ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πέμπτο τμήμα)

της 13ης Ιουλίου 2000 *

Στην υπόθεση C-160/99,

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τους F. Benyon, νομικό σύμβουλο, και B. Mongin, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον C. Gómez de la Cruz, μέλος της ίδιας υπηρεσίας, Centre Wagner, Kirchberg,

προσφεύγουσα,

κατά

Γαλλικής Δημοκρατίας, εκπροσωπουμένης από την K. Rispal-Bellanger, υποδιευθύντρια στη διεύθυνση νομικών υποθέσεων του Υπουργείου Εξωτερικών, και τον D. Colas, γραμματέα εξωτερικών υποθέσεων στην ίδια διεύθυνση, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο την Πρεσβεία της Γαλλίας, 8 B, boulevard Joseph II,

καθής,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

που έχει ως αντικείμενο να διαπιστωθεί ότι η Γαλλική Δημοκρατία, διατηρώντας το άρθρο 257, παράγραφος 1, του γαλλικού τελωνειακού κώδικα της 11ης Μαΐου 1977 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) (ΕΕ L 364, σ. 7), παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τον εν λόγω κανονισμό,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

συγκείμενο από τους D. A. O. Edward, πρόεδρο τμήματος, L. Sevón, P. J. G. Kapteyn (εισηγητή), P. Jann και M. Wathelet, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: F. G. Jacobs,
γραμματέας: R. Grass

έχοντας υπόψη την έκθεση του εισηγητή δικαστή,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 30ής Μαρτίου 2000,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 30 Απριλίου 1999, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων άσκησε, δυνάμει του άρθρου 169 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 226 ΕΚ), προσφυγή με την οποία ζητεί να διαπιστωθεί ότι η Γαλλική Δημοκρατία, διατηρώντας το άρθρο 257, παράγραφος 1, του γαλλικού τελωνειακού κώδικα της 11ης Μαΐου 1977 (στο εξής: κώδικας) 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) (ΕΕ L 364, σ. 7, στο εξής: κανονισμός), παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τον εν λόγω κανονισμό.

2 Ο κανονισμός προβλέπει, στο άρθρο του 1, ότι 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 όρον 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 κανονισμού ορίζει:

«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,

— 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 Σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 9 του κανονισμού, τα κράτη μέλη ζητούν, πριν από τη θέσπιση των νομοθετικών, κανονιστικών ή διοικητικών διατάξεων κατ' εφαρμογήν του παρόντος κανονισμού, τη γνώμη της Επιτροπής και την ενημερώνουν σχετικά με τα μέτρα που θεσπίζονται κατά τον τρόπο αυτό.

5 Ο κανονισμός τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1993.

6 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. Εν τούτοις, ο Υπουργός Εμπορικού Ναυτικού μπορεί να δώσει έγκριση, προκειμένου να διασφαλιστεί μια συγκεκριμένη μεταφορά, για την πραγματοποίηση αυτής από σκάφος που φέρει ξένη σημαία.

7 Μια υποσημείωση στη σχετική σελίδα του άρθρου αυτού (στο εξής: υποσημείωση) αναφέρει:

«Βλ. επίσης τον κανονισμό (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)».

8 Σύμφωνα με το άρθρο 258 του κώδικα:

«1. Μόνον από πλοία που φέρουν τη γαλλική σημαία εκτελούνται επίσης οι μεταφορές:

α) μεταξύ λιμένων του ίδιου υπερποντίου διαμερίσματος της μητροπολιτικής Γαλλίας·

β) μεταξύ λιμένων των διαμερισμάτων της Γουαδελούπης, της Γουιάνας και της Μαρτινίκας.

2. Με υπουργική απόφαση του Υπουργού Εμπορικού Ναυτικού, κατόπιν γνωμοδοτήσεως του Υπουργού επί του Προϋπολογισμού, μπορεί να ορίζεται ότι εκτελούνται μόνον από σκάφη που φέρουν τη γαλλική σημαία οι μεταφορές ορισμένων εμπορευμάτων:

α) μεταξύ των λιμένων των γαλλικών υπερποντίων διαμερισμάτων και αυτών της μητροπολιτικής Γαλλίας·

β) μεταξύ των λιμένων της Réunion και των λοιπών υπερποντίων γαλλικών διαμερισμάτων.

3. Εξαιρέσεις από τις διατάξεις που προβλέπονται στις παραγράφους 1 και 2 διατάξεις του παρόντος άρθρου μπορούν να θεσπίζονται με αποφάσεις των τοπικών αρχών νηολογήσεως του εμπορικού ναυτικού».

9 Το άρθρο 259, παράγραφος 1 του κώδικα προβλέπει ότι σε περίπτωση έκτακτων περιστατικών, που προκαλούν την προσωρινή διακοπή των θαλασσίων επικοινωνιών που πραγματοποιούν μόνο σκάφη υπό γαλλική σημαία, η κυβέρνηση μπορεί, με απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου, να αναστείλει την εφαρμογή του άρθρου 257 για ολόκληρο το χρονικό διάστημα της διακοπής αυτής.

10 Στις 4 Αυγούστου 1994, η Επιτροπή υπενθύμισε στις γαλλικές αρχές τις υποχρεώσεις που υπέχουν από το άρθρο 9 του κανονισμού. Η Επιτροπή ζήτησε επίσης να της γνωστοποιηθεί, πριν από το τέλος του Αυγούστου του 1994, η ισχύουσα στη Γαλλία

νομοθεσία σχετικά με το θαλάσσιο καμποτάζ και κάθε νέα νομοθετική ή διοικητική διάταξη που θεσπίστηκε από τη θέση σε ισχύ του κανονισμού.

11 Με επιστολή της 29ης Σεπτεμβρίου 1994, οι γαλλικές αρχές απάντησαν ότι δεν θεσπίστηκε καμία νομοθετική, κανονιστική ή διοικητική διάταξη για την εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού.

12 Στις 14 Φεβρουαρίου 1996, κρίνοντας ότι το άρθρο 257, παράγραφος 1, του τελωνειακού κώδικα αντίκειται στη διάταξη του πρώτου άρθρου του κανονισμού, η Επιτροπή όχλησε τη Γαλλική Κυβέρνηση να θέσει τέρμα σε αυτή την κατάσταση.

13 Δεδομένου ότι δεν έλαβε απάντηση εντός της ταχθείσας με το έγγραφο οχλήσεως προθεσμίας, η Επιτροπή απηύθυνε στη Γαλλική Κυβέρνηση, στις 25 Απριλίου 1997, αιτιολογημένη γνώμη, καλώντας την να συμμορφωθεί εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της γνώμης αυτής.

14 Προς απάντηση στην αιτιολογημένη γνώμη, οι γαλλικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή, στις 25 Ιουνίου 1997, περί νομοσχεδίου που θα τροποποιούσε τα άρθρα 257 έως 259 του κώδικα. Ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής πριν από την ψήφισή του, χωρίς ωστόσο να δώσουν στοιχεία σχετικά με την ημερομηνία θέσεως σε ισχύ του νόμου αυτού.

15 Με επιστολή της 17ης Οκτωβρίου 1997, η Επιτροπή ζήτησε από τις γαλλικές αρχές διευκρινίσεις σχετικά με τα άρθρα 258 και 259 του νομοσχεδίου και πρότεινε διαφορετική διατύπωση του άρθρου 258, παράγραφος 3. Στις 6 Μαΐου 1998, οι γαλλικές αρχές πληροφόρησαν την Επιτροπή ότι δέχονται την πρότασή της. Αντιθέτως, αρνήθηκαν να δώσουν τις διευκρινίσεις σχετικά με το άρθρο 259 που είχε ζητήσει η Επιτροπή. Στις 11 Αυγούστου 1998, η Επιτροπή ζήτησε εκ νέου διευκρινίσεις. Στην απάντησή τους της 15ης Σεπτεμβρίου 1988, οι γαλλικές αρχές δέχτηκαν την προ-

τεινόμενη τροποποίηση και δήλωσαν ότι θα κατέβαλλαν προσπάθεια ώστε οι τροποποιήσεις να ψηφιστούν ταχύτατα, χωρίς εν τούτοις να προσδιορίσουν το σχετικό χρονοδιάγραμμα.

16 Με επιστολή της 16ης Φεβρουαρίου 1999, οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν στην Επιτροπή νέο νομοσχέδιο που περιείχε τροποποίηση των άρθρων 257 και 259 του κώδικα, λαμβάνοντας υπόψη τις προτάσεις της Επιτροπής, ώστε τα εν λόγω άρθρα να συμμορφωθούν προς τον κανονισμό. Στην επιστολή αυτή διευκρινιζόταν ότι οι γαλλικές αρχές σκόπευαν να προτείνουν στη Βουλή την ψήφιση του νομοσχεδίου για τη συμμόρφωση της γαλλικής ρυθμίσεως προς το κοινοτικό δίκαιο περιλαμβάνοντας όλα τα εκκρεμή νομοσχέδια. Ωστόσο, δεν δόθηκε κανένα χρονοδιάγραμμα.

17 Με τηλεομοιοτυπία της 13ης Απριλίου 1999, οι γαλλικές αρχές γνωστοποίησαν νέα εκδοχή του νομοσχεδίου, ταυτόσημη με την προηγούμενη, με εξαίρεση την αναφορά στα σκάφη που είναι νηολογημένα σε χώρα που έχει υπογράψει τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο. Στην τηλεομοιοτυπία αυτή ανακοινωνόταν, χωρίς περαιτέρω διευκρίνιση, ότι το κείμενο θα κατετίθετο στο Κοινοβούλιο εντός του Ιουλίου του 1999.

18 Υπ' αυτές τις συνθήκες, η Επιτροπή αποφάσισε να ασκήσει την παρούσα προσφυγή.

19 Η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι το άρθρο 257, παράγραφος 1, του κώδικα αντίκειται προδήλως στο άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού, καθόσον επιτρέπει την εκτέλεση των θαλασσίων ενδομεταφορών (μεταξύ των λιμένων της μητροπολιτικής Γαλλίας) μόνον από σκάφη που φέρουν τη γαλλική σημαία.

20 Η Γαλλική Κυβέρνηση δεν αμφισβητεί ότι η τωρινή διατύπωση του εν λόγω άρθρου δεν είναι σύμφωνη με τον κανονισμό και ότι το τροποποιητικό νομοσχέδιο δεν έχει

ψηφιστεί ακόμη. Ισχυρίζεται ωστόσο ότι έχει λάβει δύο μέτρα για να διασφαλίσει την προσωρινή εφαρμογή της κοινοτικής ρυθμίσεως, για όσο διάστημα αναμένεται η σχεδιαζόμενη τροποποίηση νόμου. Πρόκειται, κατ' αρχάς, για μια εγκύκλιο που επαναλαμβάνει το περιεχόμενο του κανονισμού (εγκύκλιος αριθ. 93-S-030, της 19ης Μαρτίου 1993, *Bulletin officiel des douanes* αριθ. 1139, της 19ης Μαρτίου 1993, στο εξής: εγκύκλιος) και για την υποσημείωση.

21 Συναφώς, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι τα δύο αυτά μέτρα δεν μπορούν να άρουν την παράβαση που συνίσταται στην έλλειψη τροποποιήσεως του κώδικα κατά τρόπο σύμφωνο με τον κανονισμό.

22 Πράγματι, κατά πάγια νομολογία, η διατήρηση χωρίς καμιά τροποποίηση, στη νομοθεσία κράτους μέλους, ενός νομοθετήματος που είναι ασυμβίβαστο με κάποια διάταξη του κοινοτικού δικαίου, έστω και αν η εν λόγω διάταξη έχει απευθείας εφαρμογή στην έννομη τάξη των κρατών μελών, δημιουργεί σύγχυση, καθόσον διατηρεί για τα οικεία υποκείμενα δικαίου αβεβαιότητα σχετικά με τη δυνατότητα που έχουν να επικαλεστούν το κοινοτικό δίκαιο· επομένως, η διατήρηση αυτή συνιστά, ως προς το εν λόγω κράτος, παράβαση των υποχρεώσεων που υπέχει από τη Συνθήκη (βλ. κυρίως απόφαση της 26ης Απριλίου 1988, 74/86, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλογή 1988, σ. 2139, σκέψη 10).

23 Άλλωστε, το Δικαστήριο έχει επαναλάβει πολλές φορές ότι 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 (βλ. κυρίως απόφαση της 15ης Οκτωβρίου 1986, 168/85, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1986, σ. 2945, σκέψη 13). Συναφώς, αρκεί η διαπίστωση ότι ούτε η εγκύκλιος ούτε η απλή παραπομπή της υποσημειώσεως στον κανονισμό μπορούν να θεωρηθούν τέτοιες διατάξεις.

24 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι η Γαλλική Δημοκρατία, διατηρώντας το άρθρο 257, παράγραφος 1, του κώδικα αμετάβλητο όσον αφορά τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας που καλύπτονται από το άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τον εν λόγω κανονισμό.

Επί των δικαστικών εξόδων

25 Κατά το άρθρο 69, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπήρχε σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Δεδομένου ότι η Επιτροπή υπέβαλε σχετικό αίτημα και η Γαλλική Δημοκρατία ηττήθηκε, το κράτος αυτό πρέπει να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα)

αποφασίζει:

1) Η Γαλλική Δημοκρατία, διατηρώντας το άρθρο 257, παράγραφος 1, του γαλλικού τελωνειακού κώδικα της 11ης Μαΐου 1977 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) Καταδικάζει τη Γαλλική Δημοκρατία στα δικαστικά έξοδα.

Edward Sevón Kapteyn

Jann Wathelet

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 13 Ιουλίου 2000.

Ο Γραμματέας

R. Grass

Ο Πρόεδρος του πέμπτου τμήματος

D. A. O. Edward