και για τα ωστικά εξυπηρετεί αποκλειστικά διοικητικούς σκοπούς. Τα έσοδα και τα έξοδα που αφορούν τα σκάφη ξηρού φορτίου και τα ωστικά πρέπει να εγγράφονται στον ίδιο λογαριασμό. Αυτό δημιουργεί την οικονομική αλληλεγγύη μεταξύ των διαφόρων εθνικών ταμείων. Άλλο ζήτημα αποτελεί ο τρόπος με τον οποίο ο κοινός λογαριασμός που προβλέπεται για τα σκάφη ξηρού φορτίου και για τα ωστικά τροφοδοτείται και χρησιμοποιείται για τη χρηματοδότηση των πριμοδοτήσεων διαλύσεως, ζήτημα το οποίο δεν διέπεται από το άρθρο 3, αλλά από τα άρθρα 5, παράγραφος 1, και 6 του κανονισμού του Συμβουλίου. Δυνάμει των διατάξεων αυτών, στην Επιτροπή ανήκει ο καθορισμός του ύψους των διαθεσίμων κονδυλίων για τις πράξεις διαλύσεως καθώς και των όρων διανομής των κονδυλίων αυτών για κάθε τύπο σκάφους.

33. Καταλήγω στο ότι ο όρος «διαθέσιμα οικονομικά μέσα» του άρθρου 5, παράγραφος 1, του κανονισμού του Συμβουλίου δεν αναφέρεται στους λογαριασμούς που προβλέπονται στο άρθρο 3, παράγραφος 3, αλλά στα κονδύλια που η Επιτροπή πρέπει να καθορίσει σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6. Ο κανονισμός του Συμβουλίου απονέμει στην Επιτροπή την εξουσία να καθορίζει το ανώτατο ποσόν των διαθεσίμων κονδυλίων για την καταβολή των πριμοδοτήσεων διαλύσεως σχετικά με κάθε κατηγορία σκαφών. Επομένως, ο κανονισμός του Συμβουλίου δεν παρέχει στον αιτούμενο πριμοδότηση διαλύσεως σκάφους εσωτερικής ναυσιπλοΐας το δικαίωμα να αναμένει ότι η αίτησή του θα γίνει δεκτή αν τα συνολικώς διαθέσιμα κονδύλια των ταμείων των ενδιαφερομένων κρατών μελών είναι επαρκή. Ούτε ο κανονισμός του Συμβουλίου παρέχει στον αιτούμενο πριμοδότηση διαλύσεως ωστικού σκάφους το δικαίωμα να αναμένει ότι η αίτησή του θα γίνει δεκτή αν τα κονδύλια που διαθέτει ο κοινός λογαριασμός για τα σκάφη ξηρού φορτίου και για τα ωστικά που προβλέπεται

στο άρθρο 3, παράγραφος 3, του εν λόγω κανονισμού είναι συνολικώς επαρκή. Συνεπώς, πρέπει να δοθεί αρνητική απάντηση τόσο στο πρώτο όσο και στο δεύτερο ερώτημα.

Το τρίτο ερώτημα

34. Με το τρίτο ερώτημα, το εθνικό δικαστήριο ερωτά αν τα άρθρα 1, παράγραφος 2, και 8 του κανονισμού της Επιτροπής έχουν την έννοια ότι μια εγκύρως υποβληθείσα αίτηση για πριμοδότηση διαλύσεως ωστικού σκάφους πρέπει να απορριφθεί όταν τα αναγκαία για την πληρωμή της κονδύλια μέσα υπερβαίνουν το ποσό των 5 εκατομμυρίων ECU, που προβλέπεται στο άρθρο 1, παράγραφος 2, για τα ωστικά σκάφη, παρά το γεγονός ότι ο προϋπολογισμός που προβλέπεται σ' αυτή τη διάταξη για τα σκάφη ξηρού φορτίου και/ή τα δεξαμενόπλοια έχει εξαντληθεί αφού έχουν γίνει δεκτές όλες οι αιτήσεις πριμοδοτήσεως διαλύσεως σκαφών των κατηγοριών αυτών.

35. Από τις διατάξεις του κανονισμού της Επιτροπής προκύπτει ότι στο τρίτο ερώτημα πρέπει να δοθεί καταφατική απάντηση.

36. Όπως ανέφερα, στο άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού της Επιτροπής καθορίζονται οι ετήσιες εισφορές, οι πριμοδοτήσεις διαλύσεως και οι όροι για τη χορήγησή τους, λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης να μειωθεί η ικανότητα των στόλων κατά 10 % όσον αφορά τα σκάφη ξηρού φορτίου και τα ωστικά και κατά 15 % όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια. Στο άρθρο 1, παράγραφος 2, προβλέπονται χωριστοί λογαριασμοί για τα δεξαμενόπλοια, για τα σκάφη ξηρού φορτίου και για τα ωστικά και καθορίζονται τα ποσά που διαθέτει κάθε λογαριασμός για τη χορήγηση των πριμοδοτήσεων διαλύσεως σχετικά με κάθε κατηγορία πλοίου. Τα ποσά αυτά προορίζονται για χρηματοδότηση πριμοδοτήσεων διαλύσεως οι οποίες πρέπει να καταβληθούν προκειμένου να επιτευγχθεί μείωση της πλεονασματικής χωρητικότητας κατά το επιδιωκόμενο ποσοστό. Προκύπτει ότι τα διαθέσιμα κονδύλια λογαριασμού ο οποίος προορίζεται ειδικώς για συγκεκριμένο τύπο σκάφους δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση πριμοδοτήσεων διαλύσεως σκάφους άλλου τύπου.

37. Στα άρθρα 6 και 8 του κανονισμού της Επιτροπής διευκρινίζεται ότι αίτηση για πριμοδότηση διαλύσεως δεν μπορεί να γίνει δεκτή παρά μόνον αν ένα ταμείο διαθέτει, στον λογαριασμό που προορίζεται για την κατηγορία σκαφών στην οποία ανήκει το υπό διάλυση σκάφος, επαρκή κονδύλια. Στο άρθρο 6, παράγραφος 3, προβλέπεται ότι οι εγκύρως υποβληθείσες αιτήσεις για πριμοδοτήσεις διαλύσεως για ποσοστό 70 % του εφαρμοστέου συντελεστή λογίζονται ως γενόμενες (απο)δεκτές «εντός των ορίων των ποσών που είναι διαθέσιμα στους διάφορους λογαριασμούς που προβλέπονται στο άρθρο 1, παράγραφος 2». Στο άρθρο 8, παράγραφος 3, προβλέπεται ότι τα εθνικά ταμεία χορηγούν πριμοδοτήσεις διαλύσεως «εντός του ορίου των ποσών που είναι διαθέσιμα στους διάφορους λογαριασμούς που αναφέρονται στο άρθρο 1, παράγραφος 2».

38. Συνεπώς, στο ερώτημα αυτό πρέπει να δοθεί καταφατική απάντηση.

Το τέταρτο ερώτημα

39. Με το τέταρτο ερώτημα το εθνικό δικαστήριο ερωτά για το κύρος του κανονισμού της Επιτροπής. Αναφέρει ότι στα άρθρα 1, παράγραφος 2, και 8 του κανονισμού της Επιτροπής προβλέπεται πιο συγκεκριμένη και πιο περιοριστική κατανομή των διαθεσίμων κονδυλίων απ' αυτήν του άρθρου 3, παράγραφος 3, του κανονισμού του Συμβουλίου. Στο άρθρο αυτό προβλέπεται κοινός λογαριασμός για τα σκάφη ξηρού φορτίου και για τα ωστικά. Εντούτοις, από τα άρθρα 1, παράγραφος 2, και 8 του κανονισμού της Επιτροπής, προκύπτει ότι αίτηση για πριμοδότηση διαλύσεως ωστικού σκάφους πρέπει να απορριφθεί αν τα αναγκαία για την πληρωμή της κονδύλια είναι υψηλότερα του ποσού των 5 εκατομμυρίων ECU, που προβλέπεται στο άρθρο 1, παράγραφος 2, για τα ωστικά σκάφη, παρά το γεγονός ότι τα διαθέσιμα κονδύλια του λογαριασμού ο οποίος προβλέπεται για τα σκάφη ξηρού φορτίου είναι επαρκή μετά την αποδοχή όλων των εγκύρως υποβληθεισών αιτήσεων για πριμοδότηση διαλύσεως σκάφους αυτού του τύπου. Το εθνικό δικαστήριο ερωτά αν ο κανονισμός της Επιτροπής είναι ανίσχυρος λόγω του ότι παραβιάζει το άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού του Συμβουλίου.

40. Από τις απαντήσεις που έχω δώσει στα προηγούμενα ερωτήματα προκύπτει ότι δεν μπορεί να αμφισβητηθεί το κύρος του κανονισμού της Επιτροπής. Ο διαχωρισμός των δύο λογαριασμών, που προβλέπεται στο άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού του Συμβουλίου, είναι σημαντικός για τις ανάγκες της οικονομικής αλληλεγγύης που καθιερώνεται μεταξύ των ταμείων από τις διατάξεις των κανονισμών του Συμβουλίου και της Επιτροπής. Στο άρθρο 3, παράγραφος 3, δεν υπάρχει καμία ένδειξη περί των διαθεσίμων κονδυλίων που είναι αναγκαία προκειμένου να χορηγηθούν πριμοδοτήσεις διαλύσεως για κάθε τύπο σκάφους. Οι λογαριασμοί του άρθρου 1, παράγραφος 2, του κανονισμού της Επιτροπής για κάθε χωριστή κατηγορία σκάφους αποτελούν τις «υφιστάμενες οικονομικές δυνατότητες» υπό την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 1, του κανονισμού του Συμβουλίου. Επομένως, τα άρθρα 1, παράγραφος 2, και 8 δεν είναι ασυμβίβαστα με το άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού του Συμβουλίου.

41. Με τη διάταξη περί παραπομπής το εθνικό δικαστήριο ερωτά αν το ποσό των 5 εκατομμυρίων ECU που προβλέπεται στο άρθρο 1, παράγραφος 2, του κανονισμού της Επιτροπής για τα ωστικά σκάφη είναι επαρκές για την ουσιαστική μείωση των υφισταμένων διαρθρωτικών πλεονασμάτων και, συνεπώς, για την επίτευξη των στόχων του κανονισμού του Συμβουλίου. Κατά το εθνικό δικαστήριο, ουδόλως αποδεικνύεται ότι η διάλυση του πλοίου Tonny δεν θα συνεισφέρει στην επίτευξη των στόχων του κανονισμού του Συμβουλίου.

42. Όπως ανέφερα, ο κανονισμός του Συμβουλίου περιορίζεται στη χάραξη των γενικών γραμμών του συστήματος των πράξεων διαλύσεως. Μολονότι αναφέρεται στην ανάγκη επιτεύξεως σημαντικής μειώσεως της πλεονασματικής χωρητικότητας, δεν θέτει συγκεκριμένο στόχο. Αναθέτει στην Επιτροπή τον καθορισμό του ύψους των αναγκαίων διαθεσίμων κονδυλίων. Η Επιτροπή υπολόγισε το ύψος αυτό για κάθε κατηγορία σκαφών λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των προς διάλυση σκαφών και το

ύψος των πριμοδοτήσεων που θα καταβληθούν.

43. Όπως παρατηρεί η Επιτροπή, ο στόχος του κανονισμού του Συμβουλίου δεν είναι η όσο το δυνατόν μεγαλύτερη διάλυση σκαφών, αλλά μάλλον η εξισορρόπηση μεταξύ προσφοράς και ζητήσεως. Δεν είναι δυνατόν να καθορισθεί εκ των προτέρων με ακρίβεια ο αριθμός των σκαφών που πρέπει να διαλυθούν. Η Επιτροπή έκρινε αναγκαία την κατά 10 % μείωση της χωρητικότητας του στόλου όσον αφορά τα ωστικά σκάφη, αφού συμβουλεύθηκε τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και τις επαγγελματικές οργανώσεις.

44. Από τον κατάλογο των εγκύρως υποβληθεισών αιτήσεων για πριμοδότηση διαλύσεως, που έχει συντάξει η Επιτροπή σε συνεργασία με τη διοίκηση των ταμείων στη συνεδρίαση της 15ης Ιουνίου 1990 [22], προκύπτει ότι το Tonny είχε τον αριθμό 47 στον κατάλογο αυτό. Η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι η χορήγηση πριμοδοτήσεως διαλύσεως στο Tonny θα συνεπαγόταν επίσης τη χορήγηση πριμοδοτήσεων διαλύσεως στα οκτώ πλοία που προηγούντο του Tonny στον κατάλογο και για τα οποία οι αιτήσεις είχαν απορριφθεί. Κατά την Επιτροπή, η διάλυση εννέα επιπλέον ωστικών σκαφών θα υπερέβαινε κατά πολύ τον στόχο του 10 % που προβλέπεται στο άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού της Επιτροπής και θα είχε ως συνέπεια την πλέον των 2 εκατομμυρίων ECU υπέρβαση του προϋπολογισμού που προβλέπεται για τα ωστικά σκάφη στο άρθρο 1, παράγραφος 2, του εν λόγω κανονισμού.

22 — Βλ. σημείο 14 ανωτέρω.

45. Προς υποστήριξη της θέσεως ότι η διάλυση του Tonny θα συνέβαλλε στην επίτευξη των στόχων του συστήματος των πράξεων διαλύσεως, ο Teirlinck επικαλείται τον κανονισμό 3690/92 [23], ο οποίος τροποποίησε τον κανονισμό της Επιτροπής. Ο κανονισμός 3690/92 αναφέρεται στην ανάγκη για περαιτέρω μείωση της χωρητικότητας των στόλων και στο προοίμιό του ορίζει ότι θα ήταν σκόπιμη η χορήγηση περαιτέρω πριμοδοτήσεων διαλύσεως.

46. Παρ' όλ' αυτά, το γεγονός ότι η Επιτροπή αποφάσισε εκ των υστέρων συμπληρωματική μείωση της χωρητικότητας των στόλων δεν σημαίνει ότι ο κανονισμός της Επιτροπής, στον οποίο προβλεπόταν μείωση της χωρητικότητας των στόλων κατά συγκεκριμένο ποσοστό, είναι ανίσχυρος. Εξάλλου, στον κανονισμό 3690/92 προβλέπονται περαιτέρω κονδύλια για την καταβολή πριμοδοτήσεων διαλύσεως από 1ης Ιανουαρίου 1993. Ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 1, παράγραφοι 1, 2 και 3, του κανονισμού της Επιτροπής [24]. Σύμφωνα με τον κανονισμό αυτό, δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιηθούν οι πόροι που εμφαίνονται αρχικώς σε έναν από τους δύο λογαριασμούς που προβλέπονται στο άρθρο 1, παράγραφος 2, του κανονισμού της Επιτροπής, προκειμένου να χορηγηθούν πριμοδοτήσεις διαλύσεως σκαφών άλλου τύπου εκτός αυτού που αφορά ο λογαριασμός. Με άλλα λόγια, δεν προβλέπεται η συγχώνευση των χωριστών λογαριασμών του άρθρου 1, παράγραφος 2, του κανονισμού της Επιτροπής.

47. Καταλήγω ότι στο τέταρτο ερώτημα πρέπει να δοθεί καταφατική απάντηση.

23 — Προαναφερθείς στην υποσημείωση 15.

24 — Βλ. κανονισμό 3690/92, άρθρο 1, προαναφερθέντα στην υποσημείωση 15.

Το πέμπτο ερώτημα

48. Με το πέμπτο ερώτημα το εθνικό δικαστήριο ερωτά αν η επιστολή της 29ης Ιουνίου 1990 που απηύθυνε η Ολλανδική Κυβέρνηση στην Επιτροπή, βάσει της οποίας ο Υπουργός απέρριψε την αίτηση του Teirlinck για πριμοδότηση διαλύσεως του Tonny, συνιστά έγκυρη πράξη.

49. Ανέφερα ήδη το περιεχόμενο της επιστολής της Επιτροπής της 29ης Ιουνίου 1990 [25]. Η επιστολή αυτή εξηγεί πώς εφαρμόστηκαν οι κανόνες προτεραιότητας του άρθρου 8, παράγραφοι 1, 2 και 3, του κανονισμού της Επιτροπής. Το αμφισβητούμενο δεν είναι συνεπώς το κύρος της επιστολής καθαυτής, αλλά το κύρος του ή των μέτρων στα οποία αυτή αναφέρεται [26]. Από την επιστολή προκύπτει ότι η διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 8, παράγραφοι 1, 2 και 3, εφαρμόστηκε ορθώς. Η Επιτροπή και η διοίκηση των ταμείων δεν διαθέτουν καμία διακριτική ευχέρεια να αποφαίνονται για το ποιες αιτήσεις πρέπει να γίνουν δεκτές και ποιες να απορριφθούν. Οποιαδήποτε μεταβολή της νομικής καταστάσεως των αιτούντων αποτελεί τη συνέπεια των κανόνων του άρθρου 8 του κανονισμού της Επιτροπής. Αν, όπως προτείνω, απορριφθεί η άποψη του Teirlinck, ότι το άρθρο 8 του κανονισμού της Επιτροπής είναι ανίσχυρο, έπεται ότι δεν πρέπει να αμφισβητηθεί το κύρος των μέτρων. Άλλως θα είχε το πράγμα αν ο Teirlinck υποστήριζε ότι, με την κατάρτιση κοινού καταλόγου των εγκύρως υποβληθεισών αιτήσεων, τηρουμένης της εφαρμογής των κανόνων προτεραιότητας του άρθρου 8, παράγραφοι 1, 2 και 3, η Επιτροπή και η διοίκηση των εθνικών ταμείων είχαν υποπέσει σε ουσιώδη πλάνη ή δεν είχαν τηρήσει τις απαιτήσεις του κοινοτικού δικαίου. Τέτοιος ισχυρισμός δεν προβάλλεται εν προκειμένω. Καταλήγω στο ότι οι αμφιβολίες που διατύπωσε το αιτούν δικαστήριο σχετικά με το κύρος της επιστολής της Επιτροπής της 29ης Ιουνίου 1990 (ή του τάδε ή δείνα από τα μέτρα στα οποία αναφέρεται η επιστολή) είναι αβάσιμες.

Το έκτο ερώτημα

50. Το έκτο ερώτημα αφορά την ερμηνεία του άρθρου 6, παράγραφος 4, του κανονισμού της Επιτροπής, σύμφωνα με το οποίο η διοίκηση του ταμείου πληροφορεί γραπτώς, πριν από την 1η Σεπτεμβρίου 1990, τον αιτούμενο την πριμοδότηση διαλύσεως για ποσοστό υψηλότερο του 70 % των συντελεστών που ορίζονται στο άρθρο 5 περί του αν η αίτησή του έχει γίνει δεκτή ή απορρίφθηκε.

51. Ο Υπουργός δεν τήρησε την προθεσμία που έληγε την 1η Σεπτεμβρίου 1990. Η απορριπτική απόφαση της αιτήσεως του Teirlinck για πριμοδότηση διαλύσεως του Tonny ελήφθη στις 19 Σεπτεμβρίου 1990. Το εθνικό δικαστήριο ερωτά αν, από το γεγονός ότι ο Υπουργός δεν τήρησε την προθεσμία της 1ης Σεπτεμβρίου 1990, συνάγεται

25 — Βλ. την παράγραφο 14 ανωτέρω.

26 — Βλ. την απόφαση της 19ης Μαΐου 1993, C-198/91, Cook κατά Επιτροπής (Συλλογή 1993, σ. I-2487, σκέψεις 13 έως 15).

ότι η αίτηση του Teirlinck πρέπει να θεωρηθεί ότι έγινε δεκτή.

52. Στο ερώτημα αυτό αρμόζει να δοθεί αρνητική απάντηση. Δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι, από το γεγονός ότι η διοίκηση των ταμείων δεν κοινοποίησε την ενδεχόμενη ευδοκίμηση μιας αιτήσεως πριν από την 1η Σεπτεμβρίου 1990, συνάγεται αυτομάτως ότι η αίτηση αυτή έγινε δεκτή. Τούτο θα αντέβαινε σαφώς στους στόχους των κανονισμών του Συμβουλίου και της Επιτροπής. Όπως παρατηρεί η Ολλανδική Κυβέρνηση, αυτό θα οδηγούσε σε χορήγηση πριμοδοτήσεων διαλύσεως που θα υπερέβαιναν τα διαθέσιμα κονδύλια. Είναι σαφές ότι η διάταξη του άρθρου 6, παράγραφος 4, δεν μπορεί να υπερισχύσει των άλλων διατάξεων του κανονισμού της Επιτροπής σύμφωνα με τις οποίες οι πριμοδοτήσεις διαλύσεως δεν μπορούν να χορηγηθούν παρά μόνον εντός των ορίων των διαθεσίμων κονδυλίων.

53. Ο σκοπός της προθεσμίας του άρθρου 6, παράγραφος 4, είναι να ωθεί τη διοίκηση των ταμείων να εξετάζουν ταχέως τις αιτήσεις για πριμοδότηση διαλύσεως και να συντονίζουν τις ενέργειες των διαφόρων εθνικών ταμείων. Με το άρθρο 6, παράγραφος 4, δεν επιδιώκεται μόνον η προστασία των συμφερόντων των αιτούντων αλλά, επίσης, κατά κύριο λόγο, η εύρυθμη λειτουργία του συστήματος των συντονισμένων πράξεων διαλύσεως. Γι' αυτόν τον σκοπό, ο κανονισμός της Επιτροπής προβλέπει προθεσμίες εντός των οποίων πρέπει να ολοκληρωθούν τα διάφορα στάδια της διαδικασίας της διαλύσεως, ήτοι η υποβολή των αιτήσεων [27] και η διάλυση των πλοίων [28]. Ο κανονισμός της Επιτροπής σαφώς δεν αποσκοπεί στο να προσδώσει στη μη τήρηση της προθεσμίας της 1ης Σεπτεμβρίου 1990 ως αυτόματο αποτέλεσμα την αποδοχή αιτήσεως πριμοδοτήσεως διαλύσεως. Ούτε η συνέπεια αυτή υπαγορεύεται από υπέρτερες θεωρήσεις περί ασφαλείας δικαίου.

Πρόταση

54. Κατά συνέπεια, η γνώμη μου είναι ότι στα υποβληθέντα ερωτήματα, πρέπει να δοθούν οι ακόλουθες απαντήσεις:

«1) Το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΟΚ) 1101/89 του Συμβουλίου της 27ης Απριλίου 1989, σχετικά με τη διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερι-

27 — Βλ. άρθρο 6, παράγραφος 1.
28 — Βλ. άρθρο 7.

κής ναυσιπλοΐας, δεν παρέχει στον αιτούμενο πριμοδότηση διαλύσεως για σκάφος εσωτερικής ναυσιπλοΐας το δικαίωμα να αναμένει ότι η αίτησή του θα γίνει δεκτή αν τα κονδύλια των ταμείων των ενδιαφερομένων κρατών μελών είναι συνολικώς επαρκή.

2) Το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού του Συμβουλίου δεν παρέχει στον αιτούμενο πριμοδότηση διαλύσεως ωστικού σκάφους το δικαίωμα να αναμένει ότι η αίτησή του θα γίνει δεκτή αν τα διαθέσιμα κονδύλια του κοινού λογαριασμού για τα σκάφη ξηρού φορτίου και για τα ωστικά, που προβλέπεται στο άρθρο 3, παράγραφος 3, του εν λόγω κανονισμού, είναι επαρκή.

3) Τα άρθρα 1, παράγραφος 2, και 8 του κανονισμού (ΕΟΚ) 1102/89 της Επιτροπής της 27ης Απριλίου 1989, περί θεσπίσεως ορισμένων μέτρων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) 1101/89 του Συμβουλίου σχετικά με τη διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, έχουν την έννοια ότι μια εγκύρως υποβληθείσα αίτηση για πριμοδότηση διαλύσεως ωστικού σκάφους πρέπει να απορριφθεί αν τα απαραίτητα για την πληρωμή της κονδύλια υπερβαίνουν το ποσό των 5 εκατομμυρίων ECU, που προβλέπεται στο άρθρο 1, παράγραφος 2, για τα ωστικά σκάφη, παρά το γεγονός ότι ο προϋπολογισμός που προβλέπεται σ' αυτή τη διάταξη για τα σκάφη ξηρού φορτίου και/ή τα δεξαμενόπλοια δεν έχει εξαντληθεί αφού έχουν γίνει δεκτές όλες οι αιτήσεις πριμοδοτήσεως διαλύσεως σκαφών των κατηγοριών αυτών.

4) Από την εξέταση όλων των προβαλλομένων ζητημάτων δεν προέκυψε κανένα στοιχείο που να επηρεάζει το κύρος του προαναφερθέντος κανονισμού της Επιτροπής.

5) Από την εξέταση όλων των προβαλλομένων ζητημάτων δεν προέκυψε κανένα στοιχείο που να επηρεάζει το κύρος της επιστολής υπ' αριθ. 56765 που η Επιτροπή απηύθυνε στις 29 Ιουνίου 1990 στο Βασίλειο των Κάτω Χωρών, ούτε το κύρος των μέτρων στα οποία αποσκοπεί η επιστολή αυτή.

6) Το άρθρο 6, παράγραφος 4, του προαναφερθέντος κανονισμού της Επιτροπής έχει την έννοια ότι από το γεγονός ότι η διοίκηση του ταμείου δεν κοινοποίησε την αποδοχή αιτήσεως πριμοδοτήσεως διαλύσεως, πριν από την 1η Σεπτεμβρίου 1990, δεν συνάγεται ότι η αίτηση πρέπει να λογίζεται αποδεκτή.»