ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πέμπτο τμήμα)
της 11ης Σεπτεμβρίου 2003 *

Στην υπόθεση C-211/01,

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη αρχικώς από την M. Wolfcarius και στη συνέχεια από τον W. Wils, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

προσφεύγουσα,

κατά

Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, εκπροσωπουμένου από τον A. Lopes Sabino και την E. Karlsson,

καθού,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

υποστηριζομένου από την

Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, εκπροσωπούμενη από τους W.-D. Plessing και M. Lumma,

και από το

Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου, εκπροσωπούμενο από τους J. Faltz και N. Mackel,

παρεμβαίνοντες,

που έχει ως αντικείμενο την ακύρωση των αποφάσεων 2001/265/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, 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 (ΕΕ L 108, σ. 4), και 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 συνδυασμένων μεταφορών (ΕΕ L 108, σ. 27), αλλά αποκλειστικώς κατά το μέτρο που αυτές βασίζονται στο άρθρο 93 ΕΚ και χωρίς να θίγονται τα αποτελέσματά τους, τα οποία πρέπει να διατηρηθούν σε ισχύ,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

συγκείμενο από τον M. Wathelet (εισηγητή), πρόεδρο τμήματος, τους C. W. A. Timmermans, D. A. O. Edward, A. La Pergola και S. von Bahr, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: S. Alber
γραμματέας: H. A. Rühl, κύριος υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις αγορεύσεις των διαδίκων κατά τη συνεδρίαση της 5ης Φεβρουαρίου 2003, κατά την οποία η Επιτροπή εκπροσωπήθηκε από τον W. Wils και το Συμβούλιο από τον A. Lopes Sabino,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 13ης Μαρτίου 2003,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 23 Μαΐου 2001, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ζήτησε, δυνάμει του άρθρου 230, πρώτο

εδάφιο, ΕΚ, την ακύρωση των αποφάσεων 2001/265/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, 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 (ΕΕ L 108, σ. 4), και 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 συνδυασμένων μεταφορών (ΕΕ L 108, σ. 27, στο εξής: προσβαλλόμενες αποφάσεις), αλλά αποκλειστικώς κατά το μέτρο που αυτές βασίζονται στο άρθρο 93 ΕΚ και χωρίς να θίγονται τα αποτελέσματά τους, τα οποία πρέπει να διατηρηθούν σε ισχύ.

Αντικείμενο της προσφυγής

2 Τον Δεκέμβριο του 1995 του Συμβούλιο εξουσιοδότησε την Επιτροπή να διαπραγματευθεί τη σύναψη συμφωνιών με τη Δημοκρατία της Βουλγαρίας, τη Δημοκρατία της Ουγγαρίας και τη Δημοκρατία της Ρουμανίας, προκειμένου να καθορίσει ορισμένους όρους για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και να διευκολύνει τη διαμετακομιστική διέλευση των οδικών οχημάτων από την επικράτεια των συμβαλλομένων μερών.

3 Οι κατά τα άνω συναφθείσες συμφωνίες μονογράφηκαν, η μεν συμφωνία με τη Δημοκρατία της Βουλγαρίας τον Δεκέμβριο του 1998, η δε συμφωνία με τη Δημοκρατία της Ουγγαρίας τον Απρίλιο του 1999. Κατά την ημερομηνία ασκήσεως της προσφυγής, οι διαπραγματεύσεις με τη Δημοκρατία της Ρουμανίας διεξάγονταν ακόμη.

4 Η Επιτροπή διαβίβασε στο Συμβούλιο δύο προτάσεις αποφάσεως, βάσει του άρθρου 71 ΕΚ, αφορώσες την υπογραφή των εν λόγω συμφωνιών (στο εξής: συμφωνίες) και συνοδευόμενες από προτάσεις για τη μεταγενέστερη σύναψή τους καθώς και για τη μεταξύ κρατών μελών κατανομή των αδειών διαμετακομίσεως (ΕΕ 2000, C 89 E, σ. 36 και 52).

5 Λαμβάνοντας υπόψη το άρθρο 8 εκάστης συμφωνίας, το οποίο φέρει τον τίτλο «Φορολογικές διατάξεις», το Συμβούλιο επέτρεψε την υπογραφή των συμφωνιών αυτών με απόφαση της 28ης Μαρτίου 2000, προσθέτοντας ως νομική βάση, επιπλέον του άρθρου 71 ΕΚ, το άρθρο 93 ΕΚ, το οποίο αφορά την εναρμόνιση των νομοθεσιών περί των φόρων κύκλου εργασιών, των ειδικών φόρων καταναλώσεως και των λοιπών εμμέσων φόρων. Αντιθέτως προς το άρθρο 71 ΕΚ, το οποίο παραπέμπει στη διαδικασία του άρθρου 251 ΕΚ και προβλέπει διαβούλευση με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και με την Επιτροπή των Περιφερειών, το άρθρο 93 ΕΚ προβλέπει ότι το Συμβούλιο αποφασίζει ομόφωνα, προτάσει της Επιτροπής και μετά από γνωμοδότηση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής.

6 Το Συμβούλιο εξέδωσε ομοφώνως, στις 19 Μαρτίου 2001, τις προσβαλλόμενες αποφάσεις, βάσει των άρθρων 71 ΕΚ και 93 ΕΚ, σε συνδυασμό με το άρθρο 300, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, ΕΚ.

7 Εκτιμώντας ότι κακώς το Συμβούλιο βασίστηκε στο άρθρο 93 ΕΚ, η Επιτροπή άσκησε την υπό κρίση προσφυγή, ζητώντας από το Δικαστήριο να ακυρώσει τις προσβαλλόμενες αποφάσεις κατά το μέτρο που βασίζονται στο άρθρο αυτό και να διατηρήσει σε ισχύ τα αποτελέσματα των συμφωνιών μέχρι την εκ μέρους του Συμβουλίου θέσπιση νέων πράξεων συνάψεως.

8 Με διατάξεις της 2ας και της 5ης Οκτωβρίου 2001, ο Πρόεδρος του Δικαστηρίου επέτρεψε στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας και στο Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου να παρέμβουν υπέρ του Συμβουλίου.

Περιεχόμενο των συμφωνιών

9 Οι συμφωνίες έχουν σχεδόν πανομοιότυπο περιεχόμενο. Σύμφωνα με το προοίμιό τους, συμβάλλουν «στην ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς» και στην «εφαρμογή

της κοινής πολιτικής μεταφορών», καθιστώντας δυνατή τη διέλευση των κοινοτικών εμπορευμάτων μέσω Βουλγαρίας και Ουγγαρίας «με τον ταχύτερο και αποτελεσματικότερο δυνατό τρόπο, χωρίς εμπόδια ή διακρίσεις» (δεύτερη αιτιολογική σκέψη), μεριμνώντας συγχρόνως για τη συντονισμένη ανάπτυξη των ροών μεταφορών, για την προστασία του περιβάλλοντος και για την τήρηση της «αρχής της βιώσιμης κινητικότητας» (τέταρτη αιτιολογική σκέψη).

10 Το άρθρο 1 εκάστης συμφωνίας ορίζει ότι αυτές έχουν ως σκοπό να προωθηθεί η συνεργασία μεταξύ των συμβαλλομένων μερών στον τομέα των μεταφορών εμπορευμάτων, ειδικότερα δε στον τομέα της οδικής κυκλοφορίας διαμετακόμισης, και επιδιώκουν να εξασφαλιστεί για τον σκοπό αυτόν η συντονισμένη ανάπτυξη των μεταφορών μεταξύ και μέσω των εδαφών των συμβαλλομένων μερών.

11 Κατά το άρθρο 2 των συμφωνιών αυτών:

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

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

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

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

— τη συνεργασία για την ανάπτυξη ενός συστήματος μεταφορών που ανταποκρίνεται, μεταξύ άλλων, στις ανάγκες του περιβάλλοντος,

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

12 Ο τίτλος ΙΙ εκάστης συμφωνίας αφορά τις «Συνδυασμένες μεταφορές» και ο τίτλος ΙΙΙ τις «Οδικές μεταφορές». Ο τελευταίος αυτός τίτλος, στη συμφωνία που συνήφθη με τη Δημοκρατία της Ουγγαρίας, περιλαμβάνει το άρθρο 8, με τον τίτλο «Φορολογικές διατάξεις», κατά το οποίο:

«Στην περίπτωση μεταφορών βάσει της παρούσας συμφωνίας:

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

2) Τα οδικά οχήματα που είναι ταξινομημένα 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.

Τα οδικά οχήματα δεν εξαιρούνται από την καταβολή φόρων και τελών για τα καύσιμα κινητήρων, υπό την επιφύλαξη του άρθρου 8, παράγραφος 4, και διοδίων και τελών που επιβάλλονται για τη χρήση της υποδομής.

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 διόδια σε δίκτυα όπου εισπράττονται τέλη για τη χρήση γεφυρών, σηράγγων και ορεινών διαβάσεων.

4) Τα ακόλουθα είδη εξαιρούνται από δασμούς και από όλους τους φόρους και τέλη κατά την εισαγωγή 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 μόνιμα στερεωμένες δεξαμενές είναι οι σχεδιασθείσες από τον κατασκευαστή για τον τύπο του εν λόγω οδικού οχήματος·

β) καύσιμα που περιέχονται στις μόνιμα στερεωμένες δεξαμενές ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων οχημάτων και χρησιμοποιούνται για τα ψυκτικά συστήματα των ψυγείων, όταν οι δεξαμενές είναι οι σχεδιασθείσες από τον κατασκευαστή για τον τύπο του εν λόγω οδικού οχήματος·

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 πρέπει να επανεξαχθούν ή να καταστραφούν υπό τον έλεγχο της αρμόδιας τελωνειακής αρχής του άλλου συμβαλλόμενου μέρους.

5) Υπό την επιφύλαξη του άρθρου 8, παράγραφος 2, δεύτερο εδάφιο, 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 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.»

13 Το άρθρο 8 της συμφωνίας που συνήφθη με τη Δημοκρατία της Βουλγαρίας έχει πανομοιότυπη διατύπωση, εξαιρουμένου του σημείου 2, δεύτερο εδάφιο, το οποίο έχει ως εξής:

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

καθώς και της αρχής του σημείου 4 και του στοιχείου β' του σημείου αυτού, που έχουν ως εξής:

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

[...]

β) καύσιμα που περιέχονται στις δεξαμενές ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων οχημάτων και τα οποία χρησιμοποιούνται για τα ψυκτικά συστήματα των ψυγείων».

14 Ο τίτλος IV των συμφωνιών αφορά την απλούστευση των διατυπώσεων και ο τίτλος V περιέχει τις τελικές διατάξεις, που αφορούν τη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής των συμφωνιών, τη σύσταση μικτής επιτροπής, τις παραβάσεις, τη διάρκεια, την καταγγελία, τις γλώσσες καταρτίσεως και την έναρξη ισχύος των συμφωνιών, καθώς και το καθεστώς που προσδίδεται στα παραρτήματα.

Επί της ουσίας

Επιχειρηματολογία των διαδίκων

15 Η Επιτροπή φρονεί ότι οι προσβαλλόμενες αποφάσεις έπρεπε να έχουν εκδοθεί αποκλειστικώς βάσει του άρθρου 71 ΕΚ.

16 Κατ' αρχάς, προβάλλει το ευρύ περιεχόμενο που αναγνωρίζεται στην κοινή πολιτική μεταφορών υπό το πρίσμα των άρθρων 3, στοιχείο στ', ΕΚ, 70 ΕΚ και 71 ΕΚ καθώς και της νομολογίας του Δικαστηρίου (βλ. απόφαση της 31ης Μαρτίου 1971, 22/70, Επιτροπή κατά Συμβουλίου, Συλλογή τόμος 1969-1971, σ. 729, σκέψεις 20 έως 26, και γνωμοδοτήσεις 1/76, της 26ης Απριλίου 1977, Συλλογή τόμος 1977, σ. 211, 1/94, της 15ης Νοεμβρίου 1994, Συλλογή 1994, σ. I-5267, σκέψη 76, και 2/92, της 24ης Μαρτίου 1995, Συλλογή 1995, σ. I-521).

17 Εξάλλου, προς τούτο συνηγορεί το γράμμα του άρθρου 70 ΕΚ, κατά το οποίο «τα κράτη μέλη επιδιώκουν τους στόχους της Συνθήκης [...] στο πλαίσιο κοινής πολιτικής μεταφορών», και του άρθρου 71 ΕΚ, το οποίο επιτρέπει στην Κοινότητα να θεσπίζει «κάθε άλλη χρήσιμη διάταξη».

18 Προς στήριξη της ερμηνείας αυτής, η Επιτροπή παραθέτει ορισμένες εσωτερικές κοινοτικές πράξεις στον τομέα των μεταφορών, οι οποίες βασίζονται σε μία και μόνη νομική βάση, ενώ περιλαμβάνουν συναφείς διατάξεις σχετικές με την επαγγελματική επιμόρφωση, την προστασία του περιβάλλοντος ή ακόμη την καταπολέμηση του θορύβου [βλ. οδηγίες 94/58/ΕΚ του Συμβουλίου, της 22ας Νοεμβρίου 1994, σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών (ΕΕ L 319, σ. 28), 2000/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου (ΕΕ L 332, σ. 81), και 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, τόμος 1, δεύτερο μέρος, κεφάλαιο 2, δεύτερη έκδοση (1988) (ΕΕ L 76, σ. 21)]. Η Επιτροπή παραθέτει επίσης δύο διεθνείς συμφωνίες συναφθείσες βάσει του άρθρου 75 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρου 71 ΕΚ), ενώ περιέχουν φορολογικές διατάξεις [αποφάσεις 93/409/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουλίου 1993, περί συνάψεως συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και της Δημοκρατίας της Σλοβενίας στον τομέα των μεταφορών (ΕΕ L 189, σ. 160), και 97/832/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 1997, σχετικά με τη σύναψη συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Πρώην Γιουγκοσλαβικής Δημοκρατίας της Μακεδονίας στον τομέα των μεταφορών (ΕΕ L 348, σ. 169)].

19 Περαιτέρω, η Επιτροπή φρονεί ότι το άρθρο 8 των συμφωνιών, αντιθέτως προς τις εντυπώσεις που θα μπορούσε να δημιουργήσει ο τίτλος του, περιέχει μερικές μόνο διατάξεις φορολογικής φύσεως. Συγκεκριμένα, οι διατάξεις αυτές υπενθυμίζουν απλώς την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων λόγω ιθαγενείας στη φορολογία των οδικών οχημάτων και σε οιαδήποτε άλλη μορφή τελών που επιβάλλονται για τη χρήση της οδικής υποδομής μεταφορών (σημείο 1). Όσον αφορά τα οδικά οχήματα που είναι ταξινομημένα σε ένα συμβαλλόμενο μέρος, προβλέπεται απαλλαγή από τα τέλη κυκλοφορίας και από τους φόρους που επιβάλλονται για τις μεταφορές στο έδαφος του άλλου συμβαλλομένου μέρους, πλην των φόρων στα καύσιμα κινητήρων, των διοδίων και των τελών που επιβάλλονται για τη χρήση της υποδομής (σημείο 2). Τέλος, προβλέπεται απαλλαγή για τα καύσιμα που περιέχονται στις δεξαμενές των οχημάτων και για τα λιπαντικά που είναι αναγκαία για το ταξίδι, καθώς και για τα ανταλλακτικά που απαιτούνται για την επισκευή οχήματος το οποίο υπέστη βλάβη κατά την εκτέλεση διεθνούς οδικής μεταφοράς (σημείο 4).

20 Τα λοιπά σημεία δεν αφορούν φορολογικές επιβαρύνσεις ή αφορούν μόνον την τρίτη συμβαλλόμενη χώρα. Έτσι, αφενός, δεδομένου ότι οι διατάξεις περί διοδίων και τελωνείων δεν είναι φορολογικής φύσεως, δεν εμπίπτουν στο άρθρο 93 ΕΚ· οι δασμοί (και οι επιβαρύνσεις ισοδυνάμου αποτελέσματος) δεν εμπίπτουν στο φορολογικό κοινοτικό δίκαιο, αλλά στη νομοθεσία περί τελωνειακής ενώσεως, και τα διόδια δεν αποτελούν φόρους, αλλά την αντιπαροχή υπηρεσίας παρεχομένης προς τον χρήστη της οδικής υποδομής (βλ., υπό την έννοια αυτή, αποφάσεις της 12ης Σεπτεμβρίου 2000, C-276/97, Επιτροπή κατά Γαλλίας, Συλλογή 2000, σ. I-6251, ιδίως σκέψεις 32, 35 και 36, και της 18ης Ιανουαρίου 2001, C-83/99, Επιτροπή κατά Ισπανίας, Συλλογή 2001, σ. I-445, σκέψη 11). Αφετέρου, το άρθρο 8, σημείο 5, των συμφωνιών περιέχει δέσμευση εκ μέρους της τρίτης συμβαλλομένης χώρας να μην επιβάλλει ειδικά τέλη στα υπό διαμετακόμιση φορτηγά των κρατών μελών των οποίων το βάρος και οι διαστάσεις υπερβαίνουν τα επιτρεπόμενα στην Ουγγαρία και στη Βουλγαρία όρια, ενώ είναι σύμφωνα προς την οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (ΕΕ L 235, σ. 59).

21 Από τα ανωτέρω η Επιτροπή συνάγει ότι το άρθρο 8 των συμφωνιών καλύπτει τα δευτερεύουσας φύσεως συνοδευτικά μέσα, συμβάλλοντας στην υλοποίηση του

συνδεομένου με την πολιτική μεταφορών στόχου, δηλαδή του στόχου της απλουστεύσεως της οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων και της προωθήσεως των συνδυασμένων μεταφορών μεταξύ της Ελλάδος και των άλλων κρατών μελών, σύμφωνα εξάλλου προς τις κατευθυντήριες γραμμές των διαπραγματεύσεων τις οποίες απηύθυνε το Συμβούλιο στην Επιτροπή.

22 Το άρθρο 8 των οδηγιών, απαγορεύοντας απλώς τις διακρίσεις λόγω ιθαγενείας και προλαμβάνοντας τη διπλή φορολογία, δεν περιλαμβάνει κανένα μέτρο εναρμονίσεως και ουδόλως είναι αναπόσπαστο από τις συμφωνίες. Η Επιτροπή προσθέτει ότι τα φορολογικής φύσεως ζητήματα των οποίων άπτεται το άρθρο 8 των εν λόγω συμφωνιών έχουν ήδη αποτελέσει αντικείμενο εναρμονίσεως σε κοινοτικό επίπεδο [βλ. την 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), και τις οδηγίες 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), 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), και 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)].

23 Η Επιτροπή υπενθυμίζει τέλος ότι, κατά παγία νομολογία, η επιλογή της νομικής βάσεως μιας πράξεως πρέπει να στηρίζεται σε αντικειμενικά στοιχεία επιδεχόμενα δικαστικό έλεγχο, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται, ιδίως, ο σκοπός και το περιεχόμενο της πράξεως (αποφάσεις της 23ης Φεβρουαρίου 1999, C-42/97, Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου, Συλλογή 1999, σ. I-869, σκέψη 36, και της 4ης Απριλίου 2000, C-269/97, Επιτροπή κατά Συμβουλίου, Συλλογή 2000, σ. I-2257, σκέψη 43). Εντούτοις, ενίοτε τα κοινοτικά μέτρα ή οι κοινοτικές δράσεις που θεσπίζει ένα νομοθέτημα επιδιώκουν διαφορετικούς σκοπούς, εμπίπτοντες σε διαφορετικές νομικές βάσεις. Σε μια τέτοια περίπτωση, για να καθοριστεί η κατάλληλη νομική βάση πρέπει να εκτιμηθεί αν τα υπό εξέταση μέτρα συνδέονται πρωτίστως ή κατά κύριο λόγο με έναν τομέα δράσεως έχοντα μόνο παρακολουθηματικού χαρακτήρα συνέπειες επί άλλων πολιτικών ή αν οι δύο πτυχές είναι εξίσου ουσιώδεις. Στην πρώτη περίπτωση, η χρησιμοποίηση μιας μόνο νομικής βάσεως είναι αρκετή (αποφάσεις της 4ης Οκτωβρίου 1991, C-70/88, Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου, Συλλογή 1991, σ. I-4529, σκέψη 17, και της 26ης Μαρτίου 1996, C-271/94, Κοινοβούλιο κατά

Συμβουλίου, Συλλογή 1996, σ. I-1689, σκέψεις 32 και 33)· στην άλλη περίπτωση, το κοινοτικό όργανο οφείλει να εκδώσει την πράξη με βάση τις δύο διατάξεις επί των οποίων στηρίζεται η αρμοδιότητά του. Εντούτοις, η σώρευση αυτή αποκλείεται όταν οι διαδικασίες που προβλέπονται για τη μία και την άλλη νομική βάση είναι ασυμβίβαστες (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 11ης Ιουνίου 1991, C-300/89, Επιτροπή κατά Συμβουλίου, καλούμενη «διοξείδιο του τιτανίου», Συλλογή 1991, σ. I-2867, σκέψεις 17 και 21, και της 25ης Φεβρουαρίου 1999, C-164/97 και C-165/97, Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου, Συλλογή 1999, σ. I-1139, σκέψη 14).

24 Εν προκειμένω, η Επιτροπή φρονεί ότι το συστατικό μέρος των συμφωνιών που συνδέεται με τις μεταφορές αποτελεί αναμφισβήτητα το κέντρο βάρους τους. Επιπλέον, οι νομικές βάσεις των άρθρων 71 ΕΚ και 93 ΕΚ είναι ασυμβίβαστες, υπό την έννοια της αποφάσεως «διοξείδιο του τιτανίου», κατά το μέτρο που το άρθρο 93 ΕΚ απαιτεί ομοφωνία στο πλαίσιο του Συμβουλίου και απλή διαβούλευση με το Κοινοβούλιο. Βεβαίως, κατά την Επιτροπή, το ζήτημα των προνομιών του Κοινοβουλίου δεν τέθηκε εν προκειμένω, λόγω της χρήσεως της διαδικασίας του άρθρου 300, παράγραφος 3, ΕΚ, που διέπει τη σύναψη διεθνών συμφωνιών. Παρά ταύτα, η απαίτηση περί ομοφωνίας στο πλαίσιο του Συμβουλίου μεταβάλλει ριζικώς τη διαδικασία συνάψεως συμβάσεων διαμετακομίσεως, η οποία υπόκειται συνήθως σε ειδική πλειοψηφία.

25 Το Συμβούλιο υποστηρίζει ότι, λαμβανομένου υπόψη του άρθρου 8 των συμφωνιών, ήταν αναγκαία η σύναψή τους επί της διττής νομικής βάσεως των άρθρων 71 ΕΚ και 93 ΕΚ.

26 Κατά το Συμβούλιο, οι όροι «κάθε άλλη χρήσιμη διάταξη» που περιέχονται στο άρθρο 71, παράγραφος 1, στοιχείο δ', ΕΚ δεν εξουσιοδοτούν τον κοινοτικό νομοθέτη να αγνοήσει τις ειδικές νομικές βάσεις, οσάκις επιδιώκονται αυτοτελείς και αυτόνομοι σκοποί. Εν προκειμένω, η επιλεγείσα από το Συμβούλιο διττή νομική βάση δικαιολογείται κατά το μέτρο που με τον σκοπό και το περιεχόμενο των συμφωνιών που αποτέλεσαν αντικείμενο διαπραγματεύσεως επιδιώκονται αυτοτελώς και αυτονόμως ένας στόχος σχετικός με τις μεταφορές και ένας φορολογικός στόχος, οι οποίοι δύνανται να διαχωρισθούν, χωρίς να μπορεί να θεωρηθεί ο ένας ως κύριος και ο έτερος ως παρεπόμενος.

27 Το άρθρο 8 εκάστης συμφωνίας, το οποίο συνεπάγεται την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών όσον αφορά τη φορολογία των οδικών οχημάτων και τις φορολογικές επιβαρύνσεις (σημείο 1), τους φόρους και τα τέλη επί των οχημάτων ή τους ειδικούς φόρους ή τέλη που επιβάλλονται για τις μεταφορές (σημείο 2), και τους φόρους επί των καυσίμων που περιέχονται στις δεξαμενές των οχημάτων (σημείο 4, στοιχεία α' και β'), επί των λιπαντικών (σημείο 4, στοιχείο γ') και επί των ανταλλακτικών (σημείο 4, στοιχείο δ'), θα μπορούσε να αποτελέσει αντικείμενο αυτοτελούς συμφωνίας, προς σύναψη με την έκδοση αυτόνομης αποφάσεως. Η οικονομία της διαδικασίας δεν μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα να παραγνωρίζονται οι κατ' ανάθεση αρμοδιότητες και οι εσωτερικές διαδικασίες της Κοινότητας.

28 Προς στήριξη της απόψεώς του, το Συμβούλιο παραθέτει μεγάλο αριθμό πράξεων οι οποίες εμπίπτουν στην κοινή πολιτική μεταφορών και οι οποίες, λόγω της υπάρξεως φορολογικών διατάξεων δυναμένων να διαχωρισθούν από την εν λόγω πράξη, βασίστηκαν στο άρθρο 99 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρο 93 ΕΚ) ή στο άρθρο 93 ΕΚ.

29 Παραθέτει επίσης την απόφαση της 5ης Ιουλίου 1995, C-21/94, Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου (Συλλογή 1995, σ. I-1827), με την οποία το Δικαστήριο ακύρωσε την οδηγία 93/89/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 1993, σχετικά με την εφαρμογή, εκ μέρους των κρατών μελών, των φόρων επί ορισμένων οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για οδική μεταφορά εμπορευμάτων, καθώς και των διοδίων και τελών χρήσης που εισπράττονται για τη χρησιμοποίηση ορισμένων έργων υποδομής (ΕΕ L 279, σ. 32), χωρίς να θίξει τη διττή νομική βάση, δηλαδή τα άρθρα 75 και 99 της Συνθήκης.

30 Σο ίδιο πλαίσιο, το Συμβούλιο ισχυρίζεται ότι, με την απόφαση της 3ης Δεκεμβρίου 1996, C-268/94, Πορτογαλία κατά Συμβουλίου (Συλλογή 1996, σ. I-6177, σκέψη 39), το Δικαστήριο έκρινε ότι το γεγονός ότι μια συμφωνία συνεργασίας για την ανάπτυξη περιλαμβάνει ρήτρες επί διαφόρων ειδικών θεμάτων πρέπει να θεωρηθεί ότι δεν μπορεί να μεταβάλει τον νομικό χαρακτηρισμό μιας συμφωνίας που επιβάλλεται να χωρήσει με γνώμονα το βασικό αντικείμενό της και όχι σε συνάρτηση με ειδικές ρήτρες, υπό την προϋπόθεση ότι οι ρήτρες αυτές δεν συνεπάγονται υποχρεώσεις τέτοιας εκτάσεως στα ρυθμίζομενα ειδικά θέματα, ώστε οι οικείες υποχρεώσεις να συνιστούν στην πραγματικότητα διακεκριμένους στόχους από εκείνους της συνεργασίας για την ανάπτυξη. Αυτό ακριβώς όμως είναι το περιεχόμενο του άρθρου 8 εκάστης συμφωνίας.

31 Οι δύο διεθνείς συμφωνίες με τη Δημοκρατία της Σλοβενίας και με την πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, τις οποίες παραθέτει η Επιτροπή, δεν ενισχύουν τη θέση της, κατά το μέτρο που οι οικείες διατάξεις των συμφωνιών αυτών δεν περιέχουν δεσμευτικά μέτρα, με λειτουργικές συνέπειες για το φορολογικό σύστημα των συμβαλλομένων μερών, ώστε να συνεπάγονται εναρμόνιση των νομοθεσιών των κρατών μελών, βασιζόμενη στο άρθρο 99 της Συνθήκης. Επομένως, κατά το Συμβούλιο, για τη σύναψη των συμφωνιών αυτών απαιτούνταν ως νομική βάση μόνον το άρθρο 75 της Συνθήκης.

32 Όσον αφορά το επιχείρημα που αντλείται από την προπαρατεθείσα απόφαση «διοξείδιο του τιτανίου», σχετικό με τον δήθεν ασυμβίβαστο χαρακτήρα των διαδικασιών των άρθρων 71 ΕΚ και 93 ΕΚ, το Συμβούλιο ισχυρίζεται ότι η Συνθήκη τροποποιήθηκε μετά την έκδοση της αποφάσεως αυτής, προκειμένου να παράσχει στο Συμβούλιο τη δυνατότητα να αποφαίνεται ομοφώνως στο πλαίσιο της διαδικασίας του άρθρου 251 ΕΚ, επί παραδείγματι στον τομέα της πολιτιστικής πολιτικής (βλ. άρθρο 151 ΕΚ). Συνεπώς, η απόφαση «διοξείδιο του τιτανίου» δεν ισχύει πλέον, δεδομένου ότι τίποτε δεν εμποδίζει πια τη θέσπιση πράξεως συνδυάζουσας την ομοφωνία στο πλαίσιο του Συμβουλίου με τη διαδικασία συναποφάσεως.

33 Το Συμβούλιο προσθέτει ότι, εν πάση περιπτώσει, όσον αφορά τις προσβαλλόμενες αποφάσεις, το άρθρο 300, παράγραφος 3, ΕΚ επιβάλλει μόνον τη διαβούλευση με το Κοινοβούλιο, ακόμη και σε περίπτωση που η σύναψη των συμφωνιών βασίζεται αποκλειστικώς στο άρθρο 71 ΕΚ.

34 Η Γερμανική και η Λουξεμβουργιανή Κυβέρνηση συντάσσονται με τα αιτήματα του Συμβουλίου. Φρονούν ότι το άρθρο 8, του οποίου τα σημεία 1, 2 και 4 συνεπάγονται εναρμόνιση των εμμέσων φόρων εντός των κρατών μελών, είναι αυτόνομο και μπορεί να διαχωρισθεί από το λοιπό μέρος των συμφωνιών.

35 Η Γερμανική Κυβέρνηση προσθέτει ότι, κατά τη Συνθήκη, η φορολογική πολιτική έχει οριζόντιο χαρακτήρα. Έτσι, τα μέτρα φορολογικής πολιτικής αφορούν συχνά

άλλους τομείς, όπως τον τομέα της ενέργειας. Ένας κανόνας οριζόντιας εξουσιοδοτήσεως προέχει πάντοτε των κατά τομείς νομικών βάσεων, όπως το άρθρο 71 ΕΚ. Τούτο εξηγεί για ποιο λόγο, σε περίπτωση συγκρούσεως μεταξύ των δύο κανόνων οριζόντιας εξουσιοδοτήσεως, δηλαδή του άρθρου 95 ΕΚ, στον τομέα της προσεγγίσεως των εθνικών νομοθεσιών προς υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς, και του άρθρου 93 ΕΚ, οι συγγραφείς της Συνθήκης προέβλεψαν ρητώς στο άρθρο 95, παράγραφος 1, ΕΚ ότι το άρθρο αυτό έχει εφαρμογή εκτός αν η Συνθήκη ορίζει άλλως.

36 Κατά τη Γερμανική και τη Λουξεμβουργιανή Κυβέρνηση, το επιχείρημα που αντλεί η Επιτροπή από μια διασταλτική ερμηνεία του άρθρου 71, παράγραφος 1, στοιχείο δ', ΕΚ θίγει τον κανόνα της ειδικής εξουσιοδοτήσεως τον οποίο περιέχει το άρθρο 93 ΕΚ.

37 Τέλος, όπως και το Συμβούλιο, η Γερμανική και η Λουξεμβουργιανή Κυβέρνηση φρονούν ότι η απόφαση «διοξείδιο του τιτανίου» δεν ισχύει πλέον, λαμβανομένου υπόψη του ότι στη Συνθήκη προστέθηκαν νομικές βάσεις προβλέπουσες συγχρόνως τη χρήση της διαδικασίας συναποφάσεως και την ομοφωνία στο πλαίσιο του Συμβουλίου.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

38 Κατά παγία νομολογία, η επιλογή της νομικής βάσεως μιας κοινοτικής πράξεως πρέπει να στηρίζεται σε αντικειμενικά στοιχεία επιδεχόμενα δικαστικό έλεγχο, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται, ιδίως, ο σκοπός και το περιεχόμενο της πράξεως (βλ., μεταξύ άλλων, προπαρατεθείσες αποφάσεις της 11ης Ιουνίου 1991, Επιτροπή κατά Συμβουλίου, σκέψη 10, και της 4ης Απριλίου 2000, Επιτροπή κατά Συμβουλίου, σκέψη 43).

39 Αν από την εξέταση κοινοτικής πράξεως αποδεικνύεται ότι αυτή επιδιώκει διττό στόχο ή ότι απαρτίζεται από δύο συνιστώσες από τις οποίες η μία μπορεί να χαρα-

κτηριστεί ως κύρια ή δεσπόζουσα, ενώ η άλλη είναι απλώς παρακολουθηματική, η πράξη πρέπει να στηρίζεται σε μία και μόνο νομική βάση, ήτοι εκείνη που απαιτείται από τον κύριο ή δεσπόζοντα στόχο ή η από την κύρια ή δεσπόζουσα συνιστώσα (βλ., υπό την έννοια αυτή, μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 17ης Μαρτίου 1993, C-155/91, Επιτροπή κατά Συμβουλίου, Συλλογή 1993, σ. I-939, σκέψεις 19 και 21, και της 30ής Ιανουαρίου 2001, C-36/98, Ισπανία κατά Συμβουλίου, Συλλογή 2001, σ. I-779, σκέψη 59).

40 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 πρέπει να στηρίζεται στις αντίστοιχες διαφορετικές νομικές βάσεις (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 19ης Σεπτεμβρίου 2002, C-336/00, Huber, Συλλογή 2002, σ. I-7699, σκέψη 31, και της 12ης Δεκεμβρίου 2002, C-281/01, Επιτροπή κατά Συμβουλίου, Συλλογή 2002, σ. I-2049, σκέψη 35, και γνωμοδότηση 2/00, της 6ης Δεκεμβρίου 2001, Συλλογή 2001, σ. I-9713, σκέψη 23).

41 Εν προκειμένω, δεν αμφισβητείται ότι οι συμφωνίες επιδιώκουν σκοπό σχετικό με την πολιτική μεταφορών και έχουν περιεχόμενο που αφορά τον σκοπό αυτόν. Ωσαύτως οι διάδικοι δεν διαφωνούν ως προς αυτή καθαυτή την ύπαρξη φορολογικών διατάξεων στις συμφωνίες. Έτσι, η Επιτροπή δεν αμφισβητεί ότι ορισμένες διατάξεις του άρθρου 8 των συμφωνιών, δηλαδή τα σημεία 1, 2 και 4, στις οποίες στηρίζεται το Συμβούλιο για να προβάλει την άποψή του, έχουν αυτόν τον χαρακτήρα.

42 Αντιθέτως, οι διάδικοι διαφωνούν ως προς κατά πόσον ο σκοπός και το περιεχόμενο του άρθρου 8 των συμφωνιών δικαιολογούν τη χρησιμοποίηση, για τη σύναψή τους, του άρθρου 93 ΕΚ ως νομικής βάσεως επιπλέον του άρθρου 71 ΕΚ.

43 Συνεπώς, αφού εντοπισθούν οι φορολογικής φύσεως διατάξεις των συμφωνιών, πρέπει να επισημανθεί ο σκοπός τους και να ελεγχθεί αν αυτός διακρίνεται από τον σκοπό που σχετίζεται με την πολιτική μεταφορών, χωρίς να είναι δευτερεύων και έμμεσος σε σχέση με τον τελευταίο, ώστε να δικαιολογεί τη χρησιμοποίηση του άρθρου 93 ΕΚ, επιπλέον του άρθρου 71 ΕΚ, για την έκδοση των προσβαλλομένων αποφάσεων.

44 Συναφώς, υπογραμμίζεται ότι το άρθρο 2, παράγραφος 2, των συμφωνιών, το οποίο οριοθετεί το πεδίο εφαρμογής τους, αναφέρει, στη δεύτερη περίπτωσή του, τα «συνοδευτικά μέτρα, νομικής και διοικητικής φύσης, περιλαμβανομένων των μέτρων [...] φορολογικού [...] χαρακτήρα».

45 Τα μέτρα αυτά διευκρινίζονται στο άρθρο 8 των συμφωνιών.

46 Από την εξέταση του άρθρου αυτού προκύπτει ότι μόνον τα σημεία 1, 2 και 4 έχουν φορολογικό περιεχόμενο και ότι αφορούν, αφενός, την εφαρμογή της αρχής της απαγορεύσεως των διακρίσεων στη φορολογία των οδικών οχημάτων και στην επιβολή άλλων φορολογικών επιβαρύνσεων και, αφετέρου, τη χορήγηση απαλλαγών από τους φόρους που επιβάλλονται για την κυκλοφορία και την κατοχή οχημάτων και από τους φόρους που επιβάλλονται στις μεταφορές, στα καύσιμα που περιέχονται στις δεξαμενές, στα λιπαντικά, στα ανταλλακτικά και στα αναγκαία σε περίπτωση βλάβης εργαλεία.

47 Τέτοιου είδους διατάξεις, ιδίως οι σχετικές προς τις φορολογικές απαλλαγές, πραγματοποιούν εναρμόνιση των περί εμμέσων φόρων νομοθεσιών των κρατών μελών, για τις ανάγκες της εφαρμογής των συμφωνιών.

48 Ακόμη και αν γίνει δεκτό ότι η προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών την οποία συνεπάγεται το άρθρο 8 των συμφωνιών είναι αναγκαία για την εξασφάλιση της εγκαθιδρύσεως και της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, όπως επιβάλλει το άρθρο 93 ΕΚ, προκειμένου να χρησιμοποιηθεί αυτό ως νομική βάση μιας κοινοτικής πράξεως, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, εν πάση περιπτώσει, η πτυχή των συμφωνιών η οποία άπτεται της εναρμονίσεως των φορολογικών νομοθεσιών έχει, από πλευράς του σκοπού και του περιεχομένου των συμφωνιών αυτών, μόνο δευτερεύοντα και έμμεσο χαρακτήρα σε σχέση με τον σχετικό με την πολιτική μεταφορών σκοπό τον οποίο επιδιώκουν.

49 Πράγματι, η αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων στη φορολογία των οδικών οχημάτων και στις άλλες φορολογικές επιβαρύνσεις, η οποία διατυπώνεται στο άρθρο 8, σημείο 1, και οι διάφορες φορολογικές απαλλαγές τις οποίες προβλέπει το άρθρο 8, σημεία 2 και 4, συνδέονται στενά προς την απλούστευση της διαμετακομιστικής διελεύσεως μέσω της Βουλγαρίας και της Ουγγαρίας προς διευκόλυνση της μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ της Ελλάδος και των άλλων κρατών μελών. Εξάλλου, το άρθρο 2 των συμφωνιών, το οποίο αφορά το πεδίο εφαρμογής τους, όπως προκύπτει από τη σκέψη 44 της παρούσας αποφάσεως, χαρακτηρίζει τα φορολογικά μέτρα ως «συνοδευτικά μέτρα».

50 Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι το Συμβούλιο έπρεπε να χρησιμοποιήσει αποκλειστικώς το άρθρο 71 ΕΚ, σε συνδυασμό με το άρθρο 300, παράγραφος 3, ΕΚ, ως νομική βάση των προσβαλλομένων αποφάσεων.

51 Υπό τις συνθήκες αυτές, δεν υπάρχει λόγος να εξετασθούν τα άλλα επιχειρήματα της Επιτροπής όσον αφορά την έκταση εφαρμογής των άρθρων 70 ΕΚ και 71 ΕΚ σε σχέση με τους άλλους στόχους της Συνθήκης ή ακόμη τα επιχειρήματα που αφορούν την προπαρατεθείσα απόφαση «διοξείδιο του τιτανίου».

52 Κατ' αρχήν, η εσφαλμένη χρησιμοποίηση ενός άρθρου της Συνθήκης ως νομικής βάσεως, με συνέπεια τη λήψη μιας αποφάσεως στο πλαίσιο του Συμβουλίου ομοφώνως αντί με ειδική πλειοψηφία, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως αμιγώς τυπική πλημμέλεια, δεδομένου ότι η μεταβολή του τρόπου ψηφοφορίας μπορεί να έχει συνέπειες επί του περιεχομένου της εκδιδομένης πράξεως.

53 Συνεπώς, δεδομένου ότι γίνεται μνεία του άρθρου 93 ΕΚ ως νομικής βάσεως των προσβαλλομένων αποφάσεων, οι εν λόγω αποφάσεις πρέπει να ακυρωθούν.

Περιορισμός των αποτελεσμάτων της αποφάσεως του Δικαστηρίου

54 Η Επιτροπή και το Συμβούλιο ζήτησαν, σε περίπτωση που γίνει δεκτή η προσφυγή, να περιορισθούν τα αποτελέσματα της αποφάσεως του Δικαστηρίου, ούτως ώστε τα αποτελέσματα των συμφωνιών να διατηρηθούν σε ισχύ μέχρι την εκ μέρους του Συμβουλίου θέσπιση νέων πράξεων για τη σύναψη των συμφωνιών.

55 Δεν αμφισβητείται ότι το περιεχόμενο διεθνών συμφωνιών δεν μπορεί να μεταβληθεί μονομερώς, χωρίς τη διεξαγωγή νέων διαπραγματεύσεων μεταξύ των συμβαλλομένων μερών.

56 Επιπλέον, οι διάδικοι συμφωνούν να θεωρηθεί ότι το ουσιαστικό περιεχόμενο των συμφωνιών ουδόλως εθίγη από τη μεταξύ τους ένδικη διαφορά και καθιστούν γνωστό ότι ουδόλως είχαν την πρόθεση να κινήσουν εν νέου διαπραγματεύσεις με τους αντισυμβαλλομένους.

57 Υπό τις συνθήκες αυτές, προκειμένου να αποφευχθεί κάθε ανασφάλεια δικαίου ως προς την εφαρμογή, στην κοινοτική έννομη τάξη, των διεθνών δεσμεύσεων που ανέλαβε η Κοινότητα, πρέπει να διατηρηθούν σε ισχύ τα αποτελέσματα των προσβαλλομένων αποφάσεων μέχρι τη θέσπιση των αναγκαίων μέτρων για την εκτέλεση της παρούσας αποφάσεως.

Επί των δικαστικών εξόδων

58 Κατά το άρθρο 69, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπήρξε σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Επειδή η Επιτροπή ζήτησε την καταδίκη του Συμβουλίου στα δικαστικά έξοδα και το Συμβούλιο ηττήθηκε, επιβάλλεται η καταδίκη του στα δικαστικά έξοδα.

59 Κατ' εφαρμογήν του άρθρου 69, παράγραφος 4, δεύτερο εδάφιο, του ίδιου κανονισμού, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας και το Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου που παρενέβησαν στη δίκη φέρουν τα δικαστικά έξοδά τους.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα)

αποφασίζει:

1) Ακυρώνει τις αποφάσεις 2001/265/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, 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, και 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 συνδυασμένων μεταφορών.

2) Τα αποτελέσματα των αποφάσεων αυτών διατηρούνται σε ισχύ μέχρι τη θέσπιση των αναγκαίων μέτρων για την εκτέλεση της παρούσας αποφάσεως.

3) Καταδικάζει το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ενώσεως στα δικαστικά έξοδα.

4) Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας και το Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου φέρουν τα δικαστικά έξοδά τους.

Wathelet Timmermans Edward

La Pergola von Bahr

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 11 Σεπτεμβρίου 2003.

Ο Γραμματέας

R. Grass

Ο Πρόεδρος του πέμπτου τμήματος

M. Wathelet