ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
F. G. JACOBS
της 19ης Σεπτεμβρίου 1996 *

1. Στην υπό κρίση υπόθεση, το Rechtbank van koophandel te Antwerpen (Βέλγιο) ζήτησε από το Δικαστήριο να εκδώσει προδικαστική απόφαση ως προς την ερμηνεία του κανονισμού (ΕΟΚ) 1101/89 του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 1989, σχετικά με τη διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας [1] (στο εξής: κανονισμός).

Οι σχετικές κοινοτικές διατάξεις

2. Ο κανονισμός θεσπίστηκε για να αντιμετωπιστούν τα διαρθρωτικά πλεονάσματα μεταφορικής ικανότητας των στόλων οι οποίοι εκτελούν δρομολόγια επί του δικτύου αλληλοσυνδεομένων πλωτών οδών του Βελγίου, της Γαλλίας, της Γερμανίας, του Λουξεμβούργου και των Κάτω Χωρών. Ο κανονισμός θεσπίζει ένα πρόγραμμα για τη διάλυση των σκαφών, το οποίο συντονίζεται σε κοινοτικό επίπεδο αλλά χρηματοδοτείται από τις ίδιες τις μεταφορικές επιχειρήσεις.

3. Το άρθρο 1 του κανονισμού ορίζει ότι:

«1. Τα σκάφη της εσωτερικής ναυσιπλοΐας τα οποία μεταφέρουν εμπορεύματα μεταξύ δύο ή περισσοτέρων σημείων των πλωτών οδών των κρατών μελών υπόκεινται σε μέτρα διαρθρωτικής εξυγίανσης της εσωτερικής ναυσιπλοΐας με τους όρους που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

2. Τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 περιλαμβάνουν:

— μείωση των διαρθρωτικών πλεονασμάτων μεταφορικής ικανότητας, με ενέργειες διάλυσης οι οποίες συντονίζονται σε κοινοτικό επίπεδο,

— συνοδευτικά μέτρα τα οποία αποσκοπούν στην αποφυγή τυχόν επιδείνωσης των υφισταμένων πλεονασμάτων ή εμφάνισης νέων πλεονασμάτων μεταφορικής ικανότητας.»

* Γλώσσα του πρωτοτύπου: η αγγλική.

1 — ΕΕ 1989, L 116, σ. 25.

4. Το άρθρο 2, παράγραφος 2, εξαιρεί από τον κανονισμό τα ακόλουθα σκάφη:

«α) τα σκάφη τα οποία κινούνται αποκλειστικά σε εθνικές πλωτές οδούς που δεν συνδέονται με τις άλλες πλωτές οδούς της Κοινότητας·

β) τα σκάφη τα οποία, λόγω των διαστάσεών τους, δεν μπορούν να εξέλθουν από τις εθνικές υδάτινες οδούς στις οποίες κινούνται ούτε και να εισέλθουν στις άλλες πλωτές οδούς της Κοινότητας (αιχμάλωτα σκάφη), υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά δεν ενδέχεται να βρεθούν σε ανταγωνιστική σχέση με εκείνα στα οποία εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός·

γ) — τα ωστικά σκάφη των οποίων η προωθητική ισχύς δεν υπερβαίνει τα 300 Kilowatt,

— τα σκάφη ποτάμιας και θαλάσσιας ναυσιπλοΐας και οι φορτηγίδες, εφόσον εκτελούν αποκλειστικά διεθνείς ή εθνικές μεταφορές σε ταξίδια που περιλαμβάνουν θαλάσσια διαδρομή,

— τα πορθμεία,

— τα σκάφη που εκτελούν μη εμπορική δημόσια υπηρεσία.»

5. Το άρθρο 3 του κανονισμού επιβάλλει στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη τη σύσταση ταμείου διαλύσεως, του οποίου τη διαχείριση αναλαμβάνουν οι αρμόδιες εθνικές αρχές. Το ταμείο πρέπει να τηρεί χωριστούς λογαριασμούς, έναν για τα σκάφη που μεταφέρουν ξηρά φορτία και για τα ωστικά σκάφη και έναν άλλο για τα δεξαμενόπλοια.

6. Το άρθρο 4 υποχρεώνει τους ιδιοκτήτες των σκαφών που υπόκεινται στον κανονισμό να καταβάλλουν ετήσια εισφορά στο ταμείο στο οποίο υπάγονται. Βάσει του άρθρου 6, το ύψος των εισφορών καθορίζεται από την Επιτροπή, η οποία πρέπει να διασφαλίζει ότι τα ταμεία έχουν επαρκείς οικονομικούς πόρους για να συμβάλουν αποτελεσματικά στη μείωση των διαρθρωτικών ανισοτήτων μεταξύ της προσφοράς και της ζητήσεως στον τομέα των μεταφορών μέσω εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Το άρθρο 5 ορίζει ότι ο ιδιοκτήτης που προβαίνει σε διάλυση του σκάφους του λαμβάνει πριμοδότηση διαλύσεως από το ταμείο στο οποίο υπάγεται το σκάφος του και εντός των ορίων των υφισταμένων οικονομικών δυνατοτήτων.

7. Το άρθρο 8, παράγραφος 1, του κανονισμού θεσπίζει τον κανόνα τον αποκαλού-

μενο «το παλαιό για το καινούριο», στόχος του οποίου είναι να διασφαλιστεί ότι η είσοδος νέων σκαφών στην αγορά δεν θα θέσει σε κίνδυνο το πρόγραμμα. Το εν λόγω άρθρο ορίζει τα ακόλουθα:

«α) Κατά τη διάρκεια περιόδου πέντε ετών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, η δρομολόγηση, στις πλωτές οδούς που αναφέρονται στο άρθρο 3, σκαφών τα οποία υπάγονται στον παρόντα κανονισμό και είτε είναι νεότευκτα είτε εισάγονται από τρίτη χώρα είτε έχουν εξέλθει από τις εθνικές οδούς του άρθρου 2, παράγραφος 2, στοιχεία α' και β', υπόκεινται στον όρο:

— ότι ο ιδιοκτήτης του νηολογημένου σκάφους οφείλει να διαλύσει, χωρίς να λάβει πριμοδότηση διάλυσης, χωρητικότητα ισοδύναμη με εκείνη αυτού του σκάφους,

— ή ότι, εάν δεν προβεί σε διάλυση σκάφους, οφείλει να καταβάλει στο ταμείο στο οποίο υπάγεται το νέο του σκάφος ή σε εκείνο το οποίο επιλέγει σύμφωνα με το άρθρο 4 ειδική συνεισφορά ίση με το ποσό της πριμοδότησης διάλυσης που έχει καθοριστεί για χωρητικότητα ισοδύναμη με αυτή του νέου σκάφους,

— ή ότι, εάν προβεί σε διάλυση χωρητικότητας κατώτερης από εκείνη του νέου σκάφους, οφείλει να καταβάλει στο εν λόγω ταμείο ειδική συνεισφορά ίση με την πριμοδότηση διάλυσης που αντιστοιχεί, κατά την ημερομηνία εκείνη, στη διαφορά μεταξύ της χωρητικότητας του νέου σκάφους και της χωρητικότητας του διαλυόμενου σκάφους.

(...)»

8. Στο άρθρο 8, παράγραφος 3, προβλέπονται ορισμένες εξαιρέσεις από τον κανόνα «το παλαιό για το καινούριο». Ειδικότερα, το άρθρο 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ', ορίζει ότι:

«Η Επιτροπή μπορεί, μετά από διαβούλευση με τα κράτη μέλη και τους αντιπροσωπευτικούς οργανισμούς εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε κοινοτικό επίπεδο, να εξαιρέσει εξειδικευμένα σκάφη από το πεδίο εφαρμογής της παραγράφου 1.»

9. Από ένα σημείωμα της 7ης Δεκεμβρίου 1990 [2] που συνέταξε η αρμόδια για τις μεταφορές Γενική Διεύθυνση της Επιτροπής, προκύπτει ότι ένα από τα κριτήρια που εφαρμόζονται για να κριθεί αν ένα σκάφος αποτελεί «εξειδικευμένο σκάφος», για τους σκοπούς του άρθρου 8, παρά-

2 — Note concernant la définition de critères généraux pour l'appréciation des demandes d'exclusion de bateaux spécialisés du règlement n° 1101/89 du Conseil. [«Σημείωμα σχετικά με τον ορισμό των γενικών κριτηρίων για την εκτίμηση των αιτήσεων εξαιρέσεως των εξειδικευμένων σκαφών σύμφωνα με τον κανονισμό 1101/89 του Συμβουλίου»]

γραφος 3, στοιχείο γ', είναι το αν το σκάφος προοριζεται ειδικώς για τη μεταφορά μιας ιδιαίτερης κατηγορίας προϊόντων και αν είναι κατάλληλο από τεχνική άποψη, χωρίς τροποποίηση της κατασκευής του, για τη μεταφορά άλλων προϊόντων μέσω εσωτερικής πλωτής οδού.

Τα πραγματικά περιστατικά και τα ερωτήματα του εθνικού δικαστηρίου

10. Η διάταξη περί παραπομπής περιέχει λίγα στοιχεία σχετικά με τα πραγματικά περιστατικά της υποθέσεως, η δε περιγραφή των πραγματικών περιστατικών που ακολουθεί στηρίζεται κατά πολύ στις γραπτές και προφορικές παρατηρήσεις που διατύπωσαν ενώπιον του Δικαστηρίου η Wiljo και η Επιτροπή. Φαίνεται ότι η δραστηριότητα της Wiljo συνίσταται στον ανεφοδιασμό ποντοπόρων σκαφών. Με έγγραφο της 19ης Ιανουαρίου 1993, ζήτησε από την Επιτροπή να εξαιρέσει ένα νέο σκάφος το οποίο σχεδίαζε να δρομολογήσει, το Smaragd, από τον κανόνα «το παλαιό για το καινούριο», για τον λόγο ότι το πλοίο αποτελούσε «εξειδικευμένο σκάφος» κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ', του κανονισμού. Στην αίτηση που υπέβαλε στην Επιτροπή, η Wiljo περιέγραψε το σκάφος ως μηχανοκίνητο δεξαμενόπλοιο 2 500 τόνων, με διαστάσεις μήκους 100 μέτρων, πλάτους 11,40 μέτρων και ύψους 4 μέτρων και τόνισε ότι το σκάφος προοριζόταν αποκλειστικά για τον ανεφοδιασμό ποντοπόρων πλοίων. Η Επιτροπή, με έγγραφο της 6ης Μαΐου 1993 που απέστειλε στη Wiljo, την πληροφόρησε ότι είχε «αποφασίσει, βάσει του άρθρου 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ', του [κανονισμού], να απορρίψει την αίτηση εξαιρέσεως» και ότι θα κοινοποιούσε αντίγραφο του εγγράφου στη διοίκηση του βελγικού ταμείου διαλύσεως. Η Επιτροπή τόνισε στο έγγραφό της ότι το σκάφος ήταν τεχνικώς κατάλληλο για τη μεταφορά κάθε είδους υγρών φορτίων μέσω εσωτερικών πλωτών οδών και ότι δεν διέφερε πολύ από τα συνήθη δεξαμενόπλοια. Επομένως, το σκάφος συνέβαλλε στην αύξηση της μεταφορικής ικανότητας του στόλου που ενέπιπτε στον κανονισμό. Η Wiljo δεν άσκησε προσφυγή κατά του εγγράφου αυτού βάσει του άρθρου 173 της Συνθήκης.

11. Η Wiljo υποστηρίζει ότι το Smaragd είναι ένα τυπικό σκάφος ανεφοδιασμού ειδικά εξοπλισμένο για τον ανεφοδιασμό ποντοπόρων σκαφών. Ειδικότερα, το σκάφος είναι εξοπλισμένο με ένα υδραυλικό ιστό 20 μέτρων ο οποίος είναι εφοδιασμένος με ανεμόσκαλα ασφαλείας, προκειμένου να καθίσταται δυνατή η προσέγγιση ποντοπόρων σκαφών. Ακόμη και αν χαμηλώσει ο ιστός αυτός, το σκάφος εξακολουθεί να μη μπορεί να διαπλεύσει εσωτερικές διώρυγες και πολλούς ποταμούς, καθότι δεν μπορεί να διέλθει κάτω από γέφυρες. Επιπλέον, προκειμένου να πληροί τις προϋποθέσεις για θαλάσσια ναυσιπλοΐα, το σκάφος είναι εξοπλισμένο με ειδικό κάλυμμα για να προστατεύεται από τη φουσκοθαλασσιά, με αποτέλεσμα το βύθισμά του, με πλήρες φορτίο, να είναι τόσο μεγάλο ώστε να μην μπορεί να διαπλεύσει τον Ρήνο ή τον Μοζέλα. Μολονότι το Smaragd έχει τα απαραίτητα πιστοποιητικά για εσωτερική ναυσιπλοΐα, ειδικότερα το πιστοποιητικό που εκδίδει η Επιτροπή Κεντρικού Ρήνου, αυτό δεν σημαίνει ότι είναι πράγματι ικανό για εσωτερική ναυσιπλοΐα χωρίς περιορισμούς. Το σκάφος υποχρεούται να έχει ένα τέτοιο πιστοποιητικό προκειμένου να εισέρχεται στις θαλάσσιες διώρυγες στα πλαίσια των ανεφοδιαστικών δραστηριοτήτων του. Το σκάφος έχει επίσης πιστοποιητικό πλοϊμότητας σε ποταμόκολπους, το οποίο του επιτρέπει να πλέει στα παράκτια ύδατα.

12. Η Επιτροπή τονίζει ότι η καταλληλότητα του σκάφους για μεταφορά προϊόντων

μέσω εσωτερικών πλωτών οδών αποτελεί το μοναδικό ουσιαστικό κριτήριο για τους σκοπούς της εφαρμογής του άρθρου 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ', του κανονισμού. Η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να ελέγξει την πραγματική χρήση του σκάφους. Διαφωνεί με τα όσα δηλώνει η Wiljo σχετικά με την καταλληλότητα του Smaragd για εσωτερική ναυσιπλοΐα. Επισημαίνοντας ότι επιτρέπεται στο σκάφος να διαπλέει τον Ρήνο μέχρι τη Βασιλεία, υποστηρίζει ότι ο ποταμός είναι αρκετά βαθύς και οι γέφυρές του αρκετά υψηλές για το σκάφος, υπό τον όρο ότι ο υδραυλικός ιστός έχει συμπτυχθεί. Η Επιτροπή αναφέρει ότι το σκάφος φαίνεται να έχει επανειλημμένως θεαθεί σε εσωτερικές πλωτές οδούς. Τέλος, η Επιτροπή αντικρούει τον ισχυρισμό της Wiljo ότι το Smaragd υφίσταται μεταχείριση που δεν συμβιβάζεται με την πρακτική η οποία ακολουθείται σχετικά με τα άλλα σκάφη ανεφοδιασμού.

13. Στην ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου διαδικασία η Wiljo προσέβαλε ένα έγγραφο της 1ης Οκτωβρίου 1993, με το οποίο το Βελγικό Δημόσιο της ζήτησε να καταβάλει εφάπαξ εισφορά στο ταμείο διαλύσεως βάσει του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού και της από 6 Μαΐου 1993 αποφάσεως της Επιτροπής. Το εθνικό δικαστήριο ζητεί από το Δικαστήριο να εκδώσει προδικαστική απόφαση επί των ακόλουθων ερωτημάτων:

«1) Αφορά, ενόψει του αντικειμένου, του γενικού σκοπού και των ειδικών στόχων του κανονισμού (ΕΟΚ) 1101/89 του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 1989, σχετικά με τη διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, ο όρος "εξειδικευμένα σκάφη" του άρθρου 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ', του εν λόγω κανονισμού σκάφη τα οποία, λόγω της ειδικής τους κατασκευής και του ειδικού τους εξοπλισμού ή της ειδικής τους χρησιμοποιήσεως, δεν αυξάνουν την ολική ή καθαρή χωρητικότητα εσωτερικής ναυσιπλοΐας και, επομένως, δεν μπορούν να επηρεάσουν τα διαρθρωτικά πλεονάσματα μεταφορικής ικανότητας επί του δικτύου αλληλοσυνδεομένων πλωτών οδών των κρατών της ΕΚ;

2) Αντίκειται ενδεχομένως, ενόψει της αρχής της αναλογικότητας, προς τον σκοπό και τους στόχους του κανονισμού (ΕΟΚ) 1101/89 του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 1989, σχετικά με τη διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, το εφαρμοσθέν με την απόφαση της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 6ης Μαΐου 1993, κριτήριο της "τεχνικής καταλληλότητας για την εσωτερική ναυσιπλοΐα", το οποίο συνεπάγεται ότι υπόκεινται στην υποχρέωση καταβολής εισφοράς, στο πλαίσιο του κανόνα "το παλαιό για το καινούριο", και τα σκάφη τα οποία στην πραγματικότητα δεν χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επί του δικτύου αλληλοσυνδεόμενων πλωτών οδών της ΕΚ;

3) Αρκεί, ενόψει του αντικειμένου, του γενικού σκοπού και των ειδικών στόχων του κανονισμού (ΕΟΚ) 1101/89 του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 1989, σχετικά με τη διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, για την επιβολή της υποχρεώσεως καταβολής εισφορών στο πλαίσιο της ρυθμίσεως "το παλαιό για το καινούριο" μια απλώς θεωρητική καταλληλότητα σκάφους για εσωτερική ναυσιπλοΐα, υπό την έννοια ότι το σκάφος μόνο κατόπιν χρονοβόρας, περίπλοκης και, επομένως, οικονομικώς μη πραγματοποιήσιμης

μετατροπής μπορεί να καταστεί κατάλληλο για την εσωτερική ναυσιπλοΐα ή υπό την έννοια ότι η χρησιμοποίηση του σκάφους για μεταφορές στην εσωτερική ναυσιπλοΐα θα είναι από οικονομικής απόψεως μη αποδοτική, λόγω του ότι το σκάφος δεν έχει σχεδιασθεί ή εξοπλισθεί για την εσωτερική ναυσιπλοΐα;

4) Μπορεί να θεωρηθεί έγκυρη, ενόψει του αντικειμένου, του γενικού σκοπού και των ειδικών στόχων του κανονισμού (ΕΟΚ) 1101/89 του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 1989, σχετικά με τη διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, η απόφαση της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 6ης Μαΐου 1993, που αφορά το mts Smaragd, καθόσον επιβάλλει υποχρέωση εφάπαξ εισφοράς στο πλαίσιο του κανόνα "το παλαιό για το καινούριο" σε σκάφος το οποίο έχει ειδικά σχεδιασθεί, ναυπηγηθεί και εξοπλισθεί ως σκάφος ανεφοδιασμού, με αποκλειστικό προορισμό τον εφοδιασμό ποντοπόρων πλοίων με καύσιμα, και το οποίο δεν είναι ειδικά κατάλληλο ούτε προορίζεται για μεταφορές καυσίμων για λογαριασμό τρίτων, ή ακόμη και για ίδιο λογαριασμό, στις εσωτερικές πλωτές οδούς και επομένως δεν επιφέρει αύξηση της ολικής ή καθαρής χωρητικότητας εσωτερικής ναυσιπλοΐας;

5) Συνιστά ενδεχομένως παράβαση της απαγορεύσεως των διακρίσεων η εφαρμογή από την Επιτροπή του κριτηρίου της τεχνικής καταλληλότητας αντί εκείνου της πραγματικής χρησιμοποιήσεως του σκάφους καθόσον, σύμφωνα με το εφαρμοζόμενο από την Επιτροπή κριτήριο για τα σκάφη που χρησιμοποιούνται στο Βέλγιο, τις Κάτω Χώρες, το Λουξεμβούργο, τη Γερμανία και τη Γαλλία, οφείλεται εφάπαξ εισφορά σε ορισμένες περιπτώσεις καίτοι το πλοίο δεν χρησιμοποιείται πράγματι για την εσωτερική ναυσιπλοΐα και, επομένως, δεν συμβάλλει στην αύξηση της χωρητικότητας εσωτερικής ναυσιπλοΐας, ενώ η εφάπαξ εισφορά επί της δρομολογήσεως σκάφους εντός των άλλων κρατών μελών οφείλεται μόνον όταν αυτό δικαιολογείται από την πραγματική χρησιμοποίηση του σκάφους (επί του δικτύου αλληλοσυνδεόμενων πλωτών οδών της Κοινότητας);»

14. Προκειμένου να γίνει κατανοητός ο σκοπός των ερωτημάτων αυτών, πρέπει να εξετασθούν οι ισχυρισμοί που η Wiljo προέβαλε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου. Σύμφωνα με τη διάταξη περί παραπομπής, η Wiljo ισχυρίζεται ότι δεν υποχρεούται να καταβάλει την εισφορά, διότι το Smaragd είναι σκάφος ανεφοδιασμού το οποίο χρησιμοποιείται αποκλειστικά για τον ανεφοδιασμό ποντοπόρων πλοίων και δεν μπορεί να συγκριθεί με τα συνήθη δεξαμενόπλοια. Η Wiljo φρονεί ότι η απόφαση της Επιτροπής δεν συνάδει με τους γενικούς στόχους του κανονισμού και δεν περιέχει κατάλληλη τεχνική ανάλυση των χαρακτηριστικών και του εξοπλισμού του σκάφους. Επομένως, από τη διάταξη περί παραπομπής προκύπτει ότι η Wiljo ισχυρίζεται ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου ότι η απόφαση της Επιτροπής είναι άκυρη, καθόσον αντίκειται στον κανονισμό. Αυτό επιβεβαιώνεται από την ανάγνωση της προσφυγής που υπέβαλε η Wiljo ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, στην οποία αναφέρει ρητώς το άρθρο 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ', του κανονισμού και καταλήγει με τη φράση «για τους λόγους αυτούς η απόφαση της Επιτροπής δεν μπορεί να θεωρηθεί έγκυρη».

15. Επομένως, είναι σαφές ότι τα ερωτήματα του εθνικού δικαστηρίου, τα οποία ταυτίζονται με τους ισχυρισμούς που περιέχονται στην προσφυγή της Wiljo, σκοπό έχουν να του επιτρέψουν να εκτιμήσει τους εν λόγω ισχυρισμούς. Μολονότι αφορούν την ερμηνεία του κανονισμού, τα ερωτήματα αποσκοπούν στο να επιτρέψουν στο εθνικό δικαστήριο να εκτιμήσει αν είναι έγκυρη η διαπίστωση που περιέχεται στην απόφαση της Επιτροπής ότι το Smaragd δεν μπορεί να χαρακτηριστεί «εξειδικευμένο σκάφος» κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ', και, επομένως, υπόκειται στον κανόνα «το παλαιό για το καινούριο».

16. Πρέπει συναφώς να υπενθυμιστεί ότι το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι, σε περίπτωση που τίθεται ενώπιον εθνικού δικαστηρίου ζήτημα κύρους κοινοτικής πράξεως, η αρμοδιότητα να κηρυχθεί άκυρη η πράξη αυτή ανήκει στο Δικαστήριο [3]. Αν το Δικαστήριο επιθυμούσε να δώσει απάντηση στα ερωτήματα του εθνικού δικαστηρίου, θα έπρεπε να τα αναδιατυπώσει και να τα αντιμετωπίσει ως αίτηση για έκδοση αποφάσεως ως προς το κύρος της επίμαχης πράξεως.

17. Ωστόσο, η Επιτροπή αντιτάσσει ότι η Wiljo δεν μπορεί να προσβάλει το κύρος της αποφάσεώς της στα πλαίσια της εθνικής δίκης, λόγω της αρχής που θέσπισε το Δικαστήριο με την απόφαση TWD Textilwerke Deggendorf [4]. Με την απόφαση εκείνη, το Δικαστήριο έκρινε ότι η TWD δεν μπορούσε να επικαλεστεί το ανίσχυρο μιας αποφάσεως που η Επιτροπή απηύθυνε στη Γερμανία καλώντας τη να αξιώσει την επιστροφή της καταβληθείσας στην TWD ενισχύσεως, στο πλαίσιο προσφυγής ασκηθείσας ενώπιον των γερμανικών δικαστηρίων κατά της αποφάσεως που εξέδωσαν οι εθνικές αρχές προς εκτέλεση της ως άνω αποφάσεως της Επιτροπής. Η TWD είχε παραλείψει να προσβάλει την απόφαση της Επιτροπής βάσει του άρθρου 173 της Συνθήκης, μολονότι ήταν σαφές ότι μπορούσε να το πράξει. Ενδεχόμενη αναγνώριση στον τυχόντα ενισχύσεως της δυνατότητας να προβάλει την έλλειψη νομιμότητας της αποφάσεως της Επιτροπής ενώπιον εθνικού δικαστηρίου θα ισοδυναμούσε με αναγνώριση υπέρ αυτού της ευχέρειας να παρακάμψει το απρόσβλητο της αποφάσεως το οποίο, δυνάμει της αρχής της ασφαλείας δικαίου, πρέπει να χαρακτηρίζει μια απόφαση μετά την εκπνοή της προθεσμίας του άρθρου 173.

18. Η Wiljo υποστήριξε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση ότι η απόφαση TWD Textilwerke Deggendorf δεν πρέπει να εφαρμοστεί στην υπό κρίση υπόθεση. Η απόφαση εκείνη εκδόθηκε μετά την εκπνοή της προθεσμίας ασκήσεως προσφυγής κατά της αποφάσεως της Επιτροπής της 6ης Μαΐου 1993. Επιπλέον, υπεύθυνες για τη διαχείριση του ταμείου είναι πρωτίστως οι εθνικές αρχές, οπότε ευλόγως η Wiljo υπέθεσε ότι η απόφαση της Επιτροπής μπορούσε να προσβληθεί στην ένδικη διαδικασία που κίνησε κατά των αρχών αυτών ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων, ενόψει ιδίως της μνείας την οποία έκανε η Επιτροπή στην απόφαση ότι θα έστελνε αντίγραφό της στις εν λόγω αρχές.

19. Τα επιχειρήματα αυτά δεν με πείθουν. Το Δικαστήριο δεν θεώρησε σκόπιμο να θέσει οποιοδήποτε περιορισμό στα διαχρο-

3 — Απόφαση της 22ας Οκτωβρίου 1987, 314/85, Foto-Frost (Συλλογή 1987, σ. 4199, σκέψη 17).

4 — Απόφαση της 9ης Μαρτίου 1994, C-188/92 (Συλλογή 1994, σ. I-833).

νικά αποτελέσματα της αποφάσεως στην υπόθεση TWD Textilwerke Deggendorf. Επιπλέον, η παρούσα υπόθεση είναι αν μη τι άλλο σαφέστερη από την υπόθεση TWD Textilwerke Deggendorf. Μολονότι την ευθύνη της διαχειρίσεως του ταμείου διαλύσεως έχουν οι εθνικές αρχές, ο κανονισμός παρέχει σε ορισμένα θέματα εξουσίες στην Επιτροπή. Το άρθρο 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ', του κανονισμού παρέχει στην Επιτροπή τη δυνατότητα να εξαιρεί τα εξειδικευμένα σκάφη από την εφαρμογή του κανονισμού. Έτσι, η Wiljo υπέβαλε απευθείας στην Επιτροπή αίτηση για την έκδοση αποφάσεως βάσει της διατάξεως αυτής. Σε απάντηση της αιτήσεως αυτής, η Επιτροπή εξέδωσε ατομική απόφαση απευθυνόμενη απευθείας στη Wiljo. Επομένως, η Wiljo είχε σαφώς γνώση της αποφάσεως και των συνεπειών της. Επιπλέον, δεν χωρεί η παραμικρή αμφιβολία ότι η απόφαση μπορούσε να προσβληθεί βάσει του άρθρου 173 της Συνθήκης, εντός της προθεσμίας που ορίζει η διάταξη αυτή. Αυτό είναι σαφές παρά το γεγονός ότι αντίγραφο της αποφάσεως εστάλη στις εθνικές αρχές που είναι αρμόδιες για την εκτέλεσή της.

20. Το Δικαστήριο στήριξε την απόφαση TWD Textilwerke Deggendorf στην αρχή της ασφαλείας δικαίου. Το αυτό ισχύει και στην προκειμένη περίπτωση. Ωστόσο, από την υπό κρίση υπόθεση καταδεικνύεται η σημασία της διασφαλίσεως του ότι οι υποθέσεις δικάζονται με την προσήκουσα διαδικασία και ενώπιον του αρμόδιου δικαστηρίου. Η διαδικασία για την έκδοση προδικαστικών αποφάσεων είναι απλούστατα ακατάλληλη για τις περιπτώσεις όπου τα νομικά ζητήματα που πρέπει να επιλυθούν διαπλέκονται με πολύπλοκα πραγματικά ζητήματα. Περαιτέρω, στην περίπτωση αποφάσεων όπως η επίδικη, οι αναγκαίες διαπιστώσεις σχετικά με τα πραγματικά περιστατικά και η εφαρμογή του δικαίου επί των περιστατικών αυτών πρέπει να γίνουν από το Πρωτοδικείο. Επομένως, φρονώ ότι και για τον λόγο αυτό το Δικαστήριο ευλόγως επιβάλλει στους ιδιώτες, όπου αυτό είναι δυνατό, να προσβάλλουν τη νομιμότητα τέτοιων μέτρων ενώπιον του Πρωτοδικείου, πράγμα που καθιστά δυνατή την εξέταση όλων των νομικών και πραγματικών ζητημάτων από ένα και το αυτό δικαστήριο και με διαδικασία που έχει ειδικά θεσπιστεί για τον σκοπό αυτό [5].

21. Τέλος, στην ενώπιον του Δικαστηρίου διαδικασία, η Wiljo θέλησε να αποφύγει τις συνέπειες της αποφάσεως TWD Textilwerke Deggendorf υποστηρίζοντας ότι το Smaragd εκφεύγει παντελώς του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού. Επομένως, η Wiljo είχε δυνατότητα να προσβάλει την πράξη περί καταβολής της εισφοράς, παρά το γεγονός ότι η απόφαση της Επιτροπής είχε καταστεί πλέον απρόσβλητη.

22. Δεν θεωρώ ότι το Δικαστήριο χρειάζεται να εξετάσει το ζήτημα αυτό. Το επιχείρημα αυτό ουδόλως περιλαμβάνεται στη διάταξη περί παραπομπής. Μάλιστα, δεν περιλαμβάνεται ούτε στην προσφυγή που η Wiljo άσκησε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου και η οποία περιέχεται στη δικογραφία ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, η οποία διαβιβάστηκε στο Δικαστήριο. Κατ' ακολουθία, το εθνικό δικαστήριο στήριξε τα ερωτήματά του όχι στα άρθρα 1 και 2 του κανονισμού, αλλά στο άρθρο 8, παρά-

5 — Βλ., για το ίδιο ζήτημα, σημείο 20 των προτάσεών μου στην υπόθεση TWD Textilwerke Deggendorf.

γραφος 3, στοιχείο γ', του κανονισμού και στην απόφαση της Επιτροπής· τα ερωτήματα αυτά αφορούν ειδικότερα την εκ μέρους της Επιτροπής χρήση του κριτηρίου της τεχνικής καταλληλότητας για μεταφορά προϊόντων μέσω εσωτερικών πλωτών οδών προκειμένου να αποφασιστεί αν ένα σκάφος αποτελεί εξειδικευμένο σκάφος δυνάμενο να τύχει της εξαιρέσεως βάσει του άρθρου 8, παράγραφος 3, στοιχείο γ'. Η υπέρβαση των ορίων που διαγράφονται από τα προδικαστικά ερωτήματα όπως αυτά υποβλήθηκαν από το εθνικό δικαστήριο δεν συμβιβάζεται με την αρμοδιότητα που απονέμει στο Δικαστήριο το άρθρο 177 της Συνθήκης και με την ανάγκη διασφαλίσεως των δικαιωμάτων των προσώπων που δικαιούνται να καταθέσουν γραπτές παρατηρήσεις στο Δικαστήριο βάσει του άρθρου 20 του Οργανισμού ΕΚ [6].

23. Για τους προεκτεθέντες λόγους, θεωρώ ότι παρέλκει η απάντηση του Δικαστηρίου στα ερωτήματα του εθνικού δικαστηρίου.

Πρόταση

24. Επομένως, η γνώμη μου είναι ότι το εθνικό δικαστήριο δεσμεύεται από απόφαση της Επιτροπής που απευθύνεται σε επιχείρηση, εφόσον η επιχείρηση αυτή δεν άσκησε προσφυγή κατά της εν λόγω αποφάσεως βάσει του τετάρτου εδαφίου του άρθρου 173 της Συνθήκης, αλλά ασκεί προσφυγή ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου κατά της αποφάσεως της Επιτροπής· επομένως παρέλκει η έκδοση αποφάσεως επί των ερωτημάτων που υπέβαλε το εθνικό δικαστήριο.

6 — Βλ., ως πλέον πρόσφατη, τη διάταξη του Δικαστηρίου της 19ης Ιουλίου 1996, C-191/96, Mario Modesti (Συλλογή 1996, σ. I-3937).