FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT FRANCIS G. JACOBS

föredraget den 16 mars 1995 *

1. I detta mål har College van Beroep voor het Bedrijfsleven (förvaltningsdomstol för handel och industri) i Nederländerna hänskjutit flera frågor till domstolen om tolkningen av rådets förordning (EEG) nr 1101/89 av den 27 april 1989 om strukturella förbättringar inom inlandssjöfarten [1] och tolkningen och giltigheten av kommissionens förordning (EEG) nr 1102/89 av den 27 april 1989 om fastställande av vissa åtgärder för verkställande av rådets förordning (EEG) nr 1101/89 om strukturella förbättringar inom inlandssjöfarten [2]. I detta förslag till avgörande hänvisas det till dessa förordningar som "rådets förordning" respektive "kommissionens förordning".

2. Syftet med rådets förordning är att minska den strukturella överkapaciteten i de flottor som trafikerar systemen av inre vattenvägar inom gemenskapen. För detta föreskrivs i förordningen att en nedskrotningsplan, samordnad på gemenskapsnivå, skall fastställas, och även om stödåtgärder för att undvika att den förefintliga överkapaciteten förvärras, de så kallade "gammal-för-ny"-reglerna. I sin dom Driessen [3], som meddelades på grund av en begäran om förhandsavgörande från College van Beroep voor het Bedrijfsleven, prövade och bekräftade domstolen giltigheten av övergångsbestämmelserna avseende "gammal-för-ny"-reglerna. Det aktuella målet gäller den samordnade nedskrotningsplanen som fastställs genom rådets förordning. Avsikten är att först behandla den relevanta lagstiftningen och de omständigheter som gav upphov till målet vid den nationella domstolen. Därefter kommer de frågor att behandlas som har hänskjutits till domstolen.

Lagstiftningen

3. I rådets förordning föreskrivs att varje medlemsstat som har inre vattenvägar som är förbundna med vattenvägarna i en annan medlemsstat, och som har en flotta på mer än 100 000 ton, skall upprätta en skrotningsfond [4]. Varje fond skall förvaltas av de behöriga nationella myndigheterna med deltagande av de inhemska organisationer som företräder fraktförarna på de inre vattenvägarna [5]. I artikel 3.3 föreskrivs: "Varje fond

* Originalspråk: engelska.

1 — EGT nr L 116, 1989, s. 25.

2 — EGT nr L 116, 1989, s. 30, ändrad genom kommissionens förordning (EEG) nr 3685/89, EGT nr L 360, 1989, s. 20.

3 — Dom av den 5 oktober 1993 (C-13/92, C-14/92, C-15/92 och C-16/92, Rec. s. I-4751).

4 — Rådets förordning, artikel 3.1.

5 — Artikel 3.2.

skall bestå av två separata konton, det ena för torrlastfartyg och skjutbogserare och det andra för tankfartyg." För varje fartyg som omfattas av rådets förordning skall ägaren betala ett bidrag till någon av fonderna. Generellt skall bidraget betalas in till fonden i den medlemsstat där fartyget är registrerat [6].

4. I artikel 5.1 föreskrivs att varje ägare som skrotar ett fartyg skall få en skrotningspremie från den fond fartyget tillhör, i den mån ekonomiska resurser är tillgängliga, enligt de villkor som anges i artikel 6. I den artikeln föreskrivs att kommissionen separat skall fastställa följande för torrlastfartyg, tankfartyg och skjutbogserare [7]:

— tariffen för de årliga bidragen till fonden för varje fartyg,

— tariffen för skrotningspremierna,

— den tid som skrotningspremierna omfattar och under vilken skrotningspremier betalas ut samt de villkor enligt vilka premierna kan erhållas,

— anpassningskoefficienter för varje typ och kategori av fartyg avsedda för inlandssjöfart.

5. Tarifferna för de årliga bidragen till fonderna och för skrotningspremierna skall vara samma för varje fond [8]. Enligt artikel 6.4 skall tariffer för bidrag fastställas "på en nivå som ger fonderna tillräckliga ekonomiska resurser för att effektivt kunna medverka till att minska den strukturella obalans mellan utbud och efterfrågan som råder inom inlandssjöfarten, med hänsyn till sektorns svåra ekonomiska situation". Kommissionen skall fastställa den tidsperiod under vilken skrotningspremier kan erhållas och villkoren för bifallande av premierna på grundval av de mål som skall uppnås, typ eller kategori av fartyg och fondernas ekonomiska resurser [9].

6. Kommissionens förordning antogs i syfte att genomföra artikel 6 i rådets förordning. Kommissionen var av den uppfattningen att flottkapaciteten skulle minskas med 10 pro-

6 — Artikel 4.
7 — Artikel 6.1.
8 — Artikel 6.2.
9 — Artikel 6.5.

cent för torrlastfartyg och skjutbogserare och med 15 procent för tankfartyg [10]. I kommissionens förordning fastställs de årliga bidragen, skrotningspremierna och de villkor under vilka de kan erhållas. I artikel 1.2 fastställs att en total budget på 130,5 miljoner ecu anses vara nödvändig. Denna summa fördelas på tre olika konton enligt följande; 81,2 miljoner ecu för torrlastfartyg, 44,3 miljoner ecu för tankfartyg och 5 miljoner ecu för skjutbogserare.

7. I artikel 3 fastställs tarifferna för de årliga bidrag som skall betalas av ägare till de olika typerna och kategorierna av fartyg. I artikel 5 fastställs tarifferna för skrotningspremierna för de olika typerna och kategorierna av fartyg. I artikel 6.2 föreskrivs att den som ansöker om skrotningspremier i sin ansökan skall ange vilken procentsats av tariffen som han önskar erhålla som skrotningspremie. Denna procentsats kan variera mellan 70 och 100 procent av den tillämpliga tariffen. I artikel 6.3 fastställs att grundade ansökningar om skrotningspremier som uppgår till 70 procent av den tillämpliga tariffen skall godkännas av fonden inom ramen för tillgängliga ekonomiska resurser på de olika kontona, om vilka det föreskrivs i artikel 1.2. De nationella fondmyndigheterna skall varje månad sända kommissionen en förteckning över de ansökningar som har inkommit om skrotningspremier som uppgår till 70 procent av de tillämpliga tarifferna. Kommissionen skall se till att ansökningarna inte överskrider de ekonomiska resurser som avses i artikel 1.2.

8. I syfte att skrota så mycket överkapacitet som möjligt har ett förfarande föreskrivits som ger ansökningar om lägre procentsatser av den tillämpliga tariffen företräde framför ansökningar om en högre procentsats. I artikel 8.1 föreskrivs att om de ekonomiska resurser som behövs för att tillgodose de grundade ansökningarna om skrotningspremier överstiger de resurser som finns tillgängliga på de olika kontona, enligt artikel 1.2, skall ansökningar om lägre procentsatser ges företräde framför ansökningar om högre procentsatser. För att underlätta förfarandet föreskrivs i artikel 8.2 att kommissionen, med hjälp av de olika nationella fondmyndigheterna, skall upprätta en gemensam förteckning över de grundade ansökningarna. Ansökningarna skall rangordnas och börja med den ansökan som gäller den lägsta premieprocentsatsen. Särskilda förteckningar skall upprättas för torrlastfartyg, tankfartyg och skjutbogserare. Enligt artikel 8.3 skall de nationella fonderna fortsätta att dela ut skrotningspremier enligt förteckningarna tills de tillgängliga ekonomiska resurserna på de olika konton som avses i artikel 1.2 är uttömda. Om fler än en ansökan om samma premieprocentsats har givits in, skall företräde ges till den först inkomna ansökan.

9. I artikel 8.4 föreskrivs att om de ekonomiska resurser som behövs för att tillgodose

10 — Kommissionens förordning, artikel 1.1.

grundade ansökningar understiger de medel som är tillgängliga på de olika konton som avses i artikel 1.2 skall ansökningarna om skrotningspremier anses vara bifallna med de premieprocentsatser som angivits i ansökningarna.

10. Rådets förordning och kommissionens förordning grundas på antagandet att kostnaderna för en samordnad skrotningsplan måste bäras av de företag som bedriver inlandssjöfart som i själva verket kommer att dra fördel av denna plan. För att det skall gå att genomföra planen utan förseningar är medlemsstaterna tvungna att ge lån utan ränta till den fond som finns inom dess territorium [11]. Återbetalning av lånen, vilken finansieras genom de årliga bidrag som fartygsägarna betalar till fonden, skall ske inom tio år [12]. I rådets förordning föreskrivs att det skall finnas ett ömsesidigt ekonomiskt stöd mellan fonderna då det gäller de separata konton som omnämns i artikel 3.3, för att säkra att tidsgränsen för återbetalningen av de statliga räntefria lånen till fonderna blir densamma för alla fonder [13]. Kommissionens förordning innehåller särskilda regler i detta syfte [14].

11. Rådets respektive kommissionens förordning har ändrats vid ett antal tillfällen [15]. De ändringar som har genomförts är inte av direkt betydelse för de ifrågavarande förfarandena, då de inte var i kraft under den relevanta tidsperioden.

Omständigheterna

12. Den 27 april 1990 gav F. D. Teirlinck in två ansökningar om skrotningspremier till Minister van Verkeer en Waterstaat (nedan kallad "ministern"), som är den myndighet som är ansvarig för förvaltningen av den samordnade skrotningsplanen i Nederländerna. I den ena av ansökningarna begärde Teirlinck en premie om 97 procent av den tariff som föreskrivs i artikel 5 i kommissionens förordning, för skrotning av sin skjutbogserare "Tonny". I den andra ansökan begärde han en premie för skrotning av sin pråm (ett torrlastfartyg) "Neptunus III". Genom beslut av den 2 juli 1990 biföll ministern ansökan gällande "Neptunus III", men förkastade ansökan gällande "Tonny" genom beslut av den 19 september 1990. Det är detta beslut som har givit upphov till det aktuella förfarandet.

11 — Rådets förordning, artikel 7.

12 — Se kommissionens förordning, artikel 3.3, och se även rådets förordning, artikel 6.4.

13 — Rådets förordning, artikel 5.2 och artikel 6.6.

14 — Kommissionens förordning, artikel 10.

15 — För ändringar i rådets förordning, se rådets förordning (EEG) nr 3572/90, artikel 6 (EGT nr L 353, 1990, s. 12), rådets förordning (EG) nr 844/94 (EGT nr L 98, 1994, s. 1), kommissionens förordning (EG) nr 2812/94 (EGT nr L 298, 1994, s. 22). Se även rådets framställning av den 24 oktober 1994 om strukturella förbättringar inom inlandssjöfarten (EGT nr C 309, 1994, s. 5). För ändringar i kommissionens förordning se kommissionens förordning (EEG) nr 317/91 (EGT nr L 37, 1991, s. 27), kommissionens förordning (EEG) nr 3690/92 (EGT nr L 374, 1992, s. 22), kommissionens förordning (EG) nr 3433/93 (EGT nr L 314, 1993, s. 10), och kommissionens förordning (EG) nr 3039/94 (EGT, nr L 322, 1994, s. 11).

13. I beslutet av den 19 september 1990 fastställdes att ansökan om skrotningspremie gällande fartyget "Tonny" uppfyllde de villkor som har angivits i artikel 5.1 i rådets förordning. I enlighet med artikel 8 i kommissionens förordning skall en ansökan om skrotningspremie emellertid endast bifallas om det finns tillräckliga ekonomiska resurser på de olika konton som avses i artikel 1.2 i kommissionens förordning. I beslutet fastställdes att de resurser som var tillgängliga på kontot avsett för skjutbogserare inte var tillräckliga för att täcka den premie som hade begärts för fartyget "Tonny". I beslutet hänvisades till stöd för detta till en skrivelse av den 29 juni 1990 från kommissionen till de nederländska myndigheterna.

14. Det framgår av kommissionens skrivelse att företrädare för de berörda medlemsstaterna [16], Schweiz och skrotningsfonderna hade sammanträtt den 15 juni 1990 för att undersöka de förteckningar över ansökningar om skrotningspremier som fonderna hade erhållit. På grundval av dessa förteckningar konstaterades att det belopp som behövdes för att täcka samtliga giltiga ansökningar om skrotningspremier för torrlastfartyg och tankfartyg understeg de ekonomiska resurser som var tillgängliga på de konton som var avsedda för dessa fartygskategorier. Enligt artikel 8.4 i kommissionens förordning bifölls följaktligen samtliga giltiga ansökningar om skrotningspremier med de premieprocentsatser som hade angivits i ansökningarna. Beträffande skjutbogserare överskred däremot de fonder som krävdes för att täcka de begärda skrotningspremierna de ekonomiska resurser som var tillgängliga på det konto som har föreskrivits för denna fartygskategori. Följaktligen tillämpades det urvalsförfarande som föreskrivs i artikel 8.1, 8.2 och 8.3 i kommissionens förordning. Kommissionen upprättade tillsammans med fondmyndigheterna en gemensam förteckning över giltiga ansökningar, som hade bifogats skrivelsen. Med beaktande av att de tillgängliga ekonomiska resurserna är begränsade bifölls endast ansökningar om en premie på 70 procent av den tillämpliga tariffen. Samtliga ansökningar om en högre premie förkastades. Två ansökningar om en premie på 70 procent av tariffen, en ingiven till den franska fonden och en ingiven till den nederländska, förkastades också för att inte de tillgängliga resurserna skulle överskridas. Det förhållandet att dessa ansökningar förkastades grundades på de kriterier som fastställs i artikel 8.3 i kommissionens förordning.

15. Teirlinck väckte talan mot ministerns beslut av den 19 september 1990, genom vilket Teirlincks ansökan om skrotningspremie för fartyget "Tonny" avslogs, vid College van Beroep voor het Bedrijfsleven, som framställde den aktuella begäran om förhandsavgörande.

16. Under förfarandet vid den nationella domstolen hävdade Teirlinck att hans ansökan förkastades av den anledningen att de ekonomiska resurserna på det konto som enligt artikel 1.2 i kommissionens förordning är avsett för skjutbogserare var otillräckliga. I artikel 3.3 i rådets förordning föreskrivs

16 — Det vill säga de medlemsstater som är skyldiga att upprätta en skrotningsfond enligt rådets förordning, se ovan, punkt 3.

emellertid att ett gemensamt konto avsett för torrlastfartyg och skjutbogserare skall upprättas. I den mån som det i artiklarna 1.2 och 8 i kommissionens förordning föreskrivs att ett separat konto uteslutande avsett för skjutbogserare skall upprättas, är de ogiltiga, då de står i strid med rådets förordning. Teirlinck påstod att den skrotningspremie som han hade ansökt om för sin skjutbogserare "Tonny" skulle ha debiterats det gemensamma konto som föreskrivs för torrlastfartyg och skjutbogserare i artikel 3.3 i rådets förordning, i synnerhet då detta fartyg, tillsammans med hans fartyg "Neptunus III", användes uteslutande för transport av torrlast. Teirlinck påstod även att ministerns beslut att avslå hans ansökan var ogiltigt, då det hade fattats den 19 september 1990 och därför stod i strid med artikel 6.4 i kommissionens förordning. Enligt denna artikel skall fondmyndigheterna före den 1 september 1990 skriftligen underrätta dem som ansöker om skrotningspremier på över 70 procent av de tillämpliga tarifferna om deras ansökningar har bifallits eller förkastats.

Frågorna i begäran om förhandsavgörande

17. I beslutet om hänskjutande konstaterar den nationella domstolen att den enda anledning till varför Teirlincks ansökan inte bifölls var att de ekonomiska resurserna på det konto som är avsett för skjutbogserare var otillräckliga. Ansökan var giltig och uppfyllde alla andra villkor som har uppställts för att en skrotningspremie skulle kunna bifallas. Den nationella domstolen påstår även att enligt skrivelsen av den 31 mars 1992 från kommissionen till ministern var de tillgängliga ekonomiska resurserna på det konto som är avsett för torrlastfartyg vid den aktuella tidpunkten tillräckliga för att betala skrotningspremier för samtliga skjutbogserare, för vilka ansökningarna hade förkastats av den anledningen att de resurser som var tillgängliga på det konto som var avsett för skjutbogserare hade uttömts.

18. Med hänsyn till dessa överväganden har den nationella domstolen hänskjutit följande frågor:

1) Skall bestämmelserna i artikel 5.1 i rådets förordning (EEG) nr 1101/89 tolkas så att en giltig ansökan om skrotningspremie för ett fartyg för inlandssjöfart underställd denna förordning skall bifallas så länge som de sammanlagda tillgängliga ekonomiska resurserna för samordnade nedskrotningsåtgärder inte har uttömts?

2) För det fall att föregående fråga besvaras nekande — skall bestämmelserna i artikel 5.1 i förordning (EEG) nr 1101/89 tolkas så att en grundad ansökan om skrotningspremie för en skjutbogserare skall bifallas så länge som de sammanlagda ekonomiska resurserna som fonderna förfogar över på det gemensamma kontot,

omnämnt i artikel 3.3 i förordningen, för torrlastfartyg och skjutbogserare inte har uttömts?

6) Skall en ansökan om skrotningspremie anses ha bifallits om den tidsfrist som fastställs i artikel 6.4 i kommissionens förordning nr 1102/89 har överskridits?

3) Skall bestämmelserna i artikel 1.2 i kommissionens förordning (EEG) nr 1102/89 tillsammans med bestämmelserna i artikel 8 tolkas så att en grundad ansökan om skrotningspremie för en skjutbogserare inte kan bifallas, om de ekonomiska resurser som behövs för att bifalla ansökan i fråga överstiger beloppet på 5 miljoner ecu som avses i artikel 1.2, för skjutbogserarna i medlemsstaten ifråga, oberoende av om det belopp som avses i den för torrlastfartyg och/eller för tankfartyg inte har uttömts sedan samtliga ansökningar om skrotningspremier för dessa två kategorier har bifallits?

19. Skriftliga yttranden har givits in av Nederländernas regering samt av kommissionen. Teirlinck avgav muntliga yttranden inför domstolen.

20. Den första och den andra frågan skall behandlas tillsammans. Därefter behandlas de andra frågorna som har hänskjutits till domstolen.

4) För det fall att frågorna två och tre besvaras jakande — är ovannämnda bestämmelser i förordning (EEG) nr 1102/89 förenliga med gemenskapsrätten och särskilt med bestämmelsen i artikel 3.3 i förordning nr 1101/89, enligt vilken varje fond skall bestå av två separata konton?

Den första och den andra frågan

5) Skall kommissionens skrivelse nr 56765 av den 29 juni 1990, undertecknad för generaldirektören för transport, riktad till Konungariket Nederländerna, anses som en giltig handling?

21. Den första och den andra frågan rör tolkningen av artikel 5.1 i rådets förordning, i vilken fastställs att varje ägare som skrotar ett fartyg skall få "en skrotningspremie från den fond fartyget tillhör, i den mån ekono-

miska resurser är tillgängliga, enligt de villkor som anges i artikel 6". Den nationella domstolen ställer sig frågande till betydelsen av uttrycket "i den mån ekonomiska resurser är tillgängliga". Genom den första frågan önskar den få svar på om artikel 5.1 skall tolkas så att den innebär att en grundad ansökan om skrotningspremie måste bifallas, om de sammanlagda ekonomiska resurserna i de berörda medlemsstaternas fonder är tillräckliga. För det fall att den första frågan besvaras nekande, önskar den nationella domstolen få klarhet i om artikel 5.1 skall tolkas så, att den innebär att en grundad ansökan om skrotningspremie för en skjutbogserare måste bifallas då de sammanlagda tillgängliga resurserna på det konto som är gemensamt för skjutbogserare och torrlastfartyg, till vilket det hänvisas i artikel 3.3 i rådets förordning, är tillräckliga.

22. Teirlinck anser att den första frågan måste besvaras nekande, och att den andra frågan måste ges ett jakande svar. Han anser att det i artikel 5.1 görs en klar åtskillnad mellan å ena sidan "de tillgängliga ekonomiska resurserna" och å andra sidan "de villkor som anges i artikel 6.1". I artikel 6 lämnas det åt kommissionen att avgöra tariffen för de årliga bidragen, skrotningspremierna och under vilka villkor de kan erhållas. I artikeln lämnas det dock inte något utrymme för kommissionen att avgöra gränserna för de tillgängliga ekonomiska resurserna. Dessa gränser föreskrivs i artikel 3.3 i rådets förordning, i vilken det anges att varje fond skall bestå av två separata konton, det ena för torrlastfartyg och skjutbogserare och det andra för tankfartyg.

23. Av detta följer, enligt Teirlinck, att de resurser som är tillgängliga för torrlastfartyg och skjutbogserare är andra än de som är tillgängliga för tankfartyg. Den första frågan skall därför besvaras nekande. Däremot är de ekonomiska resurser som är tillgängliga för torrlastfartyg och skjutbogserare desamma, då det i artikel 3.3 föreskrivs om ett gemensamt konto för dessa typer av fartyg, och följaktligen skall den andra frågan besvaras jakande.

24. Detta resonemang förefaller inte övertygande. I artikel 3.3 i rådets förordning föreskrivs det om ett gemensamt konto för torrlastfartyg och skjutbogserare, men, som kommissionen påpekar, detta betyder inte att skrotningspremier för torrlastfartyg och skjutbogserare skall finansieras med hjälp av samma resurser. Rådets förordning ger endast en ram för den samordnade skrotningsplanen och lämnar det till kommissionen att fatta ett antal beslut som är avgörande för att denna plan skall kunna verkställas. Det framgår särskilt tydligt av bestämmelserna i rådets förordning att det är kommissionen som skall bestämma de ekonomiska resurser som skall finnas tillgängliga för utbetalning av skrotningspremier för varje kategori av fartyg.

25. I artikel 6.1 i rådets förordning ges kommissionen befogenhet att för torrlastfartyg, tankfartyg och skjutbogserare *separat* fastställa tariffen för de årliga bidragen, tariffen för skrotningspremierna, den tid som skrotningsplanerna omfattar, och de villkor enligt vilka premierna kan erhållas. Då skrotningspremierna finansieras genom fartygsägarnas årliga bidrag till fonderna, står det klart att skrotningspremiernas storlek bestäms av de årliga bidragens storlek. Kommissionen har att balansera dessa två mot varandra stående överväganden [17]. Å ena sidan måste kommissionen fastställa bidragstarifferna på en nivå som ger fonderna tillräckliga ekonomiska resurser för att på ett effektivt sätt bidra till att minska den strukturella obalans som finns mellan utbud och efterfrågan inom sektorn för inlandssjöfarten. Å andra sidan måste kommissionen, då den fastställer tarifferna för de årliga bidragen till fonderna, beakta den svåra ekonomiska situation som sektorn för inlandssjöfart befinner sig i.

26. Det följer av artikel 6 att kommissionen har ansvaret för att bestämma de ekonomiska resurser som skall finnas tillgängliga för utbetalning av skrotningspremier för varje kategori av fartyg.

27. I rådets förordning hänvisas till behovet av att "inom en nära framtid få till stånd en väsentlig minskning av överkapaciteten" [18], men uppställs inte något särskilt mål. Sedan kommissionen samrått med medlemsstaterna och de organisationer som företräder inlandssjöfarten på gemenskapsnivå, ansåg kommissionen att flottkapaciteten skulle minskas med 10 procent vad avser torrlastfartyg och skjutbogserare och med 15 procent vad avser tankfartyg [19]. I kommissionens förordning fastställs de årliga bidragen, skrotningspremierna och de villkor under vilka de kan erhållas för varje kategori av fartyg. I artikel 1.2 i kommissionens förordning konstateras att en total budget på 130,5 miljoner ecu anses vara nödvändig. De separata belopp som detta totalbelopp uppdelas i enligt artikel 1.2 (81,2 miljoner ecu för torrlastfartyg, 44,3 miljoner ecu för tankfartyg och 5 miljoner ecu för skjutbogserare) är de maximala resurser som är tillgängliga för utbetalning av skrotningspremier för varje kategori av fartyg.

28. Teirlinck hävdar att en fartygsägare som ansöker om en premie för skrotning av en skjutbogserare har rätt att få sin ansökan bifallen, om det finns tillräckliga ekonomiska resurser på det gemensamma kontot för torrlastfartyg och skjutbogserare, om vilket föreskrivs i artikel 3.3, även om de resurser som är tillgängliga på det konto som har öron-

17 — Se ovan artikel 6.4 i rådets förordning, punkt 5.

18 — Rådets förordning, ingressen till tredje övervägandet, och artikel 6.7.

19 — Kommissionens förordning, ingressen till andra övervägandet, och artikel 1.1.

märkts för skjutbogserare enligt artikel 1.2 i kommissionens förordning har uttömts. Detta står i strid med ändamålet för den samordnade skrotningsplanen. Detta skulle innebära att den skjutbogserarkapacitet som har minskats genom skrotning skulle kunna överstiga målet om 10 procent som föreskrivs i kommissionens förordning. Detta skulle även innebära att bidrag från ägare av torrlastfartyg skulle finansiera betalningen av skrotningspremier till ägare av skjutbogserare. Vidare skulle fonderna inte kunna använda återstående resurser på det konto som har öronmärkts för torrlastfartyg till att bifalla premier till ägare av dessa fartyg för att uppnå en minskning av överkapaciteten med den procentsats som har avsetts.

29. Det finns en annan anledning till varför, enligt rådets förordning, inte en ägare som ansöker om en premie för skrotning av en skjutbogserare har rätt att få sin ansökan bifallen, om det finns tillräckliga ekonomiska resurser på det konto som är gemensamt för torrlastfartyg och skjutbogserare, om vilket föreskrivs i artikel 3.3. I artikel 6 i rådets förordning föreskrivs inte enbart att kommissionen skall fastställa tariffen för de årliga bidragen och tariffen för skrotningspremierna *separat* för torrlastfartyg, tankfartyg och skjutbogserare. I artikeln föreskrivs också att medan bidrag och premier skall beräknas på grundval av dödvikt för lastfartyg skall de beräknas på grundval av fartygets maskinstyrka för skjutbogserare [20]. Med beaktande av att beräkningsmetoden för tarifferna för bidrag och premier skiljer sig åt vad avser torrlastfartyg och skjutbogserare, är det inte lätt att förstå varför medel som finns på det konto som är avsett för torrlastfartyg skulle kunna användas för att finansiera skrotningspremier för skjutbogserare och omvänt.

30. Syftet med artikel 3.3 i rådets förordning är inte att närmare ange gränserna för de tillgängliga resurser som skall användas för att finansiera skrotningspremier, utan snarare, som kommissionen påpekar, för att underlätta ömsesidigt ekonomiskt stöd mellan de nationella fonderna. Anledningen till varför det i artikel 3.3 föreskrivs att det skall finnas separata konton för torrlastfartyg och skjutbogserare är, att ekonomiskt sett skiljer sig marknaden för transport av torr last åt från marknaden för transport av flytande last [21]. Det förhållandet att det upprättas separata konton innebär att det inte finns någon ekonomisk solidaritet dem emellan. I artikel 5.2 konstateras att det kommer att finnas ett ömsesidigt ekonomiskt stöd mellan fonderna endast med avseende på de separata kontona. En nationell fond, vars konto för tankfartyg inte innehåller tillräckliga ekonomiska resurser för att betala tillbaka de statliga lån som den har erhållit, inom den tidsfrist som föreskrivs i kommissionens förordning, kan endast räkna med stöd från andra fonders

20 — Artikel 6.3.

21 — Se rådets förordning, ingressen till åttonde övervägandet.

motsvarande konton. Den kan inte åberopa några ekonomiska resurser som är tillgängliga på det konto som är gemensamt för torrlastfartyg och skjutbogserare och omvänt.

31. Kommissionen förklarar i sitt yttrande varför det i artikel 3.3 föreskrivs om ett gemensamt konto för skjutbogserare och torrlastfartyg. Skjutbogserare transporterar inte last. De används till att bogsera eller skjuta pråmar som används för transport av torr eller flytande last. Rådet övervägde möjligheten att upprätta ett separat konto uteslutande för skjutbogserare, men beslutade till sist att inte göra detta därför att marknaden för skjutbogserare var för liten för att berättiga en separat finansieringsmekanism. Rådet beslutade att kontot för torrlastfartyg omfattar skjutbogserare därför att skjutbogserare normalt sett används tillsammans med pråmar som transporterar torr last. Dessutom ägs ett ansenligt antal skjutbogserare av företag som äger torrlast. Däremot är det ovanligt att företag som äger pråmar för transport av flytande last också äger skjutbogserare.

32. Enligt kommissionen har det gemensamma kontot, som har upprättats genom artikel 3.3 i rådets förordning för torrlastfartyg och skjutbogserare, endast ett administrativt syfte. De intäkter och utgifter som gäller för torrlastfartyg och skjutbogserare skall föras in på samma konto. Detta leder till ekonomisk solidaritet mellan de olika nationella fonderna. Det sätt på vilket det gemensamma kontot för torrlastfartyg och skjutbogserare finansieras och används för att finansiera skrotningspremierna är en annan fråga som inte regleras genom artikel 3 utan genom artiklarna 5.1 och 6 i rådets förordning. Enligt dessa bestämmelser ankommer det på kommissionen att fastställa beloppet av de tillgängliga ekonomiska resurser som skall användas för att finansiera skrotningspremierna samt villkoren för fördelningen av dessa resurser för varje typ av fartyg.

33. Det finns skäl att dra den slutsatsen att uttrycket "tillgängliga ekonomiska resurser" i artikel 5.1 i rådets förordning inte avser de konton om vilka föreskrivs i artikel 3.3, utan de ekonomiska resurser som närmare skall anges av kommissionen i enlighet med bestämmelserna i artikel 6. I rådets förordning lämnas det till kommissionen att bestämma de maximala ekonomiska resurser som skall finnas tillgängliga för utbetalning av skrotningspremier för varje kategori av fartyg. Av detta följer att det genom rådets förordning inte medges att den som ansöker om en premie för skrotning av ett fartyg för inlandssjöfart har en rätt att få sin ansökan bifallen om de sammanlagda ekonomiska resurser som finns i de berörda medlemsstaternas fonder är tillräckliga. Inte heller har en person som med stöd av rådets förordning ansöker om en premie för skrotning av en skjutbogserare rätt att få sin ansökan bifallen under förutsättning att de sammanlagda ekonomiska resurser som finns tillgängliga på det konto som är gemensamt för torrlastfartyg och skjutbogserare, till vilket hänvisas i

artikel 3.3 i förordningen, är tillräckliga. Följaktligen skall den första respektive den andra frågan i begäran om förhandsavgörande besvaras nekande.

Den tredje frågan

34. Genom den tredje frågan önskar den nationella domstolen få klarhet i om artiklarna 1.2 och 8 i kommissionens förordning skall tolkas så att en grundad ansökan om skrotningspremie för en skjutbogserare inte kan bifallas, om de ekonomiska resurser som behövs för att bifalla den överstiger det belopp om 5 miljoner ecu som avses i artikel 1.2 för skjutbogserare oberoende av att det belopp som avses i den för torrlastfartyg och/eller för tankfartyg inte har uttömts sedan samtliga ansökningar om skrotningspremier för dessa kategorier har bifallits.

35. Det framgår tydligt av bestämmelserna i kommissionens förordning att den tredje frågan skall besvaras jakande.

36. I artikel 1.1 i kommissionens förordning fastställs de årliga bidragen, skrotningspremierna och de villkor under vilka de kan erhållas mot bakgrund av behovet av att minska flottkapaciteten med 10 procent för torrlastfartyg och skjutbogserare och med 15 procent för tankfartyg. I artikel 1.2 föreskrivs att det skall finnas separata konton för tankfartyg, torrlastfartyg och skjutbogserare och anges närmare de summor som skall finnas tillgängliga på varje konto för utbetalning av skrotningspremier för varje kategori av fartyg. Dessa belopp är avsedda att användas för att finansiera de skrotningspremier som måste betalas ut för att uppnå en minskning av överkapaciteten med den procentsats som eftersträvas. Av detta följer att de resurser som är tillgängliga på det konto som har öronmärkts för en viss typ av fartyg inte kan användas för att finansiera skrotningspremier för en annan typ av fartyg.

37. Det framgår tydligt av artiklarna 6 och 8 i kommissionens förordning att en ansökan om skrotningspremier endast kan bifallas, om det finns tillräckliga resurser på det av fondens konton som har öronmärkts för den kategori av fartyg som fartyget i fråga tillhör. I artikel 6.3 föreskrivs att grundade ansökningar om skrotningspremier som uppgår till 70 procent av de tillämpliga tarifferna skall anses godkända "inom ramen för tillgängliga ekonomiska resurser på de olika kontona enligt artikel 1.2". I artikel 8.3 föreskrivs det att de nationella fonderna skall fortsätta att bevilja skrotningspremier "tills de tillgängliga ekonomiska resurserna på de olika konton som avses i artikel 1.2 är uttömda".

38. Därför skall den tredje frågan besvaras jakande.

Den fjärde frågan

39. Genom den fjärde frågan önskar den nationella domstolen få klarhet i om kommissionens förordning är giltig. Den konstaterar att det i artiklarna 1.2 och 8 i kommissionens förordning föreskrivs att fördelningen av de tillgängliga ekonomiska resurserna skall ske på ett sätt som är mer specifikt och restriktivt än det som föreskrivs i artikel 3.3 i rådets förordning. I denna artikel föreskrivs om ett gemensamt konto för torrlastfartyg och skjutbogserare. Det följer emellertid av artiklarna 1.2 och 8 i kommissionens förordning att en ansökan om skrotningspremie för en skjutbogserare skall förkastas om de ekonomiska resurser som behövs för att bifalla den överstiger det belopp av 5 miljoner ecu som anges i artikel 1.2 för skjutbogserare, oberoende av att det finns tillräckliga ekonomiska resurser på det konto som är avsett för torrlastfartyg sedan samtliga grundade ansökningar om skrotningspremier för torrlastfartyg har bifallits. Den nationella domstolen frågar om kommissionens förordning är ogiltig av den anledningen att den strider mot artikel 3.3 i rådets förordning.

40. Det följer av de svar som har givits på de tidigare frågorna i detta förslag till avgörande, att frågan om kommissionens förordning är giltig inte är relevant. Den skillnad mellan de två kontona vilken nämns i artikel 3.3 i rådets förordning är viktig med tanke på det ömsesidiga ekonomiska stödet mellan fonderna, om vilket föreskrivs i bestämmelserna i rådets respektive kommissionens förordning. I artikel 3.3 ges det inga anvisningar vad gäller vilka ekonomiska resurser som skall finnas tillgängliga för utbetalning av skrotningspremier med avseende på varje typ av fartyg. De konton till vilka det hänvisas i artikel 1.2 i kommissionens förordning med avseende på varje separat kategori av fartyg är de "tillgängliga ekonomiska resurserna" i den mening som avses i artikel 5.1 i rådets förordning. Av detta följer att artiklarna 1.2 och 8 inte strider mot artikel 3.3 i rådets förordning.

41. I beslutet om hänskjutande uttrycker den nationella domstolen tvivel om huruvida det belopp av 5 miljoner ecu som föreskrivs i artikel 1.2 i kommissionens förordning för skjutbogserare är tillräckligt för att på ett effektivt sätt minska den förefintliga strukturella överkapaciteten och sålunda uppnå de mål som uppställs i rådets förordning. Enligt den nationella domstolen finns det inget bevis på att skrotningen av fartyget "Tonny" inte kommer att bidra till att de mål som uppställs i rådets förordning uppnås.

42. I rådets förordning uppställs endast ramarna för skrotningsplanen. Även om det i den hänvisas till behovet av att uppnå en väsentlig minskning av överkapaciteten, uppställs det inte något särskilt mål. Genom förordningen delegeras till kommissionen uppgiften att närmare ange beloppet för de resurser som skall finnas tillgängliga. Kommissionen bedömde detta belopp i förhållande till varje kategori av fartyg med beak-

tande av det antal fartyg som skall skrotas och den premietariff som skall utbetalas.

43. Som kommissionen påpekar är syftet med rådets förordning inte att skrota så mycket kapacitet som möjligt utan snarare att upprätta en balans mellan utbud och efterfrågan. Det är inte möjligt att i förväg bestämma exakt hur mycket kapacitet som måste skrotas. Kommissionen försökte minska flottkapaciteten med 10 procent för skjutbogserare efter samråd med medlemsstaterna och de berörda yrkesorganisationerna.

44. Det framgår av den förteckning över grundade ansökningar om skrotningspremier som upprättades av kommissionen tillsammans med fondmyndigheterna under mötet den 15 juni 1990 [22] att fartyget "Tonny" var nummer 47 på denna förteckning. Kommissionen konstaterar att om en skrotningspremie skulle ha bifallits för fartyget "Tonny" borde skrotningspremier också ha bifallits för de åtta fartyg som föregick "Tonny" i förteckningen och som vägrades skrotningspremier. Enligt kommissionen skulle skrotningen av nio extra skjutbogserare innebära att det mål om 10 procent som föreskrivs i artikel 1.1 i kommissionens förordning skulle överskridas avsevärt, och att budgeten, enligt artikel 1.2 i denna förordning, för skjutbogserare skulle överskridas med mer än 2 miljoner ecu.

45. Till stöd för åsikten att skrotningen av "Tonny" skulle bidra till att uppnå syftet med skrotningsplanen hänvisar Teirlinck till kommissionens förordning (EEG) nr 3690/92 [23], genom vilken kommissionens förordning ändrades. I förordning nr 3690/92 hänvisas till behovet av att ytterligare minska kapaciteten, och det konstateras i ingressen att det är önskvärt att tillåta att ytterligare skrotningspremier betalas ut.

46. Det förhållandet att kommissionen senare beslutade att ytterligare minska kapaciteten innebär emellertid inte att kommissionens förordning, i vilken det föreskrivs att kapaciteten skall minskas med en viss procentsats, är ogiltig. Vidare föreskrivs det i förordning nr 3690/92 att ytterligare ekonomiska resurser skall göras tillgängliga för utbetalning av skrotningspremier från och med den 1 januari 1993. Den är tillämplig utan att inverka på bestämmelserna i artikel 1.1—1.3 i kommissionens förordning [24]. Förordningen möjliggör inte att de resurser som ursprungligen finns på ett av de konton som upprättades enligt artikel 1.2 i kommissionens förordning används till att bifalla premier för skrotning av fartyg av en annan typ än den för vilken detta konto är avsett. Med andra ord föreskrivs det i förordningen inte att de två separata konton som har upprättats enligt artikel 1.2 i kommissionens förordning skall sammanföras.

47. Den fjärde frågan skall därför besvaras jakande.

22 — Se ovan, punkt 14.

23 — Nämnd ovan i punkt 15.

24 — Se förordning nr 3690/92, artikel 1, nämnd i not 15.

Den femte frågan

48. Genom den femte frågan önskar den nationella domstolen få klarhet i om den skrivelse av den 29 juni 1990 från kommissionen till Nederländernas regering på grundval av vilken ministern avslog Teirlincks ansökan om skrotningspremie för fartyget "Tonny" är en giltig handling.

49. Det har redan hänvisats till innehållet i kommissionens skrivelse av den 29 juni 1990 [25]. I skrivelsen förklaras hur det urvalsförfarande som föreskrivs i artikel 8.1—8.3 i kommissionens förordning tillämpades. Det är sålunda inte skrivelsens giltighet som är i fråga utan giltigheten av den åtgärd eller de åtgärder som skrivelsen avser [26]. Det framgår av skrivelsen att det förfarande som föreskrivs i artikel 8.1—8.3 tillämpades på ett riktigt sätt. När urvalsförfarandet tillämpas har kommissionen och fondmyndigheterna inte något utrymme för skönsmässig bedömning vad gäller ansökningar som skall bifallas respektive avslås. Varje ändring i sökandenas juridiska ställning följer av de regler som fastställs genom artikel 8 i kommissionens förordning. Om Teirlincks synpunkt, att artikel 8 i kommissionens förordning är ogiltig, skall förkastas enligt detta förslag till avgörande, innebär detta att giltigheten av de åtgärder till vilka det hänvisas i skrivelsen inte kan betvivlas. Det skulle vara annorlunda om Teirlinck skulle ha hävdat att kommissionen och de nationella fondmyndigheterna, när de upprättade den gemensamma förteckningen över grundade ansökningar, i syfte att tillämpa det urvalsförfarande om vilket föreskrivs i artikel 8.1—8.3, hade begått ett faktiskt misstag eller underlåtit att på ett riktigt sätt tillämpa de krav som ställs enligt gemenskapsrätten. Inget sådant påstående har gjorts i det aktuella målet. Det bör anses att den nationella domstolens tvivel angående giltigheten av kommissionens skrivelse av den 29 juni 1990 (eller av andra åtgärder till vilka det hänvisas i skrivelsen) saknar grund.

Den sjätte frågan

50. Den sjätte frågan rör tolkningen av artikel 6.4 i kommissionens förordning, i vilken det konstateras att fondmyndigheterna före den 1 september 1990 skriftligen skall underrätta dem som ansöker om skrotningspremier på över 70 procent av de tariffer som har fastställts i artikel 5 om deras ansökningar har bifallits eller inte.

51. Ministern iakttog inte den tidsfrist som hade fastställts till den 1 september 1990. Det beslut genom vilket Teirlincks ansökan om

25 — Se punkt 14 ovan.

26 — Se dom av den 19 maj 1993, Cook mot kommissionen (C-198/91, Rec. s. I-2487, punkt 13—15).

skrotningspremie för "Tonny" förkastades fattades den 19 september 1990. Den nationella domstolen frågar om ministerns underlåtelse att iaktta den tidsfrist som har fastställts till den 1 september 1990 leder till att Teirlincks ansökan skall anses som bifallen.

52. Denna fråga skall besvaras nekande. Det kan inte godtas att underlåtelse från fondmyndigheternas sida att före den 1 september 1990 underrätta sökandena om huruvida deras ansökningar har bifallits automatiskt har till följd att dessa ansökningar skall anses ha bifallits. Detta skulle uppenbarligen strida mot syftet med rådets respektive kommissionens förordning. Såsom Nederländernas regering påpekar, skulle detta leda till att de belopp som bifallna skrotningspremier skulle komma att uppgå till skulle överskrida de tillgängliga ekonomiska resurserna. Bestämmelserna i artikel 6.4 kan uppenbarligen inte få företräde framför andra bestämmelser i kommissionens förordning, av vilka det tydligt framgår att skrotningspremier endast kan utbetalas inom gränserna för tillgängliga ekonomiska resurser.

53. Syftet med den tidsfrist som föreskrivs i artikel 6.4 är att få fondmyndigheterna att omgående handlägga ansökningar om skrotningspremier och att samordna de olika nationella fondernas verksamhet. Syftet med artikel 6.4 är inte endast att skydda de sökandes intressen utan i första hand att den samordnade skrotningsplanen fungerar effektivt. Det är av denna anledning som det i kommissionens förordning fastställs tidsfrister, inom vilka de olika etapperna i skrotningsprocessen, det vill säga inlämnande av ansökningar [27] och skrotande av fartyg [28], skall fullföljas. Det är uppenbarligen inte syftet med kommissionens förordning att fondmyndigheternas underlåtelse att iaktta den tidsfrist som har fastställts till den 1 september 1990 automatiskt skall ha till följd att en ansökan om skrotningspremie skall bifallas. Detta följer inte heller med nödvändighet av några tvingande överväganden om rättssäkerhet.

Förslag till avgörande

54. Följaktligen föreslås att de frågor som har hänskjutits skall besvaras som följer:

"1) Genom artikel 5.1 i rådets förordning (EEG) nr 1101/89 av den 27 april 1989 om strukturella förbättringar inom inlandssjöfarten ges inte den som ansöker

27 — Se artikel 6.1.
28 — Se artikel 7.

om en premie för skrotning av ett fartyg för inlandssjöfart rätten att få sin ansökan bifallen, om de sammanlagda ekonomiska resurser som de berörda medlemsstaternas fonder förfogar över är tillräckliga.

2) Genom artikel 5.1 i rådets förordning ges inte den som ansöker om en premie för skrotning av en skjutbogserare rätten att få sin ansökan bifallen, om de sammanlagda ekonomiska resurser som är tillgängliga på det konto som är gemensamt för torrlastfartyg och skjutbogserare, till vilket det hänvisas i artikel 3.3 i förordningen, är tillräckliga.

3) Artiklarna 1.2 och 8 i kommissionens förordning (EEG) nr 1102/89 av den 27 april 1989 om fastställande av vissa åtgärder för verkställande av rådets förordning (EEG) nr 1101/89 om strukturella förbättringar inom inlandssjöfarten skall tolkas så att en grundad ansökan om en skrotningspremie för en skjutbogserare inte kan bifallas om de ekonomiska resurser som behövs för att bifalla den överstiger det belopp om 5 miljoner ecu som fastställs i artikel 1.2 för skjutbogserare, oberoende av om det belopp som avses i den för torrlastfartyg och/eller tankfartyg inte har uttömts sedan samtliga ansökningar om skrotningspremier för dessa kategorier av fartyg har bifallits.

4) Vid prövningen av de omständigheter som har undersökts har det inte framkommit något som skulle påverka giltigheten av kommissionens ovannämnda förordning.

5) Vid prövningen av de frågor som har uppkommit har det inte framkommit något som skulle påverka giltigheten av kommissionens skrivelse nr 56765 av den 29 juni 1990 riktad till Konungariket Nederländerna eller av några av de åtgärder till vilka det hänvisas i skrivelsen.

6) Artikel 6.4 i kommissionens ovannämnda förordning skall tolkas så att fondmyndigheternas underlåtelse att före den 1 september 1990 underrätta den som ansöker om en skrotningspremie om huruvida hans ansökan har bifallits inte har till följd att ansökan skall anses ha bifallits."