ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ F. G. JACOBS

της 30ής Μαρτίου 2000 *

1. Σ' αυτή την υπόθεση, η Επιτροπή ζητεί να αναγνωριστεί ότι η Γαλλική Δημοκρατία, διατηρώντας το άρθρο 257, παράγραφος 1, του γαλλικού τελωνειακού κώδικα αμετάβλητο όσον αφορά τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας που καλύπτονται από το άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) [1], παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τον εν λόγω κανονισμό.

2. Το άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού ορίζει τα εξής:

«Από την 1η Ιανουαρίου 1993 εφαρμόζεται η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος, περιλαμβανομένων και των σκαφών των νηολογημένων στο Euros, άπαξ το Συμβούλιο εγκρίνει το εν λόγω νηολόγιο.»

3. Το άρθρο 6 του εν λόγω κανονισμου προβλέπει ορισμένες εξαιρέσεις για τη Γαλλία και ορίζει τα εξής:

«1. Κατά παρέκκλιση, μπορούν να εξαιρεθούν προσωρινά από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού οι ακόλουθες υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στη Μεσόγειο και κατά μήκος των ισπανικών, των πορτογαλικών και των γαλλικών ακτών:

— υπηρεσίες κρουαζιερών, έως την 1η Ιανουαρίου 1995,

* Γλώσσα του πρωτοτύπου: η αγγλική.

1 — ΕΕ L 364, σ. 7.

— μεταφορά στρατηγικών εμπορευμάτων (πετρέλαιο, πετρελαιοειδή και πόσιμο νερό), έως την 1η Ιανουαρίου 1997,

— υπηρεσίες με σκάφη των 650 GT, έως την 1η Ιανουαρίου 1998,

— τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων, έως την 1η Ιανουαρίου 1999.

2. Κατά παρέκκλιση, οι θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά της Μεσογείου και οι θαλάσσιες ενδομεταφορές σε σχέση με τα αρχιπελάγη των Καναρίων Νήσων, των Αζόρων και της Μαδέρας, καθώς και τη Θέουτα και τη Μελίλια, τα γαλλικά νησιά κατά μήκος της ακτής προς τον Ατλαντικό και τα Γαλλικά Υπερπόντια Διαμερίσματα εξαιρούνται προσωρινά από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού έως την 1η Ιανουαρίου 1999.

3. (...)».

4. Η γαλλική νομοθεσία για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ περιέχεται στον γαλλικό τελωνειακό κώδικα της 11ης Μαΐου 1977. Το άρθρο 257, παράγραφος 1, του κώδικα ορίζει ότι οι μεταφορές μεταξύ λιμένων της μητροπολιτικής Γαλλίας γίνονται μόνον από πλοία που φέρουν τη γαλλική σημαία. Εντούτοις, ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας μπορεί να δώσει έγκριση για την πραγματοποίηση αυτών από σκάφος που φέρει ξένη σημαία.

5. Η Γαλλία αναγνωρίζει ότι ο κώδικας ως έχει δεν συνάδει με τον κανονισμό και ότι το τροποποιητικό του κώδικα νομοσχέδιο δεν έχει ακόμη ψηφιστεί. Η Γαλλία επικαλείται ωστόσο δύο μέτρα που έλαβε ήδη. Πρώτον, μια εγκύκλιο (εγκύκλιος 93-S-030 της 19ης Μαρτίου 1993) που επαναλαμβάνει το περιεχόμενο του κανονισμού και δημοσιεύθηκε στο *Official Customs Bulletin* 1139 της ίδιας ημερομηνίας. Δεύτερον, μια υποσημείωση στο άρθρο 257 του τελωνειακού κώδικα που αναφέρεται στον κανονισμό, επαναλαμβάνοντας τον τίτλο αυτού (αλλά τίποτε περισσότερο).

6. Η Επιτροπή απαντά ότι ούτε η εγκύκλιος ούτε η υποσημείωση μπορούν να θεραπεύσουν την έλλειψη τροποποιήσεως του κώδικα. Συμφωνώ μ' αυτή την άποψη. Μόνον η τροποποίηση της αντίθετης με το κοινοτικό δίκαιο νομοθεσίας μπορεί να θέσει τέρμα στην παράβαση. Όπως έχει κρίνει το Δικα-

στήριο, το ασυμβίβαστο εθνικής νομοθεσίας με το κοινοτικό δίκαιο δεν μπορεί να αρθεί οριστικά παρά μόνο με διατάξεις εθνικού δικαίου δεσμευτικού χαρακτήρα που έχουν την ίδια τυπική ισχύ με αυτές που πρέπει να τροποποιηθούν [2]. Είναι σαφές ότι η εγκύκλιος δεν μπορεί να θεραπεύσει την παράλειψη τροποποιήσεως του κώδικα.

7. Όσον αφορά την υποσημείωση στο άρθρο 257 του τελωνειακού κώδικα που αναφέρεται στον κανονισμό, είναι κατά την άποψή μου εντελώς ανεπαρκής, δεδομένου ότι το άρθρο είναι απλώς ασυμβίβαστο με τον κανονισμό. Όπως έχει κρίνει το Δικαστήριο, «οι αρχές της ασφάλειας του δικαίου και της προστασίας των ιδιωτών επιβάλλουν, στους τομείς που καλύπτονται από το κοινοτικό δίκαιο, σαφή διατύπωση των κανόνων δικαίου των κρατών μελών που να καθιστά δυνατό τα ενδιαφερόμενα πρόσωπα να γνωρίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους κατά τρόπο σαφή και ακριβή και στα δικαιοδοτικά όργανα να διασφαλίζουν την τήρησή τους» [3]. Αυτές οι προϋποθέσεις προφανώς δεν πληρούνται από τις διατάξεις του κώδικα.

2 — Απόφαση της 15ης Οκτωβρίου 1986, 168/85, Επιτροπή κατά Ιταλίας (Συλλογή 1986, σ. 2945, σκέψη 13).

3 — Απόφαση της 21ης Ιουνίου 1988, 257/96, Επιτροπή κατά Ιταλίας (Συλλογή 1988, σ. 3249, σκέψη 12).

Συμπέρασμα

8. Ως εκ τούτου, προτείνω στο Δικαστήριο:

1) να αναγνωρίσει ότι η Γαλλική Δημοκρατία, διατηρώντας το άρθρο 257, παράγραφος 1, του γαλλικού τελωνειακού κώδικα αμετάβλητο όσον αφορά τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας που καλύπτονται από το άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ), παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τον εν λόγω κανονισμό·

2) να καταδικάσει τη Γαλλική Δημοκρατία στα δικαστικά έξοδα.