

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ SIEGBERT ALBER

της 13ης Μαρτίου 2003¹

I — Εισαγωγή

χρησιμοποίησε επιπρόσθετα τη νομική βάση του άρθρου 93 ΕΚ για την έκδοση των προ-σβαλλομένων αποφάσεων.

II — Το νομικό πλαίσιο

1. Η παρούσα διαδικασία αφορά την επι-λογή της νομικής βάσεως για τις αποφά-σεις του Συμβουλίου 2001/265/ΕΚ και 2001/266/ΕΚ, σχετικά με την έγκριση της υπογραφής των συμφωνιών της ΕΚ με τη Βουλγαρία και την Ουγγαρία περί θεσπί-σεως ορισμένων όρων για τις οδικές εμπο-ρευματικές μεταφορές και την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών². Η Επι-τροπή θεώρησε τις δύο συμφωνίες ως μέτρα της πολιτικής μεταφορών και συνεπώς πρό-τεινε να εγκριθούν με νομική βάση το άρθρο 71 ΕΚ. Το Συμβούλιο δεν ακολού-θησε την άποψη αυτή. Λόγω των ρυθμίσεων του άρθρου 8 των συμφωνιών, που χαρα-κτηρίζονται ως «φορολογικές διατάξεις»,

2. Οι δύο προσβαλλόμενες αποφάσεις και οι ως παραρτήματα αυτών συμφωνίες είναι σε μεγάλη έκταση πανομοιότυπες.

3. Οι αποφάσεις, στην πρώτη αιτιολογική σκέψη, διαπιστώνουν ότι η εκάστοτε συμ-φωνία εξυπηρετεί την περαιτέρω ανάπτυξη των σχέσεων στο πεδίο των μεταφορών μεταξύ των συμβαλλομένων μερών. Η δεύ-τερη αιτιολογική σκέψη έχει ως εξής: «Η σύναψη της συμφωνίας συμβάλλει στην ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς διότι θα προωθήσει τη διαμετακομιστική κυκλοφορία μέσω της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας [ή Ουγγαρίας] στις εσωτερικές μεταφορές μεταξύ Ελλάδας και των υπο-λοίπων κρατών μελών και, επομένως, θα επιτρέψει να διεξάγεται το ενδοκοινοτικό εμπόριο με το λιγότερο δυνατό κόστος για το κοινό εν γένει και να μειωθούν στο ελάχιστο τα διοικητικά και τεχνικά εμπόδια που το

1 — Γλώσσα του προτύπου: η γερμανική.

2 — Απόφαση 2001/265/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, σχετικά με την υπογραφή συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοι-νότητας και της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας περί θεσπίσεως ορι-σμένων όρων για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές και την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών (ΕΕ L 108, σ. 4). Απόφαση 2001/266/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, σχετικά με την υπογραφή συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Δημοκρατίας της Ουγγαρίας περί θεσπίσεως ορισμένων όρων για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές και την προώθηση των συνδυ-ασμένων μεταφορών (ΕΕ L 108, σ. 27).

επιηρεάζουν». Στην τρίτη αιτιολογική σκέψη διαπιστώνεται ότι η εκάστοτε συμφωνία προωθεί τις συνδυασμένες μεταφορές και, με τον τρόπο αυτό, προωθεί την προστασία του περιβάλλοντος.

7. Το άρθρο 2 καθορίζει το πεδίο εφαρμογής της συμφωνίας:

«1. Η συνεργασία καλύπτει τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές και τις συνδυασμένες μεταφορές.

4. Οι συμφωνίες φέρουν τον τίτλο «Συμφωνία [...] περί θεσπίσεως ορισμένων όρων για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές και την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών».

2. Στο πλαίσιο αυτό, το πεδίο εφαρμογής της παρούσας συμφωνίας καλύπτει ειδικότερα:

5. Η δεύτερη αιτιολογική σκέψη των συμφωνιών έχει ως εξής: «Εκτιμώντας ότι, στο πλαίσιο της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς και της εφαρμογής της κοινής πολιτικής μεταφορών, είναι σημαντικό για την Κοινότητα να εξασφαλίσει ότι η διέλευση των κοινοτικών εμπορευμάτων μέσω Βουλγαρίας [ή Ουγγαρίας] πραγματοποιείται με τον ταχύτερο και αποτελεσματικότερο δυνατό τρόπο, χωρίς εμπόδια ή διακρίσεις».

— την πρόσβαση στην αγορά όσον αφορά την κυκλοφορία διαμετακόμησης στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών,

— συνοδευτικά μέτρα, νομικής και διοικητικής φύσης, περιλαμβανομένων των μέτρων εμπορικού, φορολογικού, κοινωνικού και τεχνικού χαρακτήρα,

6. Το άρθρο 1 των συμφωνιών καθορίζει ως στόχο της συμφωνίας: «[...] να προωθηθεί η συνεργασία μεταξύ των συμβαλλομένων μερών στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, και ειδικότερα στον τομέα της οδικής κυκλοφορίας διαμετακόμησης, και να εξασφαλιστεί, για τον σκοπό αυτό, η συντονισμένη ανάπτυξη των μεταφορών μεταξύ και μέσω των εδαφών των συμβαλλομένων μερών».

— τη συνεργασία για την ανάπτυξη ενός συστήματος μεταφορών που θα λαμβάνει υπόψη, μεταξύ άλλων, τις ανάγκες του περιβάλλοντος,

— την τακτική ανταλλαγή πληροφοριών για την ανάπτυξη της πολιτικής μεταφορών που εφαρμόζουν τα συμβαλλόμενα μέρη».

8. Το άρθρο 3 περιέχει ορισμούς που δεν ενδιαφέρουν εν προκειμένω. Τα άρθρα 4 και 5 είναι αφιερωμένα στις συνδυασμένες μεταφορές. Το άρθρο 6 περιέχει γενικές διατάξεις για τις οδικές μεταφορές. Το άρθρο 7 ρυθμίζει την πρόσβαση στην αγορά των οδικών μεταφορών.

Τα οδικά οχήματα δεν εξαιρούνται από την καταβολή φόρων και τελών για τα καύσιμα κινητήρων, διοδίων και τελών που επιβάλλονται για τη χρήση της υποδομής³.

9. Το άρθρο 8 φέρει τον τίτλο «Φορολογικές διατάξεις» και έχει ως εξής:

«Στην περίπτωση μεταφορών βάσει της παρούσας συμφωνίας:

3. Τα συμβαλλόμενα μέρη εξασφαλίζουν ότι δεν είναι δυνατή η παράλληλη επιβολή διοδίων ή οιαδήποτε άλλη μορφή τελών για τη χρήση ενός μεμονωμένου τμήματος οδού. Ωστόσο, τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν επίσης να επιβάλλουν διοδία σε δίκτυα όπου εισπράττονται τέλη για τη χρήση γεφυρών, σιδηράγων και ορεινών διαβάσεων.

1. Τα συμβαλλόμενα μέρη εξασφαλίζουν την εφαρμογή της αρχής της μη διάκρισης, όσον αφορά την ιθαγένεια ή τον τόπο εγκατάστασης, στη φορολογία των οδικών οχημάτων, στις φορολογικές επιβαρύνσεις, στα διοδία και οιαδήποτε άλλη μορφή τελών που επιβάλλονται για τη χρήση της οδικής υποδομής μεταφορών.

4. Τα ακόλουθα είδη εξαιρούνται από δασμούς και από όλους τους φόρους και τέλη:

2. Τα οδικά οχήματα που έχουν άδεια κυκλοφορίας σε ένα συμβαλλόμενο μέρος εξαιρούνται από όλους τους φόρους επί των οχημάτων και τα τέλη που επιβάλλονται για την κυκλοφορία ή κατοχή οχημάτων καθώς και από όλους τους ειδικούς φόρους ή τέλη που επιβάλλονται για μεταφορές στο έδαφος του άλλου συμβαλλόμενου μέρους.

α) καύσιμα που περιέχονται στις δεξαμενές οδικών οχημάτων κατά την εισαγωγή στο έδαφος του άλλου συμβαλλόμενου μέρους, όταν οι δεξαμενές είναι οι σχεδιασθείσες από τον κατασκευαστή για τον τύπο του εν λόγω οδικού οχήματος·

3 — Στη συμφωνία με την Ουγγαρία το δεύτερο εδάφιο έχει ως εξής: «Τα οδικά οχήματα δεν εξαιρούνται από την καταβολή φόρων και τελών για τα καύσιμα κινητήρων, με την επιφύλαξη του σημείου 4, διοδίων και τελών που επιβάλλονται για τη χρήση της υποδομής» (η υπογράμμιση δική μου). Σημ. μφο: στο ελληνικό κείμενο της συμφωνίας με την Ουγγαρία δεν υπάρχει αυτή η διαφοροποίηση από τη συμφωνία με τη Βουλγαρία.

β) καύσιμα που περιέχονται στις δεξαμενές ρυμουλκούμενων και ημιρμουλκούμενων οχημάτων και τα οποία χρησιμοποιούνται για τα ψυκτικά συστήματα των ψυγείων⁴.

γ) λιπαντικά σε ποσότητες που απαιτούνται για χρήση στη διάρκεια του ταξιδιού·

δ) ανταλλακτικά και εργαλεία που απαιτούνται για την επισκευή οχήματος το οποίο υπέστη βλάβη κατά την εκτέλεση διεθνούς οδικής μεταφοράς. Τα ανταλλακτικά που αντικαθίστανται θα πρέπει να επανεξαχθούν ή να καταστραφούν υπό τον έλεγχο της αρμόδιας τελωνειακής αρχής του άλλου συμβαλλόμενου μέρους.

μετακόμισης στη Βουλγαρία που αναφέρονται στο παράρτημα 5»⁵.

10. Το άρθρο 9 περιέχει κοινωνικές διατάξεις, το άρθρο 10 τεχνικές διατάξεις. Το άρθρο 11 προβλέπει την απλούστευση των διατυπώσεων. Οι τελικές διατάξεις στα άρθρα 12 έως 19 ρυθμίζουν ζητήματα της διευρύνσεως του πεδίου εφαρμογής, της συστάσεως μικτής επιτροπής, της κοινοποίησης παραβάσεων των διατάξεων της συμφωνίας, τη διάρκεια της συμφωνίας, την καταγγελία της, τη δεσμευτικότητα των παραρτημάτων, την αυθεντικότητα των κειμένων στις διάφορες γλώσσες και την έναρξη ισχύος.

III — Τα πραγματικά περιστατικά

5. Με την επιφύλαξη του δευτέρου εδαφίου της παραγράφου 2, εάν τα βάρη, οι διαστάσεις ή το κατ' άξονα φορτίο ενός οχήματος υπερβαίνουν τα ανώτατα όρια που ισχύουν στο έδαφος της Βουλγαρίας εφόσον το όχημα πληροί τις διατάξεις της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου για τα βάρη και τις διαστάσεις, το εν λόγω όχημα δεν υπόκειται σε τυχόν ειδικά τέλη υπό τον όρο ότι ακολουθεί τις συγκεκριμένες βασικές διαδρομές δια-

11. Τον Δεκεμβρίου του 1995 το Συμβούλιο έδωσε στην Επιτροπή την εντολή να διαπραγματευθεί με τη Βουλγαρία, την Ουγγαρία και τη Ρουμανία συμφωνίες για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, τις συνδυασμένες μεταφορές και τη διαμετακόμιση των οδικών οχημάτων. Η συμφωνία με τη Βουλγαρία υπεγράφη τον Δεκέμβριο του 1998 και με την Ουγγαρία τον Απρίλιο του 1999. Με τη Ρουμανία συνεχίζονταν ακόμη, τουλάχιστον

4 — Στη συμφωνία με την Ουγγαρία το σημείο 4, στοιχείο β, έχει ως εξής: «καύσιμα που περιέχονται στις δεξαμενές ρυμουλκούμενων και ημιρμουλκούμενων οχημάτων και τα οποία χρησιμοποιούνται για τα ψυκτικά συστήματα των ψυγείων, όταν οι δεξαμενές που περιέχονται τα καύσιμα είναι οι σχεδιασθείσες από τον κατασκευαστή για τον τύπο τον εν λόγω οδικού οχήματος» (η υπογράμμιση δική μου). Σημ. μτφρ: στο ελληνικό κείμενο της συμφωνίας με την Ουγγαρία δεν υπάρχει αυτή η διαφοροποίηση από τη συμφωνία με τη Βουλγαρία.

5 — Στη συμφωνία με την Ουγγαρία το σημείο 5 έχει ως εξής: «Με την επιφύλαξη του δευτέρου εδαφίου της παραγράφου 2, εάν τα βάρη, οι διαστάσεις ή το κατ' άξονα φορτίο ενός οχήματος υπερβαίνουν τα ανώτατα όρια που ισχύουν στο έδαφος της Ουγγαρίας εφόσον το όχημα πληροί τις διατάξεις της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου για τα βάρη και τις διαστάσεις, το εν λόγω όχημα δεν υπόκειται σε τυχόν ειδικά τέλη υπό τον όρο ότι ακολουθεί τις συγκεκριμένες βασικές διαδρομές διαμετακόμισης στην Ουγγαρία που αναφέρονται στο παράρτημα 5».

κατά τον χρόνο ασκήσεως της προσφυγής, οι διαπραγματεύσεις.

12. Η Επιτροπή υπέβαλε στο Συμβούλιο προτάσεις αποφάσεων σχετικά με την υπογραφή συμφωνίας με τη Βουλγαρία⁶ και με την Ουγγαρία⁷, οι οποίες ως νομική βάση ανέφεραν το άρθρο 71 ΕΚ και το άρθρο 300, παράγραφος 3, πρώτο εδάφιο, ΕΚ.

13. Το Συμβούλιο ενέκρινε την υπογραφή των συμφωνιών με απόφαση της 19ης Μαρτίου 2000. Από το ανακοινωθέν Τύπου για τη σχετική συνεδρίαση του Συμβουλίου⁸ δεν προκύπτει σε ποια νομική βάση στηρίζεται η εν λόγω έγκριση. Εν πάση περιπτώσει, το Συμβούλιο, στις προσβαλλόμενες αποφάσεις

σχετικά με τη σύναψη των συμφωνιών⁹, προσέθεσε το άρθρο 93 ΕΚ ως περαιτέρω νομική βάση και άλλαξε τη διάταξη βάσει της οποίας επελήφθη το Κοινοβούλιο, αναφέροντας το άρθρο 300, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, ΕΚ.

IV — Οι ισχυρισμοί και τα αιτήματα των διαδίκων

14. Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι προσβαλλόμενες αποφάσεις έπρεπε να στηριχθούν μόνο στο άρθρο 71 ΕΚ. Σύμφωνα με το γράμμα της, η διάταξη αυτή πρέπει να ερμηνεύεται ευρέως. Η Κοινότητα εξουσιοδοτείται να διαμορφώσει μια ευρεία «πολιτική» στον τομέα των μεταφορών και όχι να εκδώσει μόνον μεμονωμένα μέτρα. Υπέρ μιας ευρείας ερμηνείας συνηγορεί το γεγονός ότι το άρθρο 71 ΕΚ εξουσιοδοτεί ρητώς την Κοινότητα να θεσπίζει «κάθε άλλη χρήσιμη διάταξη»¹⁰.

15. Κατά την προφορική διαδικασία η Επιτροπή συμπλήρωσε τον ισχυρισμό αυτό επικαλούμενη το άρθρο 70 ΕΚ, σύμφωνα με το οποίο τα κράτη μέλη επιδιώκουν τους στόχους της Συνθήκης στο πλαίσιο κοινής πολιτικής μεταφορών. Η Επιτροπή ερμηνεύει τη διάταξη αυτή υπό την έννοια ότι οι υπόλοιποι

6 — Πρόταση απόφασης του Συμβουλίου σχετικά με την υπογραφή συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας περί θεσπίσεως ορισμένων όρων για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές και την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών καθώς και πρόταση απόφασης του Συμβουλίου σχετικά με τη σύναψη συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας περί θεσπίσεως ορισμένων όρων για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές και την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών, COM(1999) 666 τελικό, της 10ης Δεκεμβρίου 1999. Η πρόταση απόφασης σχετικά με την υπογραφή της συμφωνίας δημοσιεύθηκε στην ΕΕ C 89 Ε της 28ης Μαρτίου 2000, σ. 51.

7 — Πρόταση απόφασης του Συμβουλίου σχετικά με την υπογραφή συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Δημοκρατίας της Ουγγαρίας περί θεσπίσεως ορισμένων όρων για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές και την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών καθώς και πρόταση απόφασης του Συμβουλίου σχετικά με τη σύναψη συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Δημοκρατίας της Ουγγαρίας περί θεσπίσεως ορισμένων όρων για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές και την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών, COM(1999) 665 τελικό, της 10ης Δεκεμβρίου 1999. Η πρόταση απόφασης σχετικά με την υπογραφή της συμφωνίας δημοσιεύθηκε στην ΕΕ C 89 Ε της 28ης Μαρτίου 2000, σ. 35.

8 — PRES/00/87 της 17ης Απριλίου 2000 σχετικά με την 2252α συνεδρίαση του Συμβουλίου — Μεταφορές — στις 28 Μαρτίου 2000, διαθέσιμο στη διαδικτυακή διεύθυνση: http://www.europa.eu.int/rapid/start/cgi/guesten.ksh?p_action=gettxt=&doc=PRES/00/87/01/AGED&lg=IT&display=.

9 — Παρατεθείσες στην υποσημείωση 2.

10 — Η Επιτροπή στηρίζεται στην απόφαση της 31ης Μαρτίου 1971, 22/70, Επιτροπή κατά Συμβουλίου «AETS» (Σύλλογή τόμος 1969-1971, σ. 729, ιδίως σκέψεις 20 έως 26), στη γνωμοδότηση 1/76 του Δικαστηρίου, της 26ης Απριλίου 1977, Σχέδιο συμφωνίας περί ιδρύσεως Ευρωπαϊκού Ταμείου Αξιοποίησης πλοίων εξοπλισμένων εσωτερικές γραμμές (Σύλλογή τόμος 1977, σ. 211) και στη γνωμοδότηση 1/94 του Δικαστηρίου, της 15ης Νοεμβρίου 1994, Αρμοδιότητα της Κοινότητας για τη σύναψη διεθνών συμφωνιών στον τομέα των πτητικών και της προστασίας της πνευματικής ιδιοκτησίας (Σύλλογ. 1994, σ. I-5267).

στόχοι της Συνθήκης στο πλαίσιο της πολιτικής μεταφορών παίζουν υποδεέστερο ρόλο.

παρόμοιο άρθρο 14^{16 17}, που είναι συγκρισιμο με το εξεταζόμενο εν προκειμένω άρθρο 8.

16. Η Επιτροπή αναφέρει τις οδηγίες 94/58/ΕΚ¹¹, 2000/59/ΕΚ¹² και 92/14/ΕΚ¹³ ως παραδείγματα μέτρων στα οποία ο νομοθέτης, σε συνδυασμό με τη θέσπιση διατάξεων για την υλοποίηση της πολιτικής μεταφορών, εξέδωσε ρυθμίσεις για την επαγγελματική εκπαίδευση, την προστασία του περιβάλλοντος και την προστασία από τον θόρυβο. Σε όλες αυτές τις περιπτώσεις οι ρυθμίσεις στηρίχθηκαν μόνο στη νομική βάση του άρθρου 71 ΕΚ.

17. Από τον τομέα των διεθνών συμφωνιών, η Επιτροπή αναφέρει τη συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και της Δημοκρατίας της Σλοβενίας στον τομέα των μεταφορών¹⁴, που υπεγράφη στις 5 Απριλίου 1993, καθώς και τη συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Πρώην Γιουγκοσλαβικής Δημοκρατίας της Μακεδονίας στον τομέα των μεταφορών¹⁵, που υπεγράφη στις 29 Απριλίου 1997. Και οι δύο συμφωνίες στηρίχθηκαν μόνο στη νομική βάση του άρθρου 71 ΕΚ και περιείχαν ένα

16 — Το άρθρο 14 της συμφωνίας με τη Σλοβενία έχει ως εξής:

«Φορολογία, δόδια και λοιπές επιβαρύνσεις

1. Τα συμβαλλόμενα μέρη δέχονται ότι η φορολογική μεταχείριση των οδικών οχημάτων, τα δόδια για οι λοιπές επιβαρύνσεις για από τα δύο μέρη πρέπει να μην εισήγουν διακρίσεις.

2. Τα συμβαλλόμενα μέρη θα αρχίσουν διαπραγματεύσεις με σκοπό να καταλήξουν σε συμφωνία σχετικά με τη φορολόγηση του οδικού δικτύου, μολις θεσπιστούν σχετικοί κανόνες από την Κοινότητα. Η εν λόγω συμφωνία θα στοχεύει, κυρίως, στο να εξασφαλίζει την ελεύθερη ροή της διαπνευματικής κυκλοφορίας, τη μείωση των διαφορών μεταξύ των συστημάτων φορολόγησης του οδικού δικτύου που εφαρμόζονται από τα δύο μέρη και την εξάλειψη των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού που δημιουργούν οι εν λόγω διαφορές.

3. Εν αναμονή της ολοκλήρωσης των διαπραγματεύσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και στο άρθρο 13, η Σλοβενία θα διαπραγματευθεί διμερείς συμφωνίες με καθένι από τα κράτη μέλη της Κοινότητας για αμοιβαία απαλλαγή από φόρους και τέλη που επιβάλλονται στην κυκλοφορία ή/και την κατοχή βιθέων επαγγελματιών οχημάτων, καθώς και από όλους τους ειδικούς φόρους ή τέλη που επιβάλλονται στις μεταφορές στο έδαφος των συμβαλλόμενων μερών σε αμοιβαία βάση. Η διάταξη αυτή δεν περιλαμβάνει κατ' ανάγκη φόρους και παρόμοια τέλη στα καύσιμα, ΦΠΑ στις υπηρεσίες μεταφορών για δόδια ή παρόμοια τέλη λόγω χρήσης μέρους των αντίστοιχων οδικών τους δικτύων.

4. Μέχρι τη σύναψη των συμφωνιών που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και στο άρθρο 13, κάθε μεταβολή που προτείνεται μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας συμφωνίας, των φορολογικών επιβαρύνσεων, των δοδίων ή λοιπών επιβαρύνσεων που ενδέχεται να επιβληθούν επί της κοινοτικής κυκλοφορίας διαμετακινήσεως μέσω της Σλοβενίας, υπόκειται σε προηγουμένη διαβουλεύσεων στο πλαίσιο της μακρής επιτροπής.»

17 — Το άρθρο 14 της Συμφωνίας με την Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας έχει ως εξής:

«Φορολογία, δόδια και λοιπές επιβαρύνσεις

1. Τα συμβαλλόμενα μέρη δέχονται ότι η φορολογική μεταχείριση των οδικών οχημάτων, τα δόδια για οι λοιπές επιβαρύνσεις για των δύο μερών πρέπει να μην εισήγουν διακρίσεις.

2. Τα συμβαλλόμενα μέρη θα αρχίσουν διαπραγματεύσεις με σκοπό να καταλήξουν σε συμφωνία για τη φορολόγηση του οδικού δικτύου, του συντομότερου δυνατό, βάσει των σχετικών κανόνων που θα θεσπισθούν από την Κοινότητα. Η συμφωνία στοχεύει κυρίως να εξασφαλίζει την ελεύθερη ροή της διαπνευματικής κυκλοφορίας, τη μείωση των διαφορών μεταξύ των συστημάτων φορολόγησης του οδικού δικτύου που εφαρμόζονται από τα συμβαλλόμενα μέρη και την εξάλειψη των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού που δημιουργούν οι εν λόγω διαφορές.

3. Εν αναμονή της ολοκλήρωσης των διαπραγματεύσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2, τα συμβαλλόμενα μέρη θα εξαλείψουν τις διακρίσεις μεταξύ των οδικών μεταφορών και μεταφορών της Πρώην Γιουγκοσλαβικής Δημοκρατίας της Μακεδονίας, όσον αφορά τους φόρους και τις επιβαρύνσεις που επιβάλλονται στην κυκλοφορία ή/και την κατοχή βιθέων επαγγελματιών οχημάτων καθώς και όλους τους ειδικούς φόρους ή τέλη που επιβάλλονται στις μεταφορές στο έδαφος των συμβαλλόμενων μερών.

4. Μέχρι τη σύναψη των συμφωνιών που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και στο άρθρο 13, κάθε μεταβολή που προτείνεται μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας συμφωνίας και αφορά τις φορολογικές επιβαρύνσεις, τα δόδια ή λοιπά τέλη που ενδέχεται να επιβληθούν στις κοινοτικές διαμετακινήσεις, υπόκειται σε προηγουμένη διαβουλεύσεις της Μακεδονίας, υπόκειται σε προηγουμένη διαβουλεύσεις της Μακεδονίας, υπόκειται σε προηγουμένη διαβουλεύσεις στο πλαίσιο της μακρής επιτροπής.»

11 — Οδηγία 94/58/ΕΚ του Συμβουλίου, της 22ας Νοεμβρίου 1994, σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτιλών (ΕΕ L 319, σ. 28).

12 — Οδηγία 2000/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παράφυξης αποβλήτων πλοίων και κατεστώνων φορτίου (ΕΕ L 332, σ. 81).

13 — Οδηγία 92/14/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 2ας Μαρτίου 1992, για τον περιορισμό της χρησιμοποίησης των αεροπλάνων που υπάγονται στο παράρτημα 16 της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, τμήμα 1, δεύτερο μέρος, κεφάλαιο 2, δεύτερη έκδοση (1988) (ΕΕ L 76, σ. 21).

14 — ΕΕ 1993, L 189, σ. 161.

15 — ΕΕ 1997, L 348, σ. 170.

18. Όσον αφορά το άρθρο 8 των συμφωνιών, η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτό δεν περιέχει — αν αυτό όντως συμβαίνει — παρά κάποιες φορολογικές φύσεως διατάξεις. Οι κανόνες περί δασμών και επιβαρύνσεων ισοδυνάμου αποτελέσματος δεν αποτελούν εν πάση περιπτώσει φορολογικές διατάξεις, αλλά κανόνες τελωνειακού δικαίου (άρθρο 26 ΕΚ). Τα τέλη χρησιμοποίησης οδών θα πρέπει να θεωρηθούν ως αντιπαροχή για την υπηρεσία που συνίσταται στη διάθεση των οδικών υποδομών. Όσον αφορά τη ρύθμιση για τα τέλη χρήσεως οδών, η Επιτροπή επικαλείται τις αποφάσεις Επιτροπή κατά Γαλλίας και Επιτροπή κατά Ισπανίας¹⁸, σύμφωνα με τις οποίες τα τέλη αυτά δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 93 ΕΚ. Μόνον τα υπόλοιπα τέλη χρήσεως θα μπορούσαν να έχουν φορολογικό χαρακτήρα, διότι στην περίπτωση τους ελλείπει ο άμεσος σύνδεσμος μεταξύ του οφειλόμενου ποσού και της παροχής. Τέλος, το άρθρο 8, σημείο 5, προβλέπει μόνον την υποχρέωση μη επιβολής ειδικών τελών για τα οχήματα που πληρούν τις διατάξεις της οδηγίας 96/93/ΕΚ¹⁹. Ο φορολογικός χαρακτήρας αυτών των ειδικών τελών είναι αμφίβολος. Πρόκειται περισσότερο για ένα είδος τελών με χαρακτήρα κύρωσης για ζημιές που υφίστανται οι χρησιμοποιούμενες οδοί. Βάσει της ανάλυσης αυτής η Επιτροπή κατέληξε στην άποψη ότι το άρθρο 8 προβλέπει ελάσσονος σημασίας συνοδευτικά μέτρα, που απλώς εξυπηρετούν την πραγματοποίηση του κύριου σκοπού, δηλαδή τη διευκόλυνση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών

και των συνδυασμένων μεταφορών μεταξύ Ελλάδος και των λοιπών κρατών μελών.

19. Η άποψη αυτή ενισχύεται και από τις οδηγίες διαπραγματεύσεων που εξέδωσε το Συμβούλιο στις 11 Δεκεμβρίου 1995. Από αυτές προκύπτει ότι στόχος ήταν η διευκόλυνση των εμπορευματικών μεταφορών από και προς Ελλάδα με τη σύναψη συμφωνιών διαμετακομίσεως με τη Βουλγαρία, την Ουγγαρία και τη Ρουμανία.

20. Η ρύθμιση του άρθρου 8 εξυπηρετεί, κατά πρώτο λόγο, την αποφυγή δυσμενών διακρίσεων λόγω ιθαγενείας και διπλής φορολόγησεως. Δεν περιέχει μέτρα εναρμονίσεως. Τα αναφερόμενα θέματα είχαν εξάλλου εναρμονιστεί σε κοινοτικό επίπεδο με την οδηγία 1999/62/ΕΚ²⁰, σχετικά με τη φορολόγηση βαρέων φορτηγών οχημάτων και τις οδηγίες 92/12/ΕΟΚ²¹, 92/81/ΕΟΚ²² και 92/82/ΕΟΚ²³, σχετικά με τα λοιπά τέλη. Η ρύθμιση του άρθρου 8 έχει μόνον ως συνέπεια ότι τα κράτη μέλη πρέπει να απαλλάσσουν από οριζόμενους φόρους τους μεταφορείς από τρίτα κράτη.

18 — Απόφαση της 25ης Ιανουαρίου 2001, C-429/97, Επιτροπή κατά Γαλλίας (Σύλλογη 2001, σ. I-637, σκέψεις 32, 35 και 36), και της 18ης Ιανουαρίου 2001, C-83/99, Επιτροπή κατά Ισπανίας (Σύλλογη 2001, σ. I-445, σκέψη 11).

19 — Οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέσων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέσων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (ΕΕ L 235, σ. 59).

20 — Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 187, σ. 42).

21 — Οδηγία 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).

22 — Οδηγία 92/81/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Οκτωβρίου 1992, για την εναρμόνιση των διαρθρώσεων των ειδικών φόρων κατανάλωσης που επιβάλλονται στα πετρελαιοειδή (ΕΕ L 316, σ. 12).

23 — Οδηγία 92/82/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Οκτωβρίου 1992, για την προσέγγιση των συντελεστών των ειδικών φόρων κατανάλωσης στα πετρελαιοειδή (ΕΕ L 316, σ. 19).

21. Η Επιτροπή επικαλείται περαιτέρω τη νομολογία του Δικαστηρίου σχετικά με την επιλογή της νομικής βάσεως στο πλαίσιο της συνάψεως διεθνών συμφωνιών²⁴. Το Δικαστήριο είχε πάντοτε ως γνώμονα το βασικό αντικείμενο της εκάστοτε συμφωνίας.

22. Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι νομικές βάσεις των άρθρων 71 ΕΚ και 93 ΕΚ δεν συμβιβάζονται μεταξύ τους. Για την έκδοση αποφάσεως κατά το άρθρο 71 ΕΚ απαιτείται στο Συμβούλιο μόνον ειδική πλειοψηφία στο πλαίσιο διαδικασίας συναποφάσεως, ενώ αντίθετα το άρθρο 93 ΕΚ προβλέπει ομοφωνία στο Συμβούλιο και μόνο διαβούλευση με το Κοινοβούλιο. Οι δύο διαδικασίες δεν συμβιβάζονται μεταξύ τους κατά την έννοια της νομολογίας στην υπόθεση «διοξείδιο του τιτανίου»²⁵. Η νομολογία αυτή επιβεβαιώθηκε στη συνέχεια επανειλημμένα από το Δικαστήριο²⁶. Εξάλλου, το πρόβλημα στη διαδικασία συναποφάσεως τίθεται με τον ίδιο ακριβώς τρόπο όπως στη διαδικασία συνεργασίας, που αφορούσε η υπόθεση «διοξείδιο του τιτανίου». Η ρύθμιση του άρθρου 151 ΕΚ (πολιτισμός), που προβλέπει απόφαση του Συμβουλίου με ομοφωνία,

αποτελεί εξαιρετική διάταξη και ως τέτοια πρέπει να ερμηνεύεται στενά. Δεν μπορεί να δικαιολογήσει τη μεταβολή της θεσμικής ισορροπίας με την προσθήκη μιας περαιτέρω νομικής βάσεως που δεν συμβιβάζεται με το άρθρο 71 ΕΚ.

23. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η εσφαλμένη αναφορά στο άρθρο 93 ΕΚ οδήγησε σε ριζική τροποποίηση της διαδικασίας. Αυτό ισχύει ακόμη και αν η θέση του Κοινοβουλίου δεν εθίγη στην προκειμένη περίπτωση χάρη στην εφαρμογή του άρθρου 300, παράγραφος 3, ΕΚ. Και τούτο διότι για τη σύναψη διεθνών συμφωνιών απαιτείται κατά κανόνα μόνον ειδική πλειοψηφία.

24. Η Επιτροπή ζητεί από το Δικαστήριο:

- να ακυρώσει τις αποφάσεις του Συμβουλίου 2001/265/ΕΚ και 2001/266/ΕΚ της 19ης Μαρτίου 2001, σχετικά με τη σύναψη συμφωνιών διαμετακομίσεως μεταξύ της Κοινότητας και της Βουλγαρίας και της Ουγγαρίας αντίστοιχα, στο μέτρο που αυτές στηρίζονται στο άρθρο 93 ΕΚ, ενώ αναγκαία και επαρκής νομική βάση είναι το άρθρο 71 ΕΚ·
- να διατηρήσει σε ισχύ τα αποτελέσματα των συμφωνιών αυτών μέχρι της εκδόσεως από το Συμβούλιο νέων εννόμων πράξεων και

24 — Η Επιτροπή αναφέρει τις γνωμοδοτήσεις 2/92 του Δικαστηρίου της 24ης Μαρτίου 1995, αρμοδιότητα της Κοινότητας ή ενός των οργάνων της να συμμετάσχουν στην τρίτη αναθεωρημένη απόφαση του Συμβουλίου του ΟΟΣΑ περί εθνικής μεταξιοποίησης (Σύλλογη 1995, σ. I-521, σκέψη 27), και 1/78 του Δικαστηρίου της 4ης Οκτωβρίου 1979, διεθνής συμφωνία για το δικαστικό κοινοτικό (Σύλλογη τόμος 1979/II, σ. 401, σκέψη 56), καθώς και την απόφαση της 3ης Δεκεμβρίου 1996, C-268/94, Πορτογαλία κατά Συμβουλίου (Σύλλογη 1996, σ. I-6177, σκέψη 39).

25 — Απόφαση της 11ης Ιουνίου 1991, C-300/89, Επιτροπή κατά Συμβουλίου (Σύλλογη 1991, σ. I-2867, σκέψεις 17 έως 21). Η Επιτροπή επικαλείται περαιτέρω την απόφαση της 25ης Φεβρουαρίου 1999, C-164/97 και C-165/97, Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου (Σύλλογη 1999, σ. I-1139, σκέψη 14).

26 — Η Επιτροπή επικαλείται τις αποφάσεις της 17ης Μαρτίου 1993, C-155/91, Επιτροπή κατά Συμβουλίου (Σύλλογη 1993, σ. I-939, σκέψη 19), της 18ης Νοεμβρίου 1999, C-209/97, Επιτροπή κατά Συμβουλίου (Σύλλογη 1999, σ. I-8087, σκέψη 35), της 30ής Ιανουαρίου 2001, C-36/98, Ισπανία κατά Συμβουλίου (Σύλλογη 2001, σ. I-779, σκέψη 59), C-268/94 (προαναφερθείσα στην υποσημείωση 24, σκέψη 39), C-164/97 και C-165/97 (προαναφερθείσα στην υποσημείωση 25, σκέψη 19), και της 23ης Φεβρουαρίου 1999, C-42/97, Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου (Σύλλογη 1999, σ. I-869, σκέψη 31).

- να καταδικάσει το Συμβούλιο στα δικαστικά έξοδα.

25. Το Συμβούλιο ζητεί από το Δικαστήριο:

- να απορρίψει την προσφυγή·
- να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα·

της φορολογίας των οδικών οχημάτων και των φορολογικών επιβαρύνσεων (παράγραφος 1), των φόρων επί των οχημάτων και των τελών που επιβάλλονται για την κυκλοφορία ή κατοχή οχημάτων, των ειδικών φόρων και τελών που επιβάλλονται για μεταφορές, των τελών για τα καύσιμα κινητήρων (παράγραφος 2), των τελών για τα καύσιμα που περιέχονται στις δεξαμενές των οχημάτων (παράγραφος 4, στοιχεία α' και β'), των τελών για λιπαντικά (παράγραφος 4, στοιχείο γ'), καθώς και των φόρων για ανταλλακτικά (παράγραφος 4, στοιχείο δ'). Το άρθρο 2, παράγραφος 2, των προσβαλλομένων αποφάσεων διαχωρίζει σαφώς τη ρύθμιση αυτή, στη δεύτερη περίπτωση, από τις ρυθμίσεις για τις μεταφορές στην πρώτη, τρίτη και τέταρτη περίπτωση.

- επικουρικός, στην περίπτωση που το Δικαστήριο ακυρώσει τις αποφάσεις, να διατηρήσει σε ισχύ τα αποτελέσματα των συμφωνιών αυτών μέχρι της εκδόσεως νέων νομικών πράξεων.

26. Το Συμβούλιο θεωρεί ότι λόγω της διατάξεως του άρθρου 8 των δύο συμφωνιών ήταν απαραίτητο να στηριχθούν οι δύο αποφάσεις στη διπλή νομική βάση των άρθρων 71 ΕΚ και 93 ΕΚ. Αφενός, το άρθρο 8 επιβάλλει την εναρμόνιση των φορολογικών διατάξεων των κρατών μελών. Αφετέρου, το περιεχόμενο του άρθρου 8 είναι διαχωρίσιμο και ανεξάρτητο από τις λοιπές διατάξεις των συμφωνιών, με αποτέλεσμα να χρειάζεται διπλή νομική βάση.

28. Το Συμβούλιο αναφέρει σχετικά ολόκληρη σειρά νομικών πράξεων του τομέα των μεταφορών, τις οποίες στο παρελθόν στήριξε, για τον λόγο αυτό, στη διπλή νομική βάση των άρθρων 71 ΕΚ και 93 ΕΚ²⁷. Πέραν αυτού επικαλείται την απόφαση Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου²⁸, στην οποία το Δικαστήριο δεν αμφισβήτησε την επιλογή της διπλής νομικής βάσεως.

29. Η επιλογή της διπλής νομικής βάσεως είναι επίσης σύμφωνη με τη νομολογία για τις διεθνείς συμφωνίες. Στην υπόθεση Πορτογαλία κατά Συμβουλίου²⁹, το Δικαστήριο έκρινε ότι οι ειδικές ρήτρες δεν είναι κρίσιμες για τον νομικό χαρακτηρισμό μιας συμφωνίας «[...] υπό την προϋπόθεση ότι οι ρήτρες αυτές δεν συνεπάγονται υποχρεώσεις τέτοιας εκτάσεως στα ρυθμιζόμενα ειδικά

27. Το άρθρο 8 οδηγεί σε εναρμόνιση των διατάξεων των κρατών μελών στους τομείς

27 — Παρατιθέμενη στην υποσημείωση 3 του υπομνήματος αντιπροώσεως.

28 — Απόφαση της 3ης Ιουλίου 1995, C-21/94 (Σύλλογος 1995, σ. I-1827).

29 — Προαναφερθείσα στην υποσημείωση 24.

θέματα, ώστε οι οικείες υποχρεώσεις να συνιστούν στην πραγματικότητα διακεκριμένους στόχους από εκείνους της συνεργασίας για την ανάπτυξη»³⁰. Ακριβώς αυτές τις συνέπειες έχει όμως η ρύθμιση των άρθρων 8 των συμφωνιών με τη Βουλγαρία και την Ουγγαρία.

τιτανίου», έχει εν τω μεταξύ, σε μεγάλη έκταση, αντικατασταθεί από τη διαδικασία συναποφάσεως. Εξάλλου, ενδεχόμενο ασυμβίβαστο των δύο διαδικασιών θεραπύεται από το γεγονός ότι σε κάθε περίπτωση, σύμφωνα με το άρθρο 300, παράγραφος 3, ΕΚ, απαιτείτο μόνο διαβούλευση με το Κοινοβούλιο. Στο μέτρο αυτό το Συμβούλιο θεωρεί ότι το επιχείρημα της Επιτροπής έχει μόνο θεωρητική αξία³¹.

30. Το Συμβούλιο θεωρεί ότι η ευρεία ερμηνεία του άρθρου 71 ΕΚ, που υποστηρίζει η Επιτροπή, δεν συμβιβάζεται με την αρχή της περιορισμένης ειδικής εξουσιοδοτήσεως, στην οποία στηρίζεται η Συνθήκη. Συγκεκριμένα, η εξουσία για την έκδοση «κάθε άλλης χρήσιμης διάταξης» δεν δίνει το δικαίωμα μη λήψεως υπόψη ειδικών εξουσιοδοτήσεων προς ενέργεια, όπως αυτή στο άρθρο 93 ΕΚ, όταν η πολιτική μεταφορών θα επιδίωκε διαφορετικούς σκοπούς.

32. Το Συμβούλιο θεωρεί ότι η σύγκριση, στην οποία προβαίνει η Επιτροπή, με τις συμφωνίες με τη Σλοβενία και την Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας δεν είναι κρίσιμη. Αντίθετα προς το άρθρο 8, το άρθρο 14 των συμφωνιών αυτών δεν περιέχει διατάξεις που να οδηγούν σε εναρμόνιση των νομοθεσιών των κρατών μελών. Αντίθετα, το άρθρο 14 προβλέπει μόνον κατευθυντήριες γραμμές, που πρέπει να τηρούν τα συμβαλλόμενα μέρη, για να εξασφαλίσουν μεταχείριση που δεν δημιουργεί διακρίσεις. Εξάλλου, οι διατάξεις αυτές παρέλεμπαν σε συμφωνίες που επρόκειτο να συναφθούν μελλοντικά.

31. Σχετικά με την αφορώσα τη διαδικασία ένστασης, σύμφωνα με την οποία το άρθρο 71 ΕΚ προϋποθέτει ειδική πλειοψηφία, ενώ αντίθετα το άρθρο 93 ΕΚ απαιτεί ομοφωνία, το Συμβούλιο αντιτάσσει ότι, μετά την έκδοση της αποφάσεως «διοξείδιο του τιτανίου», η Συνθήκη ΕΚ τροποποιήθηκε επανειλημμένα. Προβλέπει, έτσι, π.χ., στο πλαίσιο της πολιτιστικής πολιτικής, που ρυθμίζεται στο άρθρο 151 ΕΚ, και στο πλαίσιο της έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης, στο άρθρο 166 ΕΚ, την ομοφωνία στο Συμβούλιο, ακόμα και στην περίπτωση της διαδικασίας συναποφάσεως. Το Συμβούλιο θεωρεί ότι η νομολογία «διοξείδιο του τιτανίου» έχει ξεπεραστεί και για τον λόγο ότι η διαδικασία της συνεργασίας, στην οποία αναφερόταν η απόφαση «διοξείδιο του

33. Η Γερμανική Κυβέρνηση υποστηρίζει την άποψη του Συμβουλίου. Συμφωνεί με την επιχειρηματολογία σχετικά με την αξιολόγηση του περιεχομένου του άρθρου 8 των συμφωνιών. Οι ρυθμίσεις των παραγράφων 1, 2 και 4 έχουν φορολογικό χαρακτήρα. Ρυθμίζουν την ενιαία ευνοϊκή μεταχείριση

30 — Όπ.π., σκέψη 39.

31 — Όπ.π., σκέψη 79.

όσον αφορά τους αναφερόμενους φόρους, και γι' αυτό οι συμφωνίες οδηγούν σε εναρμόνιση των εμμέσων φόρων στα κράτη μέλη. Αυτό δικαιολογεί τη χρησιμοποίηση του άρθρου 93 ΕΚ ως νομικής βάσεως.

34. Η Γερμανική Κυβέρνηση, όπως ακριβώς το Συμβούλιο, θεωρεί ότι η ρύθμιση του άρθρου 8 είναι αυτόνομη και διακριτή από το λοιπό περιεχόμενο των συμφωνιών. Και γι' αυτόν τον λόγο είναι απαραίτητη η διπλή νομική βάση.

35. Η Γερμανική Κυβέρνηση επικαλείται επιπλέον και τον οριζόντιο χαρακτήρα της φορολογικής πολιτικής και θεωρεί, αντίθετα από την Επιτροπή, ότι η διάταξη του άρθρου 93 ΕΚ υπερέχει, για τον λόγο αυτό, της ρυθμίσεως του άρθρου 71 ΕΚ, που αναφέρεται σε συγκεκριμένο τομέα. Αυτό το συνάγει από τη σύγκριση με τη σχέση του άρθρου 93 ΕΚ προς το άρθρο 95 ΕΚ και γενικεύει το αποτέλεσμα αυτό στο μέτρο που αυτό εκφράζει μία βασική αξιολόγηση της Συνθήκης ΕΚ, σύμφωνα με την οποία ορίζονται εξουσιοδοτικές διατάξεις προηγούνται πάντοτε των νομικών βάσεων που αναφέρονται σε συγκεκριμένους τομείς.

36. Όπως και το Συμβούλιο, η Γερμανική Κυβέρνηση επικαλείται τα άρθρα 151 ΕΚ και 166 ΕΚ ως παραδείγματα εξουσιοδοτικών βάσεων που συνδυάζουν τη διαδικασία συναποφάσεως με την ομοφωνία του Συμβουλίου. Κατά συνέπεια, δεν αποκλείεται, βάσει της νομολογίας «διοξείδιο του τιτανίου», ένας συνδυασμός των άρθρων 71 ΕΚ και 93 ΕΚ ως νομικών βάσεων.

37. Η Κυβέρνηση του Λουξεμβούργου υποστηρίζει επίσης την επιχειρηματολογία του Συμβουλίου όσον αφορά τον φορολογικό χαρακτήρα του άρθρου 8 και την απορρέουσα εξ αυτού ανάγκη να στηριχθούν οι αποφάσεις σε διπλή νομική βάση. Χαρακτηρίζει τη ρύθμιση του άρθρου 8 αναπόφευκτη για την πραγματοποίηση του επιδιωκόμενου από τις συμφωνίες σκοπού της διευκολύνσεως των εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ Ελλάδας και των λοιπών κρατών μελών. Επικαλείται σχετικά τη δεύτερη αιτιολογική σκέψη των προσαλλομένων αποφάσεων.

38. Όπως και το Συμβούλιο, η Γερμανική Κυβέρνηση θεωρεί ξεπερασμένη τη νομολογία «διοξείδιο του τιτανίου» βάσει των ρυθμίσεων των άρθρων 151 ΕΚ και 166 ΕΚ. Ο συνδυασμός της διαδικασίας συναποφάσεως με την απαίτηση ομοφωνίας του Συμβουλίου δεν οδηγεί σε अपαράδεκτο της διπλής νομικής βάσεως.

V — Αξιολόγηση

39. Κατά πάγια νομολογία, η επιλογή της νομικής βάσεως μιας νομικής πράξεως πρέπει να στηρίζεται σε αντικειμενικά στοιχεία δεκτικά δικαστικού ελέγχου. Μεταξύ των στοιχείων αυτών καταλέγονται, ιδίως, ο σκοπός και το περιεχόμενο της πράξεως. Αν η πράξη επιδιώκει διττό στόχο ή απαρτίζεται από δύο συνιστώσες, από τις οποίες η μία μπορεί να χαρακτηριστεί ως κύρια ή δεσπόζουσα, ενώ η άλλη είναι απλώς παρακολουθηματική, η πράξη πρέπει να στηρίζεται σε

μία μόνη νομική βάση, ήτοι εκείνη η οποία απαιτείται από τον κύριο ή δεσπόζοντα στόχο ή από την κύρια ή δεσπόζουσα συνιστώσα. Κατ' εξαίρεση, αν διαπιστώνεται ότι η πράξη επιδιώκει συγχρόνως πολλούς στόχους, οι οποίοι συνδέονται άρρηκτα μεταξύ τους, χωρίς ο ένας να είναι δευτερεύων και έμμεσος σε σχέση με τον άλλο, η πράξη αυτή μπορεί να στηρίζεται στις αντίστοιχες διαφορετικές νομικές βάσεις³².

διώκουν, σύμφωνα με τον σκοπό και το περιεχόμενό τους, πέρα από τον στόχο της πολιτικής μεταφορών και φορολογικό στόχο, και κατά πόσον ένας από τους δύο μπορεί να χαρακτηριστεί ως κύριος ή δεσπόζων ή συνδέονται και οι δύο άρρηκτα μεταξύ τους, χωρίς ο ένας να είναι δευτερεύων και έμμεσος σε σχέση με τον άλλο.

A — Επιδιώκουν οι προσβαλλόμενες αποφάσεις φορολογικό σκοπό;

40. Όλοι οι διάδικοι συμφωνούν με αυτές τις αρχές. Όλοι θεωρούν ότι οι συμφωνίες εξυπηρετούν τη διευκόλυνση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και των συνδυασμένων μεταφορών μεταξύ Ελλάδος και λοιπών κρατών μελών. Αυτός ο στόχος που αφορά την πολιτική μεταφορών αποδεικνύεται ιδίως με την προαναφερθείσα³³ δεύτερη αιτιολογική σκέψη των προσβαλλομένων αποφάσεων 2001/265 και 2001/266. Δεν αμφισβητείται ότι οι συμφωνίες επιδιώκουν σκοπό που αφορά την πολιτική μεταφορών και έχουν περιεχόμενο αναφερόμενο στην πολιτική μεταφορών. Αντίθετα, αμφισβητείται σε ποιο μέτρο το άρθρο 8 των συμφωνιών έχουν φορολογικό περιεχόμενο που δικαιολογεί τη χρησιμοποίηση του άρθρου 93 ΕΚ ως περαιτέρω νομικής βάσεως των προσβαλλομένων αποφάσεων.

42. Σκοπός των προσβαλλομένων αποφάσεων είναι, κατά την πρώτη αιτιολογική τους σκέψη, η περαιτέρω ανάπτυξη των σχέσεων στο πεδίο των μεταφορών μεταξύ των συμβαλλομένων μερών. Στη δεύτερη αιτιολογική σκέψη αναφέρεται ότι οι συμφωνίες συμβάλλουν στην ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, διότι θα προωθήσουν τη διαμετακομιστική κυκλοφορία μέσω της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και της Δημοκρατίας της Ουγγαρίας στις εσωτερικές μεταφορές μεταξύ Ελλάδας και των λοιπών κρατών μελών. Στην τρίτη αιτιολογική σκέψη επισημαίνεται, τέλος, η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών με σκοπό να προστατευθεί το περιβάλλον.

41. Πρέπει συνεπώς να εξεταστεί κατά πόσον οι προσβαλλόμενες αποφάσεις επι-

43. Οι προσβαλλόμενες αποφάσεις, χωρίς τις συνημμένες αυτές συμφωνίες, δεν περιέχουν συνεπώς αναφορές σε φορολογικούς σκοπούς. Σ' αυτές γίνεται μόνο λόγος για συμφέροντα της πολιτικής μεταφορών και της προστασίας του περιβάλλοντος.

44. Η πρώτη αιτιολογική σκέψη των συμφωνιών τονίζει τη σημασία της διαμετακο-

32 — Βλ. τα αναφερόμενα στη γνωμοδότηση του Δικαστηρίου 2/00 της 6ης Δεκεμβρίου 2001. Προτάξεις της Καρλντέντης (Σύλλογη 2001, σ. I-9713, σκέψη 23) αποφάσεις της 10ης Δεκεμβρίου 2002, C-491/01, British American Tobacco (Σύλλογη 2002, σ. I-11453, σκέψεις 93 και 94), και της 12ης Δεκεμβρίου 2002, C-281/01, Επιτροπή κατά Συμβουλίου (Σύλλογη 2002, σ. I-12049, σκέψεις 33 έως 35).

33 — Βλ. σημείο 3 των προτάσεων μου.

μιστικής κυκλοφορίας των εμπορευμάτων μέσω Βουλγαρίας και Ουγγαρίας για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς και την κοινή πολιτική μεταφορών. Και η δεύτερη και η τρίτη αιτιολογική σκέψη αφορά την πρόσβαση στην αγορά και τη διαμετακόμιση καθώς και την περαιτέρω ανάπτυξη των μεταφορών, πλην όμως δεν αναφέρουν την εναρμόνιση των φόρων ή τελών ως σκοπό των συμφωνιών.

45. Ως στόχος των συμφωνιών αναφέρεται στο άρθρο 1 η συνεργασία μεταξύ των συμβαλλομένων μερών στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, ειδικότερα δε στον τομέα της οδικής κυκλοφορίας διαμετακόμισης, και η εξασφάλιση της συντονισμένης αναπτυξίας των μεταφορών μεταξύ και μέσω των εδαφών των συμβαλλομένων μερών. Ούτε η διάταξη αυτή περιέχει αναφορά σε φορολογικούς σκοπούς των συμφωνιών.

46. Ως πόρισμα της ανάλυσης του σκοπού των προσβαλλομένων αποφάσεων και των συνημμένων σ' αυτές συμφωνιών πρέπει, συνεπώς, να γίνει δεκτό ότι δεν υπάρχει αναφορά σε φορολογικούς σκοπούς. Τούτο συνηγορεί κατά της χρησιμοποίησης του άρθρου 93 ΕΚ ως νομικής βάσεως των προσβαλλομένων αποφάσεων.

47. Το περιεχόμενο των προσβαλλομένων αποφάσεων περιορίζεται στην έγκριση συνάψεως των συμφωνιών και σε τεχνικές διατάξεις. Δεν διευκρινίζει το ζήτημα που εξετάζεται εν προκειμένω.

48. Ερωτάται συνεπώς κατά πόσον από το περιεχόμενο των συμφωνιών προκύπτει φορολογικός σκοπός των προσβαλλομένων αποφάσεων. Το άρθρο 2, παράγραφος 2, δεύτερη περίπτωση, των συμφωνιών αναφέρει βέβαια τα μέτρα φορολογικού χαρακτήρα μεταξύ των «συνοδευτικών μέτρων» νομικής και διοικητικής φύσεως. Η διάταξη όμως αυτή δεν έχει περαιτέρω ρυθμιστικό περιεχόμενο, οπότε δεν είναι κατάλληλη να δικαιολογήσει τη χρησιμοποίηση του άρθρου 93 ΕΚ ως νομικής βάσεως.

49. Το άρθρο 8 φέρει τον τίτλο «Φορολογικές διατάξεις». Αυτό υποδηλώνει φορολογικό περιεχόμενο. Η παράγραφος 1 περιέχει την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων, λόγω ιθαγενείας ή λόγω του τόπου εγκατάστασης, στη φορολογία των οδικών οχημάτων, στις φορολογικές επιβαρύνσεις, στα διόδια και σε οποιαδήποτε άλλη μορφή τελών που επιβάλλονται για τη χρήση της οδικής υποδομής μεταφορών. Η ρύθμιση αυτή αφορά βέβαια τους φόρους. Δεν είναι όμως κατάλληλη να δικαιολογήσει την προσφυγή στο άρθρο 93 ΕΚ. Η αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων αποτελεί αντικείμενο του άρθρου 90 ΕΚ.

50. Η παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, προβλέπει την απαλλαγή από τους φόρους επί των οχημάτων και τα τέλη που επιβάλλονται για την κυκλοφορία ή κατοχή οχημάτων καθώς και από όλους τους ειδικούς φόρους ή τέλη που επιβάλλονται για μεταφορές στο έδαφος του άλλου συμβαλλόμενου μέρους. Το δεύτερο εδάφιο περιέχει εξαιρέσεις από την απαλλαγή αυτή για τους φόρους και τέλη για τα καύσιμα κινητήρων, τα διόδια και τέλη που επιβάλλονται για τη χρήση της υποδο-

μής. Κατά τη νομολογία, τα διόδια δεν αποτελούν φόρο, αλλά αντιπαροχή για την παροχή υπηρεσιών³⁴. Το ίδιο ισχύει και για άλλα τέλη για τη χρησιμοποίηση οδικής υποδομής, λόγω του άμεσου συνδέσμου μεταξύ του οφειλόμενου τέλους και της διαθέσεως της οδικής υποδομής. Το φορολογικό περιεχόμενο της παραγράφου 2 περιορίζεται συνεπώς στην απαλλαγή από τους φόρους επί των οχημάτων και τα τέλη που επιβάλλονται για την κυκλοφορία ή κατοχή οχημάτων, καθώς και από τους φόρους που επιβάλλονται για μεταφορές και στη μη απαλλαγή από φόρους και τέλη για καύσιμα κινητήρων.

51. Η παράγραφος 3 αφορά και πάλι τα διόδια και άλλα τέλη για τη χρήση οδών, τα οποία, όπως προαναφέρθηκε στην προηγούμενη παράγραφο, δεν αποτελούν φόρους κατά την έννοια του κοινοτικού δικαίου. Στο μέτρο αυτό η παράγραφος 3 δεν έχει φορολογικό περιεχόμενο.

52. Η παράγραφος 4 περιέχει περαιτέρω απαλλαγές από δασμούς και φόρους. Οι δασμοί που ενδεχομένως θα επιβάλλονταν για ανταλλακτικά και εργαλεία (βλ. στοιχείο δ') δεν αποτελούν φόρους κατά την έννοια των άρθρων 90 ΕΚ έως 93 ΕΚ, αλλά εμπίπτουν στις ρυθμίσεις των άρθρων 25 επ. ΕΚ για την τελωνειακή ένωση. Κατά την έννοια της διατάξεως, πρόκειται για μεταφερόμενα με το όχημα ανταλλακτικά και εργαλεία. Δεν αφορά συνεπώς την εισαγωγή και δεν εκτείνεται στον φόρο προστιθεμένης αξίας για τα αντικείμενα αυτά. Το στοιχείο δ' δεν δικαιολογεί συνεπώς τη χρησιμοποίηση του

άρθρου 93 ΕΚ ως νομικής βάσεως. Οι λοιπές απαλλαγές στα στοιχεία α', β' και γ' αφορούν τον φόρο για τα καύσιμα που μεταφέρονται στις δεξαμενές ή χρησιμοποιούνται για τα ψυκτικά συστήματα και τον φόρο για λιπαντικά σε ποσότητες που απαιτούνται για χρήση στη διάρκεια του ταξιδιού. Οι διατάξεις αυτές έχουν φορολογικό περιεχόμενο, λόγω του οποίου θα μπορούσε να τεθεί θέμα προσφυγής στο άρθρο 93 ΕΚ.

53. Τέλος, η παράγραφος 5 αφορά την απαλλαγή από ειδικά τέλη για οχήματα που υπερβαίνουν ορισμένα ανώτατα όρια στη Βουλγαρία και την Ουγγαρία. Στην περίπτωση αυτή υφίσταται άμεση σχέση μεταξύ του οφειλόμενου, χωρίς τη ρύθμιση αυτή, τέλους και της διαθέσεως της οδικής υποδομής. Με το τέλος αυτό αντισταθμίζεται η πέραν των ορίων χρησιμοποίηση της οδικής υποδομής. Τα τέλη αυτά έχουν συνεπώς κοινά στοιχεία με τα διόδια και τα λοιπά τέλη για τη χρήση οδών και θα έπρεπε, όπως και αυτά, να μην εμπίπτουν στην έννοια των φόρων.

54. Ως πόρισμα της εξετάσεως του άρθρου 8 γίνεται δεκτό ότι οι παράγραφοι 2 και 4 έχουν, κατά κάποιον τρόπο, φορολογικό περιεχόμενο. Πρόκειται για φορολογικές απαλλαγές.

55. Βάσει των διαπιστώσεων αυτών, δεν πρέπει να γίνει δεκτή η σύγκριση που επιχειρεί η Επιτροπή με τα άρθρα 14 των συμφωνιών με τη Σλοβενία και την Πρώην

34 — Απόφαση της 12ης Σεπτεμβρίου 2000, C-276/97, Επιτροπή κατά Γαλλίας (Συλλογή 2000, σ. I-6251, σκέψη 36)· βλ. επίσης τις προτάσεις μου της 27ης Ιανουαρίου 2000 επί της υποθέσεως αυτής (Συλλογή 2000, σ. I-6254, σημείο 47).

Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας. Τα άρθρα αυτά περιέχουν βέβαια, στην παράγραφο 1, την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων, που ανταποκρίνεται στο εξεταζόμενο εν προκειμένω άρθρο 8, παράγραφος 1. Τα άρθρα 14, παράγραφοι 2 έως 4, των συμφωνιών με τη Σλοβενία και την Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας περιέχουν, όμως, μόνον την υποχρέωση διεξαγωγής διαπραγματεύσεων για τη σύναψη συμβάσεως μεταξύ των μερών. Αντίθετα, τα άρθρα 8, παράγραφοι 2 και 4, των συμφωνιών με τη Βουλγαρία και την Ουγγαρία έχουν, αντιστρόφως, συγκεκριμένο φορολογικό περιεχόμενο.

56. Η απαλλαγή από τέλη, όπως προβλέπεται στο άρθρο 8, παράγραφοι 2 και 4, μπορεί να έχει τη μορφή της καταργήσεως των διαφορετικών ρυθμίσεων των κρατών μελών και συνεπώς τη μορφή εναρμονίσεως³⁵ των διατάξεων των κρατών μελών περί εμμέσων φόρων. Στο μέτρο αυτό μπορεί να θεωρηθεί ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 93 ΕΚ.

57. Πρέπει όμως να επισημανθεί ότι το άρθρο 93 ΕΚ αποτελεί νομική βάση μόνο για μέτρα εναρμονίσεως σχετικά με τους εμμέσους φόρους, που είναι απαραίτητα για τη δημιουργία και τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Η δεύτερη αυτή προϋπόθεση δεν πληρούται στην προκειμένη περίπτωση.

58. Η ενδεχομένως επιχειρούμενη εναρμόνιση με τις παραγράφους 2 και 4 του άρθρου 8 αφορά τους πολίτες της εσωτερικής αγοράς μόνο στο μέτρο που συμμετέχουν στις εμπορευματικές μεταφορές στη Βουλγαρία ή την Ουγγαρία. Η ρύθμιση ευνοεί τους υπηκόους των δύο συμβαλλομένων μερών (ΕΚ και Βουλγαρία ή ΕΚ και Ουγγαρία) σε διαφορετικό εκάστοτε τομέα της συμβάσεως. Οι επιχειρηματίες στην ευρωπαϊκή εσωτερική αγορά ευνοούνται από τη ρύθμιση αυτή μόνον εκτός της ευρωπαϊκής εσωτερικής αγοράς. Κατά συνέπεια, ελλείπει η δεύτερη προϋπόθεση εφαρμογής του άρθρου 93 ΕΚ. Η ρύθμιση του άρθρου 8, παράγραφοι 2 και 4, των συμφωνιών δεν είναι απαραίτητη για τη δημιουργία και τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών.

59. Το Συμβούλιο και οι υπέρ αυτού παρεμβαίνουσες κυβερνήσεις θεωρούν ότι η ρύθμιση εξυπηρετεί την εσωτερική αγορά, στο μέτρο που προωθεί τις εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ της Ελλάδος και των λοιπών κρατών μελών. Αυτό είναι ορθό. Αποτελεί όμως επιχείρημα για τη χρησιμοποίηση της νομικής βάσεως των μεταφορών, δηλαδή του άρθρου 71 ΕΚ, διότι αφορά, όπως προαναφέρθηκε, την εσωτερική αγορά για τις εμπορευματικές μεταφορές. Το επιχείρημα αυτό δεν δικαιολογεί όμως τη χρησιμοποίηση του άρθρου 93 ΕΚ ως νομικής βάσεως.

³⁵ — Ως προς την έννοια της εναρμονίσεως, βλ. Voß, στο Grabitz/Hilf, *Das Recht der Europäischen Union*, τόμος I, 19η συμπληρωματική έκδοση, Φεβρουάριος 2002, περί του άρθρου 90, σημείο 41.

60. Οι σκέψεις αυτές για την επιλογή της κρίσιμης νομικής βάσεως για τις προ-

σβαλλόμενες αποφάσεις επιβεβαιώνονται από τα όσα αναφέρει η Επιτροπή στις προτάσεις της για τις αποφάσεις σχετικά με την υπογραφή και τη σύναψη των συμφωνιών. Στις προτάσεις αυτές αναφέρονται τα εξής:

«Οι δραστηριότητες των μεταφορών στην Ανατολική Ευρώπη γενικά υπόκεινται ορισμένες φορές στην καταβολή υπερβολικών άμεσων και έμμεσων φορολογικών τελών, με συχνά διακριτική μεταχείριση. Πολλές φορές έχουν καθιερωθεί νέα τέλη ή αυξήσεις αυτών σε σύντομο χρονικό διάστημα χωρίς να ενημερωθούν αρκετά ή να ειδοποιηθούν έγκαιρα οι κοινοτικοί μεταφορείς για τους ακριβείς ισχύοντες κανόνες.

Για να αποφεύγονται οι προαναφερθείσες δυσχέρειες, οι συμφωνίες περιέχουν ορισμένες ειδικές διατάξεις που αφορούν το είδος των τελών που θα επιβάλλονται για μεταφορές εκτελούμενες βάσει των συμφωνιών αυτών. Οι εν λόγω διατάξεις περιέχουν τις αρχές και τους κανόνες του κοινοτικού κεκτημένου. Αυτό συνεπάγεται κατ' αρχήν ότι είναι δυνατόν να επιβάλλονται μόνον τέλη χρήσης της υποδομής μη διακριτικού χαρακτήρα και διόδια, αυτές καθαυτές όμως οι μεταφορικές δραστηριότητες δεν μπορούν να υπόκεινται σε ειδικούς φόρους ή τέλη»³⁶.

61. Από τα προαναφερθέντα προκύπτει, πρώτον, ότι η ρύθμιση του άρθρου 8 των

συμφωνιών αφορά την αποφυγή επιβαρύνσεων που δημιουργούν δυσμενείς διακρίσεις για κοινοτικές επιχειρήσεις μεταφορών κατά τη διαμετακόμιση μέσω της Βουλγαρίας και της Ουγγαρίας. Δεύτερον, από τα προαναφερθέντα συνάγεται ότι με το άρθρο 8 των συμφωνιών δεν τίθεται νέο κοινοτικό δίκαιο, αλλά οι εν λόγω «[...] διατάξεις περιέχουν τις αρχές και τους κανόνες του κοινοτικού κεκτημένου». Και η άποψη αυτή, που εκφράζεται στις νομοπαρασκευαστικές εργασίες, είναι συνεπώς αντίθετη προς τη χρησιμοποίηση του άρθρου 93 ΕΚ ως νομικής βάσεως.

62. Συμπληρωματικά προς αυτές τις αναφορές στις νομοπαρασκευαστικές εργασίες πρέπει ακόμη να επισημανθεί ότι οι επίμαχοι φορολογικοί τομείς αποτέλεσαν ήδη αντικείμενο κοινοτικών μέτρων εναρμονίσεως, όπως ορθά διαπιστώνει η Επιτροπή στο υπόμνημά της απαντήσεως. Η οδηγία 1999/62³⁷ εναρμονίζει τη φορολόγηση ορισμένων βαρέων φορτηγών οχημάτων. Η οδηγία 92/12 εναρμονίζει τη φορολόγηση των πετρελαιοειδών³⁸ και οι οδηγίες 92/81³⁹ και 92/82⁴⁰ είχαν ήδη προηγουμένως επιτύχει κάποια εναρμόνιση στο σύστημα των τελών.

Τα άρθρα 8, παράγραφοι 2 και 4, των συμφωνιών δεν τροποποιούν τις ρυθμίσεις αυτές ούτε προσθέτουν κάποια νέα εναρμόνιση. Διασφαλίζουν απλώς ότι δεν θα υπάρξουν

36 — COM (1999) 666 τελικό της 10ης Δεκεμβρίου 1999 (προαναφερθέν την υποσημείωση 6), σημείο Β.2 «Τέλη υποδομής», σημεία 11 και 12. Βλ. επίσης τα αντιστοίχως αναφερόμενα στην πρόταση σχετικά με την υπογραφή συμφωνίας με την Ουγγαρία, COM (1999) 665 τελικό της 10ης Δεκεμβρίου 1999 (προαναφερθέν στην υποσημείωση 7), σημείο Β.2 «Τέλη υποδομής», σημεία 11 και 12.

37 — Προαναφερθείσα στην υποσημείωση 20.

38 — Προαναφερθείσα στην υποσημείωση 21.

39 — Προαναφερθείσα στην υποσημείωση 22.

40 — Προαναφερθείσα στην υποσημείωση 23.

δυσμενείς διακρίσεις εις βάρος των πολιτών της ΕΚ σε σχέση με τους Βούλγαρους και Ούγγρους επιχειρηματίες και αντιστρόφως κατά τη διαμετακόμιση στις χώρες αυτές. Και το γεγονός αυτό είναι αντίθετο προς τη χρησιμοποίηση του άρθρου 93 ΕΚ ως νομικής βάσεως για τις προσβαλλόμενες αποφάσεις.

63. Κατά συνέπεια, ως επιμέρους συμπέρασμα πρέπει να γίνει δεκτό ότι οι προσβαλλόμενες αποφάσεις δεν έχουν φορολογικό σκοπό που να ανταποκρίνεται στις προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 93 ΕΚ. Η διάταξη αυτή δεν αποτελεί συνεπώς κατάλληλη νομική βάση για την έκδοση των προσβαλλομένων αποφάσεων.

Β — Μπορεί ένας από τους δύο στόχους της προώθησης των μεταφορών και της φορολογικής εναρμονίσεως να θεωρηθεί δεσπόζων ή οι δύο στόχοι συνδέονται άρρηκτα μεταξύ τους, χωρίς ο ένας να είναι δευτερεύων και έμμεσος σε σχέση με τον άλλον;

64. Αν δεν γίνει δεκτή αυτή η ερμηνεία των προσβαλλομένων αποφάσεων και θεωρηθεί ότι τα άρθρα 8, παράγραφοι 2 και 4, των συμφωνιών εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 93 ΕΚ, θα πρέπει να εξεταστεί κατά πόσον οι ρυθμίσεις δικαιολογούν τη χρησιμοποίηση του άρθρου 93 ΕΚ ως νομικής βάσεως. Αυτό προϋποθέτει ότι το άρθρο 8 έχει αυτόνομο ρυθμιστικό περιεχόμενο, που δεν είναι απλώς δευτερεύων ή έμμεσο σε σχέση με τον σκοπό που αφορά την πολιτική μεταφορών.

65. Η ρύθμιση του άρθρου 8, παράγραφος 2, προβλέπει την απαλλαγή από φόρους επί των οχημάτων και από τέλη που επιβάλλονται για την κυκλοφορία ή κατοχή οχημάτων καθώς και από ειδικούς φόρους και τέλη που επιβάλλονται για μεταφορές στο έδαφος του άλλου συμβαλλόμενου μέρους. Η απαλλαγή ισχύει μόνο για οχήματα που έχουν άδεια κυκλοφορίας σε ένα συμβαλλόμενο μέρος. Στο μέτρο αυτό, πρόκειται για ρύθμιση που αποσκοπεί στην αποφυγή της διπλής φορολόγησής. Όπως προκύπτει από τη ρυθμιζόμενη στο δεύτερο εδάφιο εξαίρεση για τους φόρους και τέλη επί των καυσίμων κινητήρων, για τα διόδια και λοιπά τέλη που επιβάλλονται για τη χρήση της υποδομής, και το πρώτο εδάφιο αφορά φόρους και τέλη που θα μπορούσαν ενδεχομένως, χωρίς τη ρύθμιση αυτή, να επιβληθούν επ' ευκαιρία διαμετακομίσεως διά του εδάφους των συμβαλλόμενων μερών. Στο μέτρο αυτό, η ρύθμιση συνδέεται στενά με την πραγματοποίηση του σκοπού των συμφωνιών που αφορά την πολιτική μεταφορών και συνίσταται στη διευκόλυνση της διαμετακομίσεως μέσω της Βουλγαρίας και της Ουγγαρίας. Στο μέτρο αυτό, το άρθρο 8, παράγραφος 2, έχει βοηθητικό ρόλο. Μόνο σε αυτό το πλαίσιο της πολιτικής μεταφορών έχει νόημα η ρύθμιση.

66. Τα ίδια ισχύουν για τα πραγματικά στοιχεία του άρθρου 8, παράγραφος 4, στοιχεία α', β' και γ'. Ρυθμίσεις για την απαλλαγή από φόρους καυσίμων που περιέχονται στις δεξαμενές οδικών οχημάτων ή καυσίμων που χρησιμοποιούνται για τα ψυκτικά συστήματα των ψυγείων των οχημάτων και λιπαντικών σε ποσότητες που απαιτούνται για χρήση στη διάρκεια του ταξιδιού έχουν άμεση σχέση με τη διαμετακόμιση. Τέτοιου είδους διατάξεις είναι απαραίτητες μόνο λόγω του ότι οι συμφωνίες επιδιώκουν τη

διευκόλυνση της διαμετακομίσεως. Και οι ρυθμίσεις αυτές έχουν συνεπώς βοηθητικό χαρακτήρα σε σχέση με τον κύριο στόχο των συμφωνιών που αφορά την πολιτική μεταφορών.

67. Βάσει των προαναφερθέντων πρέπει να γίνει δεκτό ότι δεν μπορεί να γίνει λόγος για χρησιμοποίηση της νομικής βάσεως του άρθρου 93 ΕΚ από κοινού με το άρθρο 71 ΕΚ και λόγω του ότι οι διατάξεις του άρθρου 8, παράγραφοι 2 και 4, των συμφωνιών δεν έχουν αυτοτελές φορολογικό περιεχόμενο, δυνάμενο να διαχωριστεί από τον κύριο στόχο της διευκόλυνσης των εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ της Ελλάδος και των λοιπών κρατών μελών με την προώθηση της διαμετακομίσεως μέσω της Βουλγαρίας ή της Ουγγαρίας. Ο σκοπός της εναρμονίσεως των φόρων έχει, στο μέτρο που γίνεται δεκτό ότι εντάσσεται στους σκοπούς των συμφωνιών, δευτερεύουσα μόνο σημασία έναντι του κυρίου στόχου της προώθησεως των εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ της Ελλάδος και των λοιπών κρατών μελών με τη διευκόλυνση της διαμετακομίσεως μέσω της Βουλγαρίας και της Ουγγαρίας.

68. Στο μέτρο αυτό δεν είναι πλέον απαραίτητο να εξεταστούν τα επιχειρήματα της Επιτροπής σύμφωνα με τα οποία το άρθρο 70 ΕΚ δίνει κατ' αρχήν στους στόχους της πολιτικής μεταφορών το προβάδισμα έναντι των λοιπών στόχων της Συνθήκης και το άρθρο 71 ΕΚ έχει ευρύ πεδίο εφαρμογής, πράγμα που εκφράζεται ιδίως στη ρύθμιση της παραγράφου 1, στοιχείο δ', που εξουσιοδοτεί την Κοινότητα να θεσπίσει κάθε άλλη χρήσιμη διάταξη. Οι φορολογικές ρυθμίσεις του άρθρου 8, παράγραφοι 2 και 4, έχουν δευτερεύουσα σημασία.

69. Για τον ίδιο λόγο δεν χρειάζεται να εξεταστεί περαιτέρω η υποστηριζόμενη από τη Γερμανική Κυβέρνηση άποψη, σύμφωνα με την οποία το άρθρο 93 ΕΚ, ως οριζόντια εξουσιοδοτική βάση, έχει κατ' αρχήν προβάδισμα έναντι της εξουσιοδοτικής βάσεως του άρθρου 71 ΕΚ που αφορά συγκεκριμένο τομέα.

70. Ως επιμέρους συμπέρασμα πρέπει, συνεπώς, να γίνει δεκτό ότι το άρθρο 71 ΕΚ αποτελεί επαρκή νομική βάση για την έκδοση των προσβαλλομένων αποφάσεων.

71. Συμπληρωματικά μόνον πρέπει, τέλος, να εξεταστεί το επιχείρημα της Επιτροπής σύμφωνα με το οποίο δεν επιτρέπεται η χρησιμοποίηση της διπλής νομικής βάσεως των άρθρων 71 ΕΚ και 93 ΕΚ και λόγω του ασυμβιβάστου των νομοθετικών διαδικασιών που προβλέπουν αυτές οι δύο διατάξεις.

72. Κατ' αρχάς πρέπει να επισημανθεί ότι η επίκληση, εκ μέρους του Συμβουλίου, της ευρείας πρακτικής του να στηρίζει τις νομικές πράξεις στη διπλή νομική βάση των άρθρων 71 ΕΚ και 93 ΕΚ δεν μπορεί να δικαιολογήσει τη νομιμότητα της διαδικασίας αυτής. Κατά πάγια νομολογία, μια τέτοια πρακτική του Συμβουλίου δεν μπορεί να συνιστά παρέκκλιση από τους κανόνες της Συνθήκης και, επομένως, δεν μπορεί να δημιουργήσει προηγούμενο που να δεσμεύει

τα κοινοτικά όργανα όσον αφορά την ορθή νομική βάση⁴¹.

73. Πέραν αυτού, η ως αντεπιχείρημα προβληθείσα από το Συμβούλιο και τις κυβερνήσεις που παρενέβησαν υπέρ αυτού επίκληση του άρθρου 166 ΕΚ δεν είναι πειστική ως απόδειξη της συμφωνίας της προβλεπόμενης στο άρθρο 71 ΕΚ διαδικασίας συναποφάσεως με την προβλεπόμενη στο άρθρο 93 ΕΚ ομοφωνία στο Συμβούλιο. Από της θέσεως σε ισχύ της Συνθήκης του Άμστερνταμ, το άρθρο 166 ΕΚ απαιτεί πλέον μόνον ειδική πλειοψηφία στο Συμβούλιο.

74. Εντούτοις, η Συνθήκη περιέχει, πέραν του άρθρου 151 ΕΚ, και στα άρθρα 18 ΕΚ, 42 ΕΚ και 47 ΕΚ, ρυθμίσεις που προβλέπουν διαδικασία συναποφάσεως και συγχρόνως απαιτούν ομοφωνία του Συμβουλίου. Η ύπαρξη όμως αυτών των διατάξεων του πρωτογενούς δικαίου δεν αποδυναμώνει το διαδικαστικό επιχείρημα της Επιτροπής. Ο συνδυασμός της διαδικασίας συναποφάσεως με την απαίτηση ομοφωνίας στο Συμβούλιο προκύπτει στις ρυθμίσεις αυτές από μια μοναδική εκάστοτε διάταξη. Αντίθετα, στην προκειμένη περίπτωση ο συνδυασμός της διαδικασίας συναποφάσεως με την ομοφωνία στο Συμβούλιο προκύπτει από τον συνδυασμό δύο διαφορετικών διατάξεων. Στο μέτρο αυτό, η επικαλούμενη από το Συμβούλιο νομική κατάσταση δεν είναι συγκρίσιμη με αυτήν της προκειμένης περίπτωσης.

75. Ακόμη η νομολογία «διοξείδιο του τιτανίου» δεν έχει ξεπεραστεί με τις Συνθήκες του Μάαστριχτ και του Άμστερνταμ, όπως υποστηρίζει το Συμβούλιο και οι κυβερνήσεις που παρενέβησαν υπέρ αυτού. Το Δικαστήριο ενέμεινε και πάλι, πρόσφατα, στη νομολογία αυτή. Στην απόφαση *British American Tobacco* κρίθηκε ότι η εσφαλμένη αναφορά στο άρθρο 133 ΕΚ δεν έπληξε τη νομιμότητα της διαδικασίας, διότι η διάταξη αυτή, όπως ακριβώς και η εφαρμοστέα διάταξη του άρθρου 95 ΕΚ, απαιτούσε ειδική πλειοψηφία του Συμβουλίου⁴². Επιβεβαιώθηκε έτσι η ισχύς της βασικής αρχής της αποφάσεως «διοξείδιο του τιτανίου», σύμφωνα με την οποία διατάξεις που προβλέπουν διαδικασία συναποφάσεως και διατάξεις που απαιτούν ομόφωνη απόφαση του Συμβουλίου δεν συμβιβάζονται μεταξύ τους.

76. Η θέσπιση της διαδικασίας συναποφάσεως με τη Συνθήκη του Μάαστριχτ αποσκοπούσε στην ενίσχυση του δημοκρατικού στοιχείου στη νομοθετική διαδικασία. Στη Συνθήκη του Άμστερνταμ η αρχή αυτή εξελίχθηκε περαιτέρω με την κατάργηση της παραγράφου 6 του πρώην άρθρου 189 Β της Συνθήκης ΕΚ, που παρείχε στο Συμβούλιο τη δυνατότητα να παραβλέπει τελικώς την ψήφο του Κοινοβουλίου. Τώρα, στη διαδικασία συναποφάσεως, το Κοινοβούλιο συμπεράττει απολύτως ισότιμα με το Συμβούλιο.

41 — Αποφάσεις της 23ης Φεβρουαρίου 1988, 131/86, Ηνωμένο Βασίλειο κατά Συμβουλίου (Συλλογή 1988, σ. 905, σκέψη 29), και 68/86, Ηνωμένο Βασίλειο κατά Συμβουλίου (Συλλογή 1988, σ. 855, σκέψη 24) της 9ης Νοεμβρίου 1995, C-426/93, Γερμανία κατά Συμβουλίου (Συλλογή 1995, σ. I-3723, σκέψη 21) της 26ης Μαρτίου 1996, C-271/94, Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου (Συλλογή 1996, σ. I-1689, σκέψη 34) και της 12ης Νοεμβρίου 1996, C-84/94, Ηνωμένο Βασίλειο κατά Συμβουλίου (Συλλογή 1996, σ. I-5755, σκέψη 19).

77. Η διαδικασία συναποφάσεως αναγκάζει το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο να συμ-

42 — Προαναφερθείσα στην υποσημείωση 32 (σκέψη 109).

φωνήσουν σχετικά με το νομοθετικό κείμενο. Η συμφωνία αυτή μπορεί ενδεχομένως να επιτευχθεί το πρώτον στην επιτροπή συνδιαλλαγής. Η διαδικασία όμως συνδιαλλαγής δεν έχει νόημα όταν η αντιπροσωπεία του Συμβουλίου, λόγω της απαιτήσεως ομοφωνίας στο Συμβούλιο, δεν έχει κανένα, ή πάντως πολύ περιορισμένο, περιθώριο διαπραγματεύσεως. Η συνδιαλλαγή αποσκοπεί ακριβώς στην προσέγγιση των απόψεων των μερών και στην επεξεργασία ενός συμβιβασμού, στον οποίο θα πρέπει ακολουθώντας να συμφωνήσουν τα δύο όργανα που συναποτελούν τον κοινοτικό νομοθέτη. Προς αποφυγήν αντιθέσεως προς την έννοια αυτή της διαδικασίας συναποφάσεως, πρέπει να αποφεύγεται κατά το δυνατόν ο συνδυασμός της διαδικασίας συναποφάσεως με την ομοφωνία στο Συμβούλιο. Αυτό είναι το μόνο που ανταποκρίνεται στη θεσμική ισορροπία που θεσπίζει η Συνθήκη.

στην προκειμένη περίπτωση στο να έχει καθαρά θεωρητική σημασία το ενδεχόμενο διαδικαστικό ασυμβίβαστο των άρθρων 71 ΕΚ και 93 ΕΚ. Προς υποστήριξη της απόψεώς του, επικαλείται την απόφαση Πορτογαλία κατά Συμβουλίου⁴³. Αντίθετα, η Επιτροπή θεωρεί ότι η απαίτηση ομοφωνίας στο Συμβούλιο οδηγεί σε ριζική τροποποίηση της διαδικασίας, έστω και αν στην προκειμένη περίπτωση δεν τίθεται η θέση του Κοινοβουλίου με την εφαρμογή του άρθρου 300, παράγραφος 3, ΕΚ. Και τούτο διότι κανονικά για τη σύναψη διεθνούς συμβάσεως χρειάζεται μόνον ειδική πλειοψηφία.

78. Οι προαναφερθείσες μεμονωμένες διατάξεις της Συνθήκης, που συνδυάζουν τη διαδικασία συναποφάσεως με την ομοφωνία στο Συμβούλιο, είναι συνεπώς στην πραγματικότητα αντίθετες προς το σύστημα. Δεν μπορεί επομένως να συναχθούν από αυτές γενικά συμπεράσματα. Όπως αποδεικνύει ακριβώς το παράδειγμα του άρθρου 166 ΕΚ, οι διατάξεις αυτές όλο και θα τίθενται εκποδών, άπαξ αυτό φαίνεται πολιτικά αποδεκτό. Μολονότι στη Συνθήκη του Μάαστριχτ εξακολουθούσε να προβλέπεται η ομοφωνία (πρώην άρθρο 130 Θ της Συνθήκης ΕΚ), στη Συνθήκη του Άμστερνταμ κατέστη δυνατή η μετάβαση στην καταλληλότερη για τη διαδικασία συναποφάσεως μορφή της ειδικής πλειοψηφίας (άρθρο 166 ΕΚ).

80. Η προκειμένη υπόθεση χαρακτηρίζεται από το γεγονός ότι ο συνδυασμός των δύο νομικών βάσεων των άρθρων 71 ΕΚ και 93 ΕΚ δεν επηρεάζει τη θέση του Κοινοβουλίου. Η διαφορά της θέσεως του Κοινοβουλίου σύμφωνα με το άρθρο 71 ΕΚ — διαδικασία συναποφάσεως — αφενός, και το άρθρο 93 ΕΚ — διαδικασία διαβουλεύσεως — αφετέρου, καλύπτεται στην προκειμένη περίπτωση με τη λήψη της σύμφωνης γνώμης του Κοινοβουλίου κατά το άρθρο 300, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, ΕΚ.

81. Το Συμβούλιο, με έγγραφο της 1ης και της 4ης Αυγούστου 2000, ζήτησε τη σύμφωνη

79. Το Συμβούλιο θεωρεί ότι η διαδικασία του άρθρου 300, παράγραφος 3, ΕΚ οδηγεί

⁴³ — Προαναφερθείσα στην υποσημείωση 24 απόφαση C-268/94 (σκέψη 79).

γνώμη για τις προσβαλλόμενες αποφάσεις βάσει του άρθρου 300, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, ΕΚ⁴⁴ και δεν προέβη απλώς σε διαβούλευση βάσει του πρώτου εδαφίου της διατάξεως αυτής, όπως αναφέρει στα υπομνήματά του. Το Κοινοβούλιο, στις 25 Οκτωβρίου 2000, παρέσχε τη σύμφωνη γνώμη του σχετικά με τις προτάσεις, με νομική βάση το άρθρο 300, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, ΕΚ⁴⁵.

82. Με την προσφυγή όμως στο άρθρο 93 ΕΚ επηρεάστηκε η διαδικασία εκδόσεως των δύο προσβαλλομένων αποφάσεων στο μέτρο που το Συμβούλιο έπρεπε να αποφασίσει με ομοφωνία και όχι με ειδική πλειοψηφία, όπως θα αρκούσε αν είχε γίνει προσφυγή στο άρθρο 71 ΕΚ.

83. Σύμφωνα με τη νομολογία, σε τέτοιου είδους τροποποιήσεις, όσον αφορά την απαιτούμενη στο Συμβούλιο πλειοψηφία, γίνεται δεκτό ότι η επιλογή της νομικής βάσεως θα μπορούσε να επηρεάσει και το περιεχόμενο της προσβαλλομένης πράξεως⁴⁶. Βάσει της νομολογίας αυτής, πρέπει συνεπώς να γίνει δεκτό ότι η εσφαλμένη προσφυγή στο άρθρο 93 ΕΚ θα μπορούσε να επηρεάσει το περιεχόμενο των προ-

σβαλλομένων αποφάσεων και συνεπώς η επιλογή της νομικής βάσεως δεν έχει μόνον θεωρητική σημασία. Πρέπει συνεπώς να απορριφθεί και αυτή η ένσταση του Συμβουλίου.

84. Ως συμπέρασμα πρέπει, συνεπώς, να γίνει δεκτό ότι στην προκειμένη περίπτωση είναι αμφίβολο κατά πόσον οι αποφάσεις εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 93 ΕΚ. Ακόμη όμως και υπό την προϋπόθεση της δυνατότητας εφαρμογής του άρθρου 93 ΕΚ, οι φορολογικές ρυθμίσεις του άρθρου 8, παράγραφοι 2 και 4, πρέπει σε κάθε περίπτωση να θεωρηθούν δευτερεύουσες και μικρότερης σημασίας σε σχέση με τον κύριο στόχο των αποφάσεων, που αφορά την πολιτική μεταφορών. Κατά συνέπεια, το άρθρο 71 ΕΚ μαζί με το άρθρο 300 ΕΚ, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, ΕΚ πρέπει να θεωρηθούν ως οι μόνες νομικές βάσεις των αποφάσεων. Πρέπει συνεπώς να ακυρωθούν οι αποφάσεις στο μέτρο που αναφέρουν ως νομική βάση το άρθρο 93 ΕΚ.

VI — Περιορισμός των αποτελεσμάτων της αποφάσεως

85. Αμφότεροι οι διάδικοι ζήτησαν, για την περίπτωση που θεωρηθεί ακατάλληλη η νομική βάση του άρθρου 93 ΕΚ για τις προσβαλλόμενες αποφάσεις, να περιοριστούν τα αποτελέσματα της αποφάσεως, ώστε να διατηρηθούν τα αποτελέσματα των συμφω-

44 — Βλ. την έκθεση A5-0278/2000 της επιτροπής περιφερειακής πολιτικής, μεταφορών και τουρισμού της 11ης Οκτωβρίου 2000 (Εισηγητής Κωνσταντίνος Χατζιδάκης), σ. 4.

45 — ΕΕ 2001, C 197, σ. 171.

46 — Απόφαση της 26ης Μαρτίου 1987, 45/86, Επιτροπή κατά Συμβουλίου (Σύλλογη 1987, σ. 1493, σκέψη 12), και απόφαση 131/86 (προαναφερθείσα στην υποσημείωση 41, σκέψη 11).

νιών μέχρι την έκδοση αντίστοιχων νέων νομικών πράξεων από το Συμβούλιο.

86. Η εσφαλμένη προσφυγή στο άρθρο 93 ΕΚ ως δεύτερη νομική βάση δεν οδηγεί αναγκαστικά σε ανίσχυρο των προσβαλλομένων αποφάσεων. Ένα τέτοιο σφάλμα στο εισαγωγικό τμήμα μιας κοινοτικής πράξεως αποτελεί καθαρά τυπικό ελάττωμα, εκτός αν κατέστησε μη σύννομη τη διαδικασία εκδόσεως της εν λόγω πράξεως⁴⁷.

87. Σύμφωνα με όσα προαναφέρθηκαν, η εσφαλμένη προσφυγή στο άρθρο 93 ΕΚ μπορεί, λόγω της απαιτούμενης ομοφωνίας στο Συμβούλιο, να επηρεάσει το περιεχόμενο των προσβαλλομένων αποφάσεων. Η διαδικασία πρέπει συνεπώς να θεωρηθεί μη σύννομη.

88. Οι διάδικοι πάντως συμφωνούν ότι η παρούσα διαδικασία δεν θα έπρεπε να θίξει το περιεχόμενο των προσβαλλομένων αποφάσεων. Πέραν αυτού, φαίνεται ενδεδειγμέ-

νο, προς το συμφέρον της προστασίας της εμπιστοσύνης των επιχειρηματιών προς διατήρηση της ρυθμίσεως και για λόγους ασφαλείας δικαίου στις εξωτερικές σχέσεις μεταξύ της Κοινότητας, αφενός, και της Βουλγαρίας και της Ουγγαρίας, αφετέρου, να διατηρηθεί σε ισχύ το περιεχόμενο των προσβαλλομένων αποφάσεων, κατ' ανάλογη εφαρμογή του άρθρου 231, παράγραφος 2, ΕΚ⁴⁸, μέχρις ότου τα αρμόδια όργανα λάβουν τα μέτρα που απορρέουν από την απόφαση επί της υποθέσεως αυτής.

VII — Επί των δικαστικών εξόδων

89. Κατά το άρθρο 69, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα έξοδα, εφόσον υπήρχε σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Δεδομένου ότι το Συμβούλιο ηττήθηκε και η Επιτροπή ζήτησε την καταδίκη του στα δικαστικά έξοδα, το Συμβούλιο πρέπει να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα.

90. Οι παρεμβαίνοντες είναι κράτη μέλη που φέρουν, σύμφωνα με το άρθρο 69, παράγραφος 4, πρώτο εδάφιο, του Κανονισμού Διαδικασίας, τα δικαστικά τους έξοδα.

47 — Βλ. απόφαση της 27ης Σεπτεμβρίου 1988, 165/87, Επιτροπή κατά Συμβουλίου (Σύλλογος 1988, σ. 5545, σκέψη 19), και της 10ης Δεκεμβρίου 2002, C-491/01 (προαναφερθείσα στην υποσημείωση 32, σκέψη 98).

48 — Όσον αφορά την ανάλογη εφαρμογή της διατάξεως αυτής σε άλλες νομικές πράξεις πλην των κανονισμών. Βλ., π.χ., την απόφαση της 6ης Μαρτίου 1979, 92/78, Simmenthal κατά Επιτροπής (Σύλλογος τόμος 1979/1, σ. 407, σκέψεις 106 επ.), όσον αφορά ατομική απόφαση, και την απόφαση της 7ης Ιουλίου 1992, C-295/90, Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου (Σύλλογος 1992, σ. 1-4193, σκέψη 27), όσον αφορά οδηγία.

VIII — Πρόταση

91. Βάσει των προαναφερθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο να αποφανθεί επί της διαφοράς ως εξής:

- 1) Ακυρώνει τις αποφάσεις του Συμβουλίου 2001/265/EK και 2001/266/EK, σχετικά με την υπογραφή συμφωνιών διαμετακομίσεως μεταξύ της Κοινότητας και της Βουλγαρίας και Ουγγαρίας, στο μέτρο που στηρίζονται στο άρθρο 93 ΕΚ.
- 2) Διατηρούνται τα αποτελέσματα των αποφάσεων που ακυρώθηκαν, μέχρις ότου τα κοινοτικά όργανα λάβουν τα απαραίτητα, σύμφωνα με την απόφαση αυτή, μέτρα.
- 3) Καταδικάζει το Συμβούλιο στα δικαστικά έξοδα. Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας και το Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου φέρουν τα έξοδά τους.