ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ
της 11ης Νοεμβρίου 1997 *

Στην υπόθεση C-408/95,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του tribunal de commerce de Paris προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ, με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου μεταξύ

Eurotunnel SA κ.λπ.

και

SeaFrance, πρώην Société nouvelle d'armement transmanche SA (SNAT),

παρισταμένων των εταιριών

International Duty Free Confederation (IDFC),

Airport Operators Association Ltd (AOA),

Bretagne Angleterre Irlande SA (BAI), ενεργούσας υπό την εμπορική επωνυμία Brittany Ferries,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

Passenger Shipping Association Ltd (PSA),

η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς το κύρος του μεταβατικού καθεστώτος των «καταστημάτων αφορολογήτων ειδών», το οποίο προκύπτει, αφενός, από το άρθρο 28ια της έκτης οδηγίας 77/388/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 1977, περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών, των σχετικών με τους φόρους κύκλου εργασιών — Κοινό σύστημα φόρου προστιθεμένης αξίας: ομοιόμορφη φορολογική βάση (ΕΕ ειδ. έκδ. 09/001, σ. 49), όπως προστέθηκε με το άρθρο 1, σημείο 22, της οδηγίας 91/680/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για τη συμπλήρωση του κοινού συστήματος φόρου προστιθέμενης αξίας και την τροποποίηση, ενόψει της κατάργησης των φορολογικών συνόρων, της οδηγίας 77/388 (ΕΕ 1991, L 376, σ. 1), και, αφετέρου, από το άρθρο 28 της οδηγίας 92/12/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 25ης Φεβρουαρίου 1992, σχετικά με το γενικό καθεστώς, την κατοχή, την κυκλοφορία και τους ελέγχους των προϊόντων που υπόκεινται σε ειδικούς φόρους κατανάλωσης (ΕΕ L 76, σ. 1).

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

συγκείμενο από τους G. C. Rodríguez Iglesias, Πρόεδρο, C. Gulmann, H. Ragnemalm (εισηγητή) και M. Wathelet, προέδρους τμήματος, G. F. Mancini, J. C. Moitinho de Almeida, P. J. G. Kapteyn, J. L. Murray, D. A. O. Edward, J.-P. Puissochet, G. Hirsch, P. Jann και L. Sevón, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: G. Tesauro
γραμματέας: R. Grass

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

— η Eurotunnel SA κ.λπ., εκπροσωπούμενοι από τους δικηγόρους Παρισιού Jean-Michel Darrois και Philippe Villey,

— η SeaFrance, εκπροσωπούμενη από τους δικηγόρους Παρισιού Xavier de Roux, Philippe Derouin και Olivier d'Ormesson,

— η International Duty Free Confederation (IDFC), εκπροσωπούμενη από τον Philippe Ruttley, solicitor,

— η Airport Operators Association Ltd (AOA), εκπροσωπούμενη από την Pascale Poupelin, δικηγόρο Παρισιού, και τον David Marks, solicitor,

— η Bretagne Angleterre Irlande SA (BAI), εκπροσωπούμενη από τον Jean-Michel Payre, δικηγόρο Παρισιού,

— η Passenger Shipping Association Ltd (PSA), εκπροσωπούμενη από τον John Pheasant, solicitor, και τον Guy Danet, δικηγόρο Παρισιού,

— η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τη Catherine de Salins, υποδιευθύντρια στη διεύθυνση νομικών υποθέσεων του Υπουργείου Εξωτερικών, και τον Gautier Mignot, γραμματέα εξωτερικών υποθέσεων στην ίδια διεύθυνση,

— η Ισπανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τη Rosario Silva de Lapuerta, abogado del Estado, της νομικής υπηρεσίας που είναι επιφορτισμένη με την εκπροσώπηση της Ισπανικής Κυβερνήσεως ενώπιον του Δικαστηρίου,

— το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, εκπροσωπούμενο από τους Johann Schoo, προϊστάμενο της Νομικής Υπηρεσίας, και José Luis Rufas Quintana, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας,

— το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, εκπροσωπούμενο από τους Jean-Paul Jacqué, διευθυντή της Νομικής Υπηρεσίας, και John Carbery, σύμβουλο στη Νομική Υπηρεσία,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από την Hélène Michard και τον Enrico Traversa, μέλη της Νομικής Υπηρεσίας,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις προφορικές παρατηρήσεις της Eurotunnel SA κ.λπ., εκπροσωπούμενων από τον Philippe Villey και τον Petrus Mathijsen, δικηγόρο Βρυξελλών, της SeaFrance, εκπροσωπουμένης από τους δικηγόρους Xavier de Roux και Philippe Derouin, της Passenger Shipping Association Ltd (PSA), εκπροσωπουμένης από τον Guy Danet, της International Duty Free Confederation (IDFC), εκπροσωπουμένης από τους John Calahan και Peter Duffy, solicitors, της Airport Operators Association Ltd (AOA), εκπροσωπουμένης από την Pascale Poupelin και τον David Marks, της Bretagne Angleterre Irlande SA (BAI), εκπροσωπουμένης από τον δικηγόρο Jean-Michel Payre, της Γαλλικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπουμένης από τον Gautier Mignot, της Ελληνικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπουμένης από τον Βασίλειο Κοντόλαιμο, πάρεδρο του Νομικού Συμβουλίου του κράτους, και τη Δήμητρα Τσαγκαράκη, σύμβουλο του αναπληρωτή Υπουργού Εξωτερικών, της Ισπανικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπουμένης από την Rosario Silva de Lapuerta, του Κοινοβουλίου, εκπροσωπουμένου από τον Johann Schoo και τον José-Luis Rufas Quintana, του Συμβουλίου, εκπροσωπουμένου από τους Jean-Paul Jacqué και John Carbery, και της Επιτροπής, εκπροσωπουμένης από την Hélène Michard και τον Enrico Traversa, κατά τη συνεδρίαση της 14ης Ιανουαρίου 1997,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 27ης Μαΐου 1997,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με απόφαση της 27ης Νοεμβρίου 1995, που περιήλθε στο Δικαστήριο στις 29 Δεκεμβρίου 1995, το tribunal de commerce de Paris υπέβαλε, δυνάμει του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ, τρία προδικαστικά ερωτήματα ως προς το κύρος του μεταβατικού καθεστώτος των «καταστημάτων αφορολογήτων ειδών», το οποίο προκύπτει, αφενός, από το άρθρο 28ια της έκτης οδηγίας 77/388/ΕΟΚ

του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 1977, περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών, των σχετικών με τους φόρους κύκλου εργασιών — Κοινό σύστημα φόρου προστιθεμένης αξίας: ομοιόμορφη φορολογική βάση (ΕΕ ειδ. έκδ. 09/001, σ. 49), όπως προστέθηκε με το άρθρο 1, σημείο 22, της οδηγίας 91/680/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για τη συμπλήρωση του κοινού συστήματος φόρου προστιθεμένης αξίας και την τροποποίηση, ενόψει της κατάργησης των φορολογικών συνόρων, της οδηγίας 77/388 (ΕΕ 1991, L 376, σ. 1), και, αφετέρου, από το άρθρο 28 της οδηγίας 92/12/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 25ης Φεβρουαρίου 1992, σχετικά με το γενικό καθεστώς, την κατοχή, την κυκλοφορία και τους ελέγχους των προϊόντων που υπόκεινται σε ειδικούς φόρους κατανάλωσης (ΕΕ L 76, σ. 1).

2 Τα ερωτήματα αυτά τέθηκαν στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ, αφενός, των εταιριών γαλλικού δικαίου Eurotunnel SA και France Manche SA και των εταιριών αγγλικού δικαίου Eurotunnel plc και The Channel Tunnel Group Ltd, που εκμεταλλεύονται από κοινού τη σταθερή σιδηροδρομική γραμμή κάτω από τη Μάγχη (στο εξής: Eurotunnel), και, αφετέρου, μιας επιχειρήσεως θαλάσσιων συγκοινωνιών στη Μάγχη, της εταιρίας SeaFrance.

3 Η οδηγία 91/680 έχει ως αντικείμενο την εξασφάλιση, από τις 31 Δεκεμβρίου 1992, των αναγκαίων προϋποθέσεων για την εξάλειψη των φορολογικών συνόρων εντός της Κοινότητας για τις παραδόσεις αγαθών και τις παροχές υπηρεσιών.

4 Η οδηγία 91/680 τροποποιήθηκε από την οδηγία 94/4/ΕΚ του Συμβουλίου, της 14ης Φεβρουαρίου 1994, για την τροποποίηση των οδηγιών 69/169/ΕΟΚ και 77/388/ΕΟΚ για την αύξηση του επιπέδου των ατελειών για τους ταξιδιώτες από τρίτες χώρες και των ορίων για τις αφορολόγητες αγορές κατά τα ενδοκοινοτικά ταξίδια (ΕΕ L 60, σ. 14). Η οδηγία 94/4 αυξάνει τις ατέλειες που παρέχονται στους ενδοκοινοτικούς ταξιδιώτες από 23 σε 90 ECU, καθώς και τις παρεχόμενες στους ταξιδιώτες που προέρχονται από τρίτες χώρες σε 175 ECU.

5 Κατά τη δέκατη τρίτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 91/680:

«πρέπει να γίνει κατάλληλη εκμετάλλευση της μεταβατικής περιόδου φορολόγησης των ενδοκοινοτικών συναλλαγών, προκειμένου να ληφθούν τα αναγκαία μέτρα για να αντισταθμιστούν τόσο οι κοινωνικές επιπτώσεις στους σχετικούς τομείς, όσο και οι περιφερειακές δυσχέρειες, ιδίως στις παραμεθόριες περιοχές, που θα μπορούσαν να προκληθούν από την κατάργηση της φορολόγησης κατά την εισαγωγή και της αποφορολόγησης κατά την εξαγωγή στις μεταξύ των κρατών μελών συναλλαγές· (...) για τον σκοπό αυτό, πρέπει να επιτραπεί στα κράτη μέλη να απαλλάσσουν, για μια περίοδο που θα λήγει στις 30 Ιουνίου 1999, τις παραδόσεις αγαθών που πραγματοποιούνται, εντός των προβλεπομένων ορίων, από ειδικά πρατήρια αφορολόγητων ειδών, και αυτό στα πλαίσια των αεροπορικών ή θαλάσσιων διακινήσεων ταξιδιωτών μεταξύ των κρατών μελών.»

6 Το άρθρο 28ια της έκτης οδηγίας ορίζει:

«Κατά το μέχρι τις 30 Ιουνίου 1999 χρονικό διάστημα, εφαρμόζονται οι ακόλουθες διατάξεις:

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να απαλλάσσουν τις παραδόσεις, από τα ειδικά πρατήρια αγαθών προοριζόμενων να μεταφερθούν στις προσωπικές αποσκευές ταξιδιώτη που πηγαίνει με ενδοκοινοτικό θαλάσσιο πλου ή πτήση σε άλλο κράτος μέλος.

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, νοείται ως:

α) "ειδικό πρατήριο": κάθε κατάστημα που βρίσκεται μέσα στο χώρο λιμανιού ή αεροδρομίου και πληροί τις προϋποθέσεις που ορίζουν οι αρμόδιες δημόσιες αρχές, ιδίως κατ' εφαρμογή της παραγράφου 5·

β) "ταξιδιώτης που πηγαίνει σε άλλο κράτος μέλος": κάθε επιβάτης εφοδιασμένος με εισιτήριο θαλάσσιας ή εναέριας διαδρομής, στο οποίο αναφέρεται ως άμεσος προορισμός λιμάνι ή αεροδρόμιο άλλου κράτους μέλους·

γ) "ενδοκοινοτικός θαλάσσιος πλους ή πτήση": κάθε θαλάσσια ή αεροπορική μεταφορά που αρχίζει από το εσωτερικό της χώρας κατά την έννοια του άρθρου 3, έχει δε πραγματικό τόπο άφιξης στο εσωτερικό άλλου κράτους μέλους.

Εξομοιώνονται με παραδόσεις αγαθών από ειδικά πρατήρια, οι παραδόσεις αγαθών επί σκάφους ή αεροσκάφους κατά τη διάρκεια ενδοκοινοτικής μεταφοράς επιβατών.

Η παρούσα απαλλαγή ισχύει επίσης για τις παραδόσεις αγαθών που πραγματοποιούνται από ειδικά πρατήρια που ευρίσκονται στο χώρο ενός από τους δύο σταθμούς πρόσβασης στη σήραγγα της Μάγχης, για επιβάτες εφοδιασμένους με εισιτήριο που ισχύει για τη διαδρομή μεταξύ αυτών των δύο τερματικών σταθμών.

(...)»

7 Η οδηγία 92/12 έχει ως αντικείμενο να εξασφαλίσει, από τις 31 Δεκεμβρίου 1992, τις προϋποθέσεις για την κυκλοφορία των προϊόντων που υπόκεινται σε ειδικούς φόρους καταναλώσεως στο πλαίσιο της εσωτερικής αγοράς χωρίς φορολογικά σύνορα.

8 Η εικοστή τρίτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 92/12 έχει σχεδόν την ίδια διατύπωση με τη δέκατη τρίτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 91/680. Το ίδιο συμβαίνει με τη διατύπωση των άρθρων 28 της οδηγίας 92/12 και 1, σημείο

22, της οδηγίας 91/680, που προσέθεσε ένα νέο άρθρο 28ια στην έκτη οδηγία (στο εξής: τα επίδικα άρθρα 28).

9 Με τον νόμο 92-677, της 17ης Ιουλίου 1992, περί θέσεως σε εφαρμογή των οδηγιών 91/680 και 92/12 (*JORF* της 19ης Ιουλίου 1992, σ. 9700), η Γαλλική Δημοκρατία έκανε χρήση της δυνατότητας χορηγήσεως ατελείας που προβλέπεται στα επίδικα άρθρα 28, επαναλαμβάνοντας κατά λέξη το κείμενό τους. Προς τούτο και μέχρι τις 30 Ιουνίου 1999, η Γαλλική Δημοκρατία απαλλάσσει από τον φόρο προστιθεμένης αξίας (άρθρο 17 II του νόμου 92-677) και τους ειδικούς φόρους καταναλώσεως (άρθρο 59 του νόμου 92-677) τις παραδόσεις από ειδικά πρατήρια των κτιριακών εγκαταστάσεων των αεροδρομίων, των λιμένων και των τερματικών σταθμών της σήραγγας της Μάγχης, εντός των προβλεπομένων από τα επίδικα άρθρα 28 ορίων. Το διάταγμα 93-1139, της 30ής Σεπτεμβρίου 1993, εκδόθηκε κατ' εφαρμογή των άρθρων 17 και 59 του νόμου 92-677 (*JORF* της 3ης Οκτωβρίου 1993, σ. 13769).

10 Από την απόφαση του αιτούντος δικαστηρίου προκύπτει ότι η Eurotunnel προσάπτει στη SeaFrance ότι, από τις 22 Δεκεμβρίου 1994, επιδίδεται σε αθέμιτο ανταγωνισμό πωλώντας αφορολόγητα είδη εντός των σκαφών της, πράγμα το οποίο της παρέχει τη δυνατότητα να αντισταθμίζει τις απώλειες που απορρέουν από την τιμή των εισιτηρίων, η οποία είναι χαμηλότερη από το κόστος μεταφοράς. Εκτιμώντας ότι μια τέτοια πρακτική καλύπτεται απ' όσα επιτρέπει τόσο το άρθρο 28ια της έκτης οδηγίας, όπως προστέθηκε με το άρθρο 1, σημείο 22, της οδηγίας 91/680, όσο και το άρθρο 28 της οδηγίας 92/12, η Eurotunnel αμφισβήτησε το κύρος των εν λόγω άρθρων ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, το οποίο έκρινε σκόπιμο να αποταθεί στο Δικαστήριο.

11 Πριν υποβάλει τα ερωτήματά του, το αιτούν δικαστήριο επέτρεψε, καταρχάς, στις εταιρίες International Duty Free Confederation (στο εξής: IDFC), Airport Operators Association Ltd (στο εξής: AOA), Bretagne Angleterre Irlande SA (στο εξής: BAI) και Passenger Shipping Association Ltd (στο εξής: PSA) να παρέμβουν υπέρ της SeaFrance.

12 Στη συνέχεια, το αιτούν δικαστήριο διαπίστωσε ότι η παροχή υπηρεσιών κάτω του κόστους τους, σε αντίθεση προς την πώληση προϊόντων κάτω του

κόστους, δεν απαγορεύεται στη Γαλλία. Επομένως, έκρινε ότι η Eurotunnel, στο πλαίσιο της αγωγής λόγω αθέμιτου ανταγωνισμού που είχε ασκήσει, μπορούσε μόνο να αμφισβητήσει το κύρος των οδηγιών του Συμβουλίου, στις οποίες στηρίζεται η SeaFrance για την πώληση αφορολογήτων ειδών.

13 Το ίδιο δικαστήριο υπενθύμισε, στη συνέχεια, ότι η Eurotunnel άσκησε επίσης αγωγή, στις 30 Ιουνίου 1994, ενώπιον του High Court of Justice, ζητώντας τον έλεγχο της νομιμότητας των μέτρων που έλαβε το Ηνωμένο Βασίλειο για τη μεταφορά στο εσωτερικό δίκαιο των επίδικων άρθρων 28.

14 Έτσι, από τη δικογραφία της κύριας δίκης προκύπτει ότι, με απόφαση της 17ης Φεβρουαρίου 1995, το High Court of Justice απέρριψε την αγωγή της Eurotunnel με την αιτιολογία, κυρίως, ότι, αφενός, η Eurotunnel είχε υποβάλει το αίτημά της εκπροθέσμως και, αφετέρου, ότι, αν εχορηγείτο η ζητούμενη άδεια, θα προέκυπτε σοβαρή ζημία όχι μόνο σε βάρος των αντιδίκων, αλλά και σε βάρος πολλών προσώπων κατοικούντων στο Ηνωμένο Βασίλειο και στην Κοινότητα. Η Eurotunnel δεν άσκησε έφεση κατά της αποφάσεως αυτής του High Court. Ωστόσο, το δικαστήριο αυτό επέτρεψε στην Eurotunnel να ασκήσει νέα αγωγή σχετικά με την πώληση αφορολογήτων ειδών κατά τη διάρκεια των πολύ μικρής διάρκειας ταξιδιών που ονομάζονται «booze-cruises», τα οποία, κατά την Eurotunnel, δεν αποτελούν πραγματικές ενδοκοινοτικές διαδρομές. Η Eurotunnel δεν έκανε χρήση της δυνατότητας αυτής.

15 Υπό τις συνθήκες αυτές το tribunal de commerce de Paris αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Εφόσον η Eurotunnel δεν άσκησε προσφυγή ακυρώσεως, βάσει του άρθρου 173, κατά των οδηγιών 91/680 και 92/12 του Συμβουλίου, όσον αφορά τις διατάξεις τους σχετικά με το φορολογικό καθεστώς (επιβολή ΦΠΑ και ειδικών φόρων καταναλώσεως) που αφορά τις συγκοινωνίες στη Μάγχη και εφόσον το High Court of Justice απέρριψε, με απόφασή του της 17ης Φεβρουαρίου 1995, σχετικό αίτημα της Eurotunnel, μπορεί η εταιρία αυτή να ζητήσει παραδεκτώς την ακύρωσή τους βάσει του άρθρου 177 της Συνθήκης;

2) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, εξέδωσε παρατύπως το Συμβούλιο τις οδηγίες αυτές;

Επικουρικά, καλύπτει η οδηγία 94/4 ενδεχόμενη ακύρωση των δύο αυτών οδηγιών;

3) Σε περίπτωση ακυρώσεως, πρέπει να θεωρηθεί ως πταίσμα της εταιρίας SA SNAT (Nouvelle d'Armement Transmanche) το γεγονός ότι αυτή εφάρμοσε τους σχετικούς φορολογικούς νόμους που εκδόθηκαν σε εκτέλεση των οδηγιών αυτών; Από ποια ημερομηνία θεωρείται ότι διαπράχθηκε το πταίσμα αυτό;»

16 Με τα τρία αυτά ερωτήματα το tribunal de commerce de Paris ερωτά στην ουσία αν η Eurotunnel μπορεί να προβάλει το ανίσχυρο των επίδικων άρθρων 28 στο πλαίσιο διαδικασίας εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως, ενώ δεν άσκησε αγωγή ακυρώσεως υπό την έννοια του άρθρου 173 της Συνθήκης ΕΚ κατά των διατάξεων αυτών. Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, ερωτά αν το Συμβούλιο εξέδωσε νομίμως τις ίδιες αυτές διατάξεις. Τέλος, σε περίπτωση υπάρξεως ανισχύρου, ζητεί από το Δικαστήριο να διευκρινίσει τις έναντι της SeaFrance συνέπειες του ενδεχομένου να κηρυχθούν ανίσχυρα τα επίδικα άρθρα 28.

Επί του παραδεκτού των υποβαλλομένων ερωτημάτων

17 Πρέπει να δοθεί εκ προοιμίου απάντηση στους ισχυρισμούς της SeaFrance, καθώς και των παρεμβάντων στην κύρια δίκη διαδίκων, που ισχυρίζονται ότι τα ερωτήματα είναι απαράδεκτα, οπότε το Δικαστήριο δεν πρέπει να απαντήσει σ' αυτά. Ο ισχυρισμός που προβάλλουν είναι ότι η ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου δίκη είναι κατασκευασμένη και ότι τα υποβαλλόμενα ερωτήματα δεν έχουν σημασία για τη λύση της διαφοράς της κύριας δίκης.

18 Η SeaFrance και οι παρεμβάντες της κύριας δίκης ισχυρίζονται, όπως και η Γαλλική Κυβέρνηση, ότι η SeaFrance δεν μπορεί να υπέχει ευθύνη εφόσον απλώς συμμορφώθηκε προς τις εθνικές νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις που θεσπίστηκαν κατ' εφαρμογή κοινοτικών οδηγιών, τούτο δε έστω και σε περίπτωση που οι διατάξεις αυτές κηρυχθούν ανίσχυρες. Πράγματι, μόνον

το Συμβούλιο, που θέσπισε τα επίδικα άρθρα 28, μπορεί να υπέχει ενδεχομένως σχετική ευθύνη. Ελλείψει οποιουδήποτε δυνατού πταίσματος εκ μέρους της SeaFrance, η εκκρεμούσα ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου αγωγή λόγω αθεμίτου ανταγωνισμού στερείται αντικειμένου, οπότε τα υποβληθέντα ερωτήματα είναι άνευ σημασίας. Η SeaFrance και οι παρεμβάντες υποστηρίζουν, τέλος, ότι, εν πάση περιπτώσει, το πραγματικό αντικείμενο της αγωγής της Eurotunnel αφορά το κύρος των επίδικων άρθρων 28 και όχι το ενδεχόμενο να υποχρεωθεί με δικαστική απόφαση η SeaFrance σε καταβολή αποζημιώσεως.

19 Πρέπει να υπομνησθεί ότι, οσάκις ενώπιον εθνικού δικαστηρίου τίθεται ερώτημα σχετικά με το κύρος πράξεως εκδοθείσας από τα θεσμικά όργανα της Κοινότητας, στο εν λόγω εθνικό δικαστήριο εναπόκειται να κρίνει αν είναι αναγκαία μία απόφαση επί του σημείου αυτού προκειμένου να εκδώσει την απόφασή του και, επομένως, να ζητήσει από το Δικαστήριο να αποφανθεί επί του εν λόγω ερωτήματος. Συνεπώς, εφόσον τα ερωτήματα που υπέβαλε το εθνικό δικαστήριο αφορούν το κύρος διατάξεως του κοινοτικού δικαίου, το Δικαστήριο υποχρεούται, καταρχήν, να εκδώσει απόφαση.

20 Ωστόσο το Δικαστήριο έχει τονίσει ότι, προκειμένου να ελέγχει τη δική του αρμοδιότητα, οφείλει να εξετάζει τις συνθήκες υπό τις οποίες το εθνικό δικαστήριο του παραπέμπει το σχετικό ερώτημα. Πράγματι, το πνεύμα συνεργασίας που πρέπει να πρυτανεύει στη λειτουργία της υποβολής προδικαστικού ερωτήματος υπαγορεύει ότι, από την πλευρά του, το εθνικό δικαστήριο πρέπει να λαμβάνει υπόψη την αποστολή που έχει ανατεθεί στο Δικαστήριο, η οποία συνίσταται στο να συμβάλλει στην απονομή της δικαιοσύνης εντός των κρατών μελών και όχι να διατυπώνει συμβουλευτικές γνώμες επί ερωτημάτων γενικών ή υποθετικών (βλ. ιδίως την απόφαση της 9ης Φεβρουαρίου 1995, C-412/93, Leclerc-Siplec, Συλλογή 1995, σ. I-179, σκέψη 12).

21 Λαμβάνοντας υπόψη αυτήν ακριβώς την αποστολή του, το Δικαστήριο έχει πει ότι δεν μπορεί να εκδώσει απόφαση επί προδικαστικού ερωτήματος, υποβαλλόμενου από εθνικό δικαστήριο, όταν προδήλως προκύπτει ότι η ερμηνεία ή η εκτίμηση του κύρους κανόνα του κοινοτικού δικαίου, που ζητεί το εθνικό δικαστήριο, δεν έχει καμία σχέση με το υποστατό ή το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης ή ακόμα όταν το πρόβλημα είναι υποθετικής φύσεως

και το Δικαστήριο δεν διαθέτει τα πραγματικά ή νομικά στοιχεία που είναι αναγκαία προκειμένου να δώσει χρήσιμη απάντηση στα ερωτήματα που του υποβλήθηκαν (βλ. ιδίως τις αποφάσεις της 15ης Δεκεμβρίου 1995, C-415/93, Bosman, Συλλογή 1995, σ. I-4921, σκέψη 61, και της 5ης Ιουνίου 1997, C-105/94, Celestini, Συλλογή 1997, σ. I-2971, σκέψη 22).

22 Όσον αφορά, καταρχάς, το υποστατό της διαφοράς της κύριας δίκης, πρέπει να σημειωθεί ότι η Eurotunnel ζητεί από το εθνικό δικαστήριο να διαπιστώσει ότι η SeaFrance επιδίδεται σε πράξεις αθέμιτου ανταγωνισμού, κάνοντας χρήση της δυνατότητας που της παρέχει η εθνική κανονιστική ρύθμιση να πωλεί αφορολόγητα είδη στο πλαίσιο των συγκοινωνιών στη Μάγχη, ενώ η ίδια αυτή εθνική κανονιστική ρύθμιση στηρίζεται σε κοινοτικές οδηγίες οι οποίες κατά την ενάγουσα της κύριας δίκης είναι ανίσχυρες. Αντιθέτως, η SeaFrance αμφισβητεί κάθε ένα από τα επιχειρήματα που προβάλλει η Eurotunnel ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου. Επομένως, προκύπτει ότι πράγματι υφίσταται διαφορά μεταξύ των διαδίκων της κύριας δίκης.

23 Όσον αφορά, τέλος, τον ισχυρισμό ότι τα υποβληθέντα ερωτήματα δεν ασκούν επιρροή για τη λύση της διαφοράς της κύριας δίκης, είναι ασφαλώς αληθές ότι το αιτούν δικαστήριο δεν παρέχει επαρκή στοιχεία ώστε να έχει τη δυνατότητα το Δικαστήριο να αντιληφθεί σαφώς πώς το ενδεχόμενο ανίσχυρο των επίδικων άρθρων 28 θα μπορούσε να επηρεάσει την έκβαση της αγωγής λόγω αθεμίτου ανταγωνισμού, ιδίως όσον αφορά το αίτημα της Eurotunnel για την καταβολή αποζημιώσεως εκ μέρους της SeaFrance.

24 Ωστόσο, επ' αυτού αρκεί να σημειωθεί ότι το ενδεχόμενο να κριθούν ανίσχυρες οι οδηγίες αυτές θα παράσχει στο εθνικό δικαστήριο τουλάχιστον τη δυνατότητα να υποχρεώσει τη SeaFrance να παύσει στο μέλλον την πώληση αφορολογήτων ειδών, όπως ζητεί η Eurotunnel.

25 Από το σύνολο των ανωτέρω σκέψεων προκύπτει ότι πρέπει να δοθεί απάντηση στα υποβαλλόμενα ερωτήματα.

Επί του πρώτου ερωτήματος

26 Με το πρώτο του ερώτημα το αιτούν δικαστήριο ερωτά στην ουσία αν ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο, όπως η Eurotunnel, μπορεί να επικαλεστεί ενώπιον εθνικού δικαστηρίου το ανίσχυρο διατάξεων οδηγιών, όπως τα επίδικα άρθρα 28, ενώ, αφενός, δεν άσκησε προσφυγή ακυρώσεως υπό την έννοια του άρθρου 173 της Συνθήκης κατά των διατάξεων αυτών και, αφετέρου, το δικαστήριο άλλου κράτους μέλους έχει ήδη αποφανθεί σχετικά στο πλαίσιο χωριστής δίκης.

27 Όσον αφορά το πρώτο σκέλος του ερωτήματος, το εθνικό δικαστήριο διερωτάται μήπως, ενόψει της αποφάσεως της 9ης Μαρτίου 1994, C-188/92, Textilwerke Deggendorf (Συλλογή 1994, σ. I-833), η Eurotunnel μπορεί να προβάλει κατ' ένσταση το ανίσχυρο των επίδικων άρθρων 28, ενώ δεν άσκησε προσφυγή ακυρώσεως των άρθρων αυτών εντός της προβλεπομένης από το άρθρο 173 της Συνθήκης προθεσμίας.

28 Πρέπει να υπομνησθεί ότι η προαναφερθείσα απόφαση TWD Textilwerke Deggendorf αφορούσε την περίπτωση εταιρίας η οποία, αναντίρρητα, εδικαιούτο και είχε ενημερωθεί ότι εδικαιούτο να ασκήσει προσφυγή ακυρώσεως κατά κοινοτικής πράξεως, την έλλειψη νομιμότητας της οποίας είχε προβάλει κατ' ένσταση ενώπιον εθνικού δικαστηρίου.

29 Συναφώς, διαπιστώνεται ότι, ενόψει κοινοτικών οδηγιών, των οποίων οι επίμαχες διατάξεις απευθύνονται, κατά τρόπο γενικό, σε κράτη μέλη και όχι σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα, δεν είναι πρόδηλο ότι μια προσφυγή της Eurotunnel, βάσει του άρθρου 173 της Συνθήκης, κατά των επίδικων άρθρων 28 θα ήταν παραδεκτή (βλ., σχετικά με κανονισμό, την απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 1996, C-241/95, Accrington Beef κ.λπ., Συλλογή 1996, σ. I-6699, σκέψη 15).

30 Εν πάση περιπτώσει, τα επίδικα άρθρα 28 δεν μπορούν να αφορούν άμεσα την Eurotunnel. Πράγματι, το σύστημα φοροαπαλλαγής που προβλέπουν οι εν λόγω διατάξεις αποτελεί απλώς μια δυνατότητα παρεχόμενη στα κράτη μέλη. Κατά συνέπεια, τα επίδικα άρθρα 28 δεν έχουν απευθείας εφαρμογή στους οικείους επιχειρηματίες, ήτοι στους μεταφορείς επιβατών και στους ταξιδιώτες.

31 Όσον αφορά το δεύτερο σκέλος του πρώτου ερωτήματος, αρκεί η διαπίστωση ότι, στο πλαίσιο της διαδικασίας του άρθρου 177 της Συνθήκης, δεν εναπόκειται στο Δικαστήριο να ελέγξει την ανάγκη υποβολής προδικαστικού ερωτήματος σε συνάρτηση με τη λύση παρομοίου προβλήματος στην οποία κατέληξε δικαστήριο άλλου κράτους μέλους στο πλαίσιο χωριστής δίκης.

32 Επομένως, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο μπορεί να επικαλεστεί ενώπιον εθνικού δικαστηρίου το ανίσχυρο διατάξεων οδηγιών, όπως τα επίδικα άρθρα 28, όταν, αφενός, δεν άσκησε προσφυγή ακυρώσεως υπό την έννοια του άρθρου 173 της Συνθήκης κατά των διατάξεων αυτών και, αφετέρου, δικαστήριο άλλου κράτους μέλους έχει ήδη αποφανθεί σχετικά στο πλαίσιο χωριστής δίκης.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

33 Η Eurotunnel υποστηρίζει ότι, με το δεύτερο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο δεν ερωτά μόνον αν πραγματοποιήθηκε νομοτύπως η διαβούλευση με το Κοινοβούλιο, αλλά και αν το σύνολο των λόγων περί του ανισχύρου τους οποίους προβάλλει με το εισαγωγικό δικόγραφό της είναι τέτοιας φύσεως ώστε να επηρεάσουν το κύρος των επίδικων άρθρων 28. Αυτοί οι άλλοι λόγοι αφορούν την έλλειψη αιτιολογίας, την παράβαση των άρθρων 7 Α, 92, 93 και 99 της Συνθήκης ΕΚ, την εκ μέρους του Συμβουλίου κατάχρηση εξουσίας, καθώς και την παραβίαση των αρχών της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης, της ασφαλείας δικαίου, της αναλογικότητας και της ίσης μεταχειρίσεως.

34 Επ' αυτού, από το αιτιολογικό της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου και από το κείμενο του δευτέρου ερωτήματος προκύπτει σαφώς ότι μόνον οι λόγοι περί του ανισχύρου στους οποίους αναφέρεται το αιτούν δικαστήριο συνδέονται με ενδεχόμενη παρατυπία της διαδικασίας θεσπίσεως των επίδικων άρθρων 28 και ότι στηρίζονται στην προβαλλόμενη έλλειψη, αφενός, προτάσεως της Επιτροπής και, αφετέρου, νέας διαβουλεύσεως με το Κοινοβούλιο. Επιπλέον, τούτο επιβεβαιώνεται από το επικουρικό ερώτημα του αιτούντος δικαστηρίου σχετικά με τις συνέπειες της νομότυπης, έναντι των δικαιωμάτων του Κοινοβουλίου, εκδόσεως της οδηγίας 94/4 επί της νομιμότητας των επίδικων άρθρων 28.

Επί της ελλείψως προτάσεως της Επιτροπής

35 Η Eurotunnel και το Κοινοβούλιο ισχυρίζονται ότι τα επίδικα άρθρα 28 δεν αποτέλεσαν το αντικείμενο προτάσεως της Επιτροπής, κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου 99 της Συνθήκης ΕΟΚ.

36 Το Συμβούλιο αντιτείνει ότι οι τροποποιήσεις που επέφερε στις προτάσεις περί των οδηγιών 91/680 και 92/12 δεν εκφεύγουν του πεδίου εφαρμογής των προαναφερθεισών οδηγιών, όπως αυτό προσδιορίστηκε με τις αρχικές προτάσεις της Επιτροπής.

37 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι το Συμβούλιο, δυνάμει της εξουσίας του να επιφέρει τροποποιήσεις, όπως αυτή προέκυπτε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης από το άρθρο 149, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΟΚ (που κατέστη στη συνέχεια το άρθρο 189 Α, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΚ), μπορούσε να τροποποιήσει την πρόταση της Επιτροπής εφόσον αποφάσιζε με ομοφωνία, πράγμα το οποίο αποτελεί υποχρέωση η οποία, εν πάση περιπτώσει, επιβαλλόταν από τη νομική βάση των δύο αυτών οδηγιών, ήτοι από το άρθρο 99 της Συνθήκης.

38 Επιπλέον, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η διατήρηση για περιορισμένη περίοδο του καθεστώτος απαλλαγής από τον ΦΠΑ και από τους ειδικούς

φόρους καταναλώσεως όσον αφορά τις παραδόσεις αγαθών στο πλαίσιο των καταστημάτων αφορολογήτων ειδών, παρά την αντίθεση της Επιτροπής στην εν λόγω διατήρηση στο πλαίσιο των ενδοκοινοτικών ταξιδίων, εμπίπτει πλήρως στο πεδίο εφαρμογής των οδηγιών 91/680 και 92/12, οι οποίες αποσκοπούν στην εξασφάλιση, από 1ης Ιανουαρίου 1993, των αναγκαίων προϋποθέσεων για την κυκλοφορία των αγαθών και των υπηρεσιών που βαρύνονται με φόρο προστιθεμένης αξίας ή με ειδικούς φόρους καταναλώσεως στο πλαίσιο μιας εσωτερικής αγοράς χωρίς φορολογικά σύνορα.

39 Κατά συνέπεια και εφόσον οι τροποποιήσεις που επέφερε το Συμβούλιο στις προτάσεις των οδηγιών 91/680 και 92/12 δεν εκφεύγουν του πεδίου εφαρμογής των οδηγιών αυτών, όπως αυτό προσδιορίζεται με τις αρχικές προτάσεις της Επιτροπής, το Συμβούλιο δεν υπερέβη τη βάσει του άρθρου 149 της Συνθήκης εξουσία του να επιφέρει τροποποιήσεις στις προτάσεις νομοθετικών κειμένων.

Επί της υποχρεώσεως νέας διεξαγωγής διαβουλεύσεως με το Κοινοβούλιο

40 Η Eurotunnel και το Κοινοβούλιο υποστηρίζουν ότι τα επίδικα άρθρα 28, όπως θεσπίστηκαν, επιφέρουν ουσιαστικές αλλαγές στις προτάσεις της Επιτροπής, οι οποίες δεν ανταποκρίνονται προς τις επιθυμίες του Κοινοβουλίου.

41 Όσον αφορά το άρθρο 28ια της έκτης οδηγίας, το Κοινοβούλιο ισχυρίζεται ότι οι εκ μέρους του Συμβουλίου τροποποιήσεις επιφέρουν ουσιώδεις αλλαγές τόσο από ποσοτικής όσο και από ποιοτικής απόψεως σε σχέση με τα κείμενα που του είχαν υποβληθεί στο πλαίσιο της διαβουλεύσεως. Επιπλέον, διατείνεται ότι ουδέποτε πρότεινε ένα τέτοιο σύστημα που να προβλέπει παρέκκλιση.

42 Όσον αφορά το άρθρο 28 της οδηγίας 92/12, το Κοινοβούλιο υποστηρίζει ότι το κείμενο των διατάξεων που ενέκρινε τελικά το Συμβούλιο δεν ταυτίζεται με τις τροπολογίες του υπ' αριθ. 25 και 38, καθόσον, πρώτον, η ημερομηνία

αλλάζει (η τροπολογία προβλέπει ως τελική ημερομηνία την 31η Δεκεμβρίου 1995 και η οδηγία την 30ή Ιουνίου 1999) και, δεύτερον, η τροπολογία δεν αναφέρει ρητά τη σήραγγα της Μάγχης, αλλά μόνον τους «λιμένες» και τα «αεροδρόμια».

43 Οι εταιρίες SeaFrance, IDFC, AOA, BAI, καθώς και η Ισπανική και η Γαλλική Κυβέρνηση, το Συμβούλιο και η Επιτροπή διατείνονται ότι η έκδοση των οδηγιών 91/680 και 92/12 δεν πάσχει από κανένα διαδικαστικό σφάλμα. Οι διαφορές που υφίστανται μεταξύ του κειμένου επί του οποίο το Κοινοβούλιο εξέφρασε την άποψή του και εκείνου το οποίο τελικά ψηφίστηκε δεν είναι ουσιαστικές, το δε κείμενο των δύο αυτών οδηγιών, θεωρουμένων στο σύνολό τους, εξακολουθεί να παραμένει το ίδιο σε σχέση με εκείνο των αρχικών προτάσεων που η Επιτροπή υπέβαλε στο Κοινοβούλιο.

44 Εν πάση περιπτώσει, οι εταιρίες SeaFrance, IDFC, AOA, BAI και η Ισπανική και η Γαλλική Κυβέρνηση, καθώς και το Συμβούλιο, θεωρούν ότι δεν υπήρχε λόγος για νέα διαβούλευση, καθόσον οι τροποποιήσεις που επήλθαν στις οδηγίες αυτές ανταποκρίνονται προς τις επιθυμίες του Κοινοβουλίου, το οποίο ήθελε να διατηρήσει το σύστημα των «καταστημάτων αφορολογήτων ειδών». Επομένως, δεν επιβαλλόταν νέα διαβούλευση με το Κοινοβούλιο.

45 Πρέπει να υπομνησθεί ότι η νομότυπη διαβούλευση με το Κοινοβούλιο στις προβλεπόμενες από τη Συνθήκη περιπτώσεις αποτελεί ουσιώδη τύπο, του οποίου η μη τήρηση συνεπάγεται την ακυρότητα της οικείας πράξεως. Πράγματι, η αποτελεσματική συμμετοχή του Κοινοβουλίου στην κοινοτική νομοθετική διαδικασία αποτελεί, σύμφωνα με τις προβλεπόμενες από τη Συνθήκη διαδικασίες, ουσιώδες στοιχείο της μεταξύ των κοινοτικών οργάνων ισορροπίας που επιδιώκει η Συνθήκη. Η αρμοδιότητα αυτή αποτελεί την έκφραση μιας θεμελιώδους δημοκρατικής αρχής, σύμφωνα με την οποία οι λαοί συμμετέχουν στην άσκηση της εξουσίας μέσω μιας αντιπροσωπευτικής συνελεύσεως (βλ., ιδίως, απόφαση της 10ης Ιουνίου 1997, C-392/95, Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου, Συλλογή 1997, σ. I-3213, σκέψη 14).

46 Κατά πάγια νομολογία, η υποχρέωση διαβουλεύσεως με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο κατά τη νομοθετική διαδικασία, στις προβλεπόμενες από τη Συνθήκη περιπτώσεις, συνεπάγεται την υποχρέωση νέας διαβουλεύσεως οσάκις το τελικώς εγκριθέν κείμενο, εξεταζόμενο στο σύνολό του, αποκλίνει ουσιω-

δώς από εκείνο επί του οποίου το Κοινοβούλιο έχει ήδη γνωμοδοτήσει, πλην των περιπτώσεων εκείνων που οι τροποποιήσεις ανταποκρίνονται, κατ' ουσίαν, στις επιθυμίες που εξέφρασε το ίδιο το Κοινοβούλιο (βλ. την προαναφερθείσα απόφαση Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου, σκέψη 15).

47 Όσον αφορά, καταρχάς, το άρθρο 28ια της έκτης οδηγίας, τούτο προέρχεται από την αρχική πρόταση της Επιτροπής της 7ης Αυγούστου 1987 (ΕΕ C 252, σ. 2), που τροποποιήθηκε δύο φορές, στις 17 Μαΐου 1990 (ΕΕ C 176, σ. 8) και στις 2 Μαΐου 1991 (ΕΕ C 131, σ. 3). Με την αρχική πρόταση που υποβλήθηκε στο Κοινοβούλιο, η οποία δεν τροποποιήθηκε επί του σημείου αυτού με τις δύο άλλες προτάσεις, η Επιτροπή πρότεινε να παύσει, όσον αφορά τις ενδοκοινοτικές σχέσεις, από 31ης Δεκεμβρίου 1992, η ισχύς της οδηγίας 69/169/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 28ης Μαΐου 1969, περί εναρμόνισης των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων που αφορούν τις εκπτώσεις φόρου κύκλου εργασιών και τους δασμούς που καταβάλλονται κατά την εισαγωγή στα πλαίσια της διεθνούς διακίνησης επιβατών (ΕΕ ειδ. έκδ. 09/001, σ. 17).

48 Σύμφωνα με τις αιτιολογίες της εκθέσεως της επιτροπής οικονομικής, νομισματικής και βιομηχανικής πολιτικής του Κοινοβουλίου επί της προτάσεως οδηγίας περί τροποποιήσεως της έκτης οδηγίας (έκθεση Fuchs υπ' αριθ. A3-0271/90), που κατατέθηκε στις 7 Νοεμβρίου 1990, η κατάσταση της δραστηριότητας των πωλήσεων αφορολογήτων ειδών και του προσωπικού που εργάζεται στον τομέα αυτό επρόκειτο να εξετασθεί, για να αποφασιστεί αν απαιτείτο η λήψη ειδικών μέτρων.

49 Το Κοινοβούλιο πρότεινε, στις 20 Νοεμβρίου 1990, τις τροπολογίες υπ' αριθ. 6 και 31, τα κείμενα των οποίων είναι τα ακόλουθα:

«εκτιμώντας ότι η μεταβατική περίοδος πρέπει να χρησιμοποιείται όσο το δυνατό καλύτερα προκειμένου να ληφθούν τα αναγκαία μέτρα για να μετριασθεί ταυτόχρονα τόσο ο κοινωνικός αντίκτυπος στα διάφορα θιγόμενα επαγγέλματα όσο και οι περιφερειακές δυσχέρειες που ενδέχεται να δημιουργηθούν κυρίως για τις παραμεθόριες περιοχές, λόγω ακριβώς της κατάργησης των φορολογικών συνόρων» (αιτιολογική σκέψη 4στ)·

«εκτιμώντας ότι οι οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς ως προς τις αφορολόγητες πωλήσεις θα καθοριστούν με έκθεση που θα συντάξει η Επιτροπή και θα υποβάλει στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο» (αιτιολογική σκέψη 4ξ).

50 Με την από 2 Μαΐου 1991 προαναφερθείσα τροποποιημένη πρότασή της, η Επιτροπή πρότεινε την προσθήκη της ακόλουθης ένατης αιτιολογικής σκέψεως:

«πρέπει να αξιοποιηθεί η μεταβατική περίοδος με τη λήψη μέτρων που είναι αναγκαία για την αντιμετώπιση τόσο των κοινωνικών επιπτώσεων στα σχετικά επαγγέλματα όσο και των περιφερειακών δυσχερειών που ενδέχεται να ανακύψουν ιδίως στις διασυνοριακές περιοχές, λόγω της κατάργησης των φορολογικών συνόρων».

51 Όσον αφορά, τέλος, τη διαδικασία θεσπίσεως του άρθρου 28 της οδηγίας 92/12, η πρόταση της Επιτροπής, που υποβλήθηκε στις 27 Σεπτεμβρίου 1990 (ΕΕ C 322, σ. 1), δεν περιελάμβανε διάταξη σχετικά με τη δυνατότητα των ταξιδιωτών εντός της Κοινότητας να προμηθεύονται είδη απαλλαγμένα από τους ειδικούς φόρους καταναλώσεως.

52 Από το αιτιολογικό της εκθέσεως της επιτροπής οικονομικής, νομισματικής και βιομηχανικής πολιτικής του Κοινοβουλίου επί της προτάσεως οδηγίας περί του ειδικού φόρου καταναλώσεως (έκθεση Patterson υπ' αριθ. A3-0137/91), που κατατέθηκε στις 27 Μαΐου 1991, προκύπτει ότι, δεδομένου ότι δεν ήταν διαθέσιμη η έκθεση σχετικά με την κατάσταση της δραστηριότητας των πωλήσεων αφορολογήτων ειδών και του απασχολούμενου στον τομέα αυτό προσωπικού, η τελικά ψηφισθείσα τροπολογία δεν προδίκαζε το κείμενο που επρόκειτο να γίνει τελικά δεκτό.

53 Στις 12 Ιουνίου 1991 το Κοινοβούλιο πρότεινε μια τροπολογία του άρθρου 18, ώστε να προστεθούν σ' αυτό τα ακόλουθα:

«Οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας ουδόλως επηρεάζουν τις υφιστάμενες συμφωνίες σχετικά με την πώληση προϊόντων που βαρύνονται με ειδικό φόρο καταναλώσεως εντός των καταστημάτων αφορολογήτων ειδών των λιμένων και των αεροδρομίων και εντός αεροσκαφών διαρκούσης της πτήσεως ή σκαφών που βρίσκονται στην ανοικτή θάλασσα μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1995.»

54 Τέλος, η Επιτροπή τροποποίησε την πρότασή της στις 24 Ιανουαρίου 1992 (ΕΕ C 45, σ. 10), χωρίς ωστόσο να λάβει υπόψη την πρόταση του Κοινοβουλίου.

55 Επομένως, πρέπει να εξετασθεί αν οι τροποποιήσεις που αναφέρει η Eurotunnel και το Κοινοβούλιο αφορούν την ίδια την ουσία των εξεταζομένων διατάξεων, θεωρούμενων στο σύνολό τους.

56 Αντικείμενο των προτάσεων των οδηγιών 91/680 και 92/12, που υπέβαλε η Επιτροπή στο Κοινοβούλιο, ήταν η προσαρμογή του φορολογικού συστήματος του φόρου προστιθεμένης αξίας και των ειδικών φόρων καταναλώσεως προς την ύπαρξη μιας εσωτερικής αγοράς, η οποία ορίζεται ως χώρος χωρίς εσωτερικά σύνορα.

57 Τα επίδικα άρθρα 28 έχουν ως σκοπό να καταστήσουν δυνατή τη διατήρηση ενός προηγουμένου καθεστώτος εφόσον τα κράτη μέλη το επιθυμούν. Επομένως, πρέπει να θεωρηθούν ως εξαιρέσεις οι οποίες επαφίενται στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών και έχουν περιορισμένο πεδίο εφαρμογής. Πράγματι, η δυνατότητα πωλήσεως αφορολογήτων ειδών επιφυλάσσεται σε ορισμένες κατηγορίες επιχειρηματιών και είναι περιορισμένη ως προς το ύψος τους (90 ECU) αλλά και χρονικά (μέχρι τις 30 Ιουνίου 1999).

58 Επομένως οι τροποποιήσεις που επέφεραν τα επίδικα άρθρα 28 δεν είναι τέτοιας φύσεως ώστε να επηρεάζουν την ίδια την ουσία των διατάξεων των οδηγιών 91/680 και 92/12 και, επομένως, δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως ουσιαστικές τροποποιήσεις.

59 Πρέπει επίσης να διευκρινιστεί ότι, εν πάση περιπτώσει, το Κοινοβούλιο όχι μόνον είχε την ευκαιρία να εκφράσει την άποψή του επί του ζητήματος των πωλήσεων αφορολογήτων ειδών αλλά πρότεινε, επιπλέον, τη διατήρησή τους.

60 Έτσι, με τη γνώμη του επί της οδηγίας 91/680, το Κοινοβούλιο πρότεινε τις προαναφερθείσες τροπολογίες υπ' αριθ. 6 και 31, οι οποίες συμβιβάζονται απόλυτα με το περιεχόμενο του τελικού κειμένου της οδηγίας. Το Κοινοβούλιο είχε προτείνει να εκμεταλλευθούν οι αρχές τη μεταβατική περίοδο για να λάβουν υπόψη τις κοινωνικές επιπτώσεις και τις περιφερειακές δυσχέρειες που θα μπορούσαν να υπάρξουν, ιδίως στις παραμεθόριες περιοχές, λόγω της καταργήσεως των φορολογικών συνόρων.

61 Με τη γνώμη του επί της οδηγίας 92/12, το Κοινοβούλιο πρότεινε ρητά την προσωρινή διατήρηση του κατ' εξαίρεση ισχύοντος καθεστώτος σχετικά με τις πωλήσεις χωρίς ειδικούς φόρους καταναλώσεως μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1995.

62 Κατά συνέπεια, αποφασίζοντας τη διατήρηση των πωλήσεων αφορολογήτων ειδών μέχρι τις 30 Ιουνίου 1999 προς άμβλυνση των κοινωνικών επιπτώσεων στον τομέα αυτό, το Συμβούλιο ανταποκρίθηκε, κατά τα ουσιώδη, προς την επιθυμία που εξέφρασε το Κοινοβούλιο.

63 Υπό τις συνθήκες αυτές, δεν απαιτείτο νέα διαβούλευση με το Κοινοβούλιο για τα επίδικα άρθρα 28.

64 Από το σύνολο των ανωτέρων σκέψεων προκύπτει ότι από την εξέταση των υποβληθέντων ερωτημάτων δεν προέκυψαν στοιχεία ικανά να επηρεάσουν το κύρος των επιδίκων άρθρων 28.

65 Ενόψει της απαντήσεως που δόθηκε, παρέλκει η απάντηση στο δεύτερο σκέλος του δευτέρου ερωτήματος, σχετικά με τη μεταγενέστερη έκδοση της οδηγίας 94/4, ενώ παρέλκει επίσης η απάντηση και στο τρίτο ερώτημα.

Επί των δικαστικών εξόδων

66 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Γαλλική, η Ελληνική και η Ισπανική Κυβέρνηση καθώς και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ενώσεως και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, που κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ

κρίνοντας επί των ερωτημάτων που του υπέβαλε με απόφαση της 27ης Νοεμβρίου 1995 το tribunal de commerce de Paris, αποφαίνεται:

1) Ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο μπορεί να επικαλείται ενώπιον εθνικού δικαστηρίου το ανίσχυρο διατάξεων οδηγιών, όπως του άρθρου 1, σημείο

22, της οδηγίας 91/680/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για τη συμπλήρωση του κοινού συστήματος φόρου προστιθέμενης αξίας και την τροποποίηση, ενόψει της κατάργησης των φορολογικών συνόρων, της οδηγίας 77/388/ΕΟΚ, και του άρθρου 28 της 92/12/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 25ης Φεβρουαρίου 1992, σχετικά με το γενικό καθεστώς, την κατοχή, την κυκλοφορία και τους ελέγχους των προϊόντων που υπόκεινται σε ειδικούς φόρους κατανάλωσης, όταν, αφενός, δεν άσκησε προσφυγή ακυρώσεως υπό την έννοια του άρθρου 173 της Συνθήκης ΕΚ κατά των διατάξεων αυτών και, αφετέρου, δικαστήριο άλλου κράτους μέλους έχει ήδη αποφανθεί σχετικά στο πλαίσιο χωριστής διαδικασίας.

2) Από την εξέταση των υποβληθέντων ερωτημάτων δεν προέκυψαν στοιχεία ικανά να επηρεάσουν το κύρος του άρθρου 1, σημείο 22, της οδηγίας 91/680 και του άρθρου 28 της οδηγίας 92/12.

Rodríguez Iglesias Gulmann Ragnemalm

Wathelet Mancini

Moitinho de Almeida Kapteyn Murray

Edward Puissochet

Hirsch Jann Sevón

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 11 Νοεμβρίου 1997.

Ο Γραμματέας

R. Grass

Ο Πρόεδρος

G. C. Rodríguez Iglesias