

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ
της 5ης Ιουλίου 1995 *

Στην υπόθεση C-21/94,

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, εκπροσωπούμενο από τους Johann Schoo, προϊστάμενο τμήματος της Νομικής Υπηρεσίας, και Ιωάννη Παντάλη, μέλος της ίδιας υπηρεσίας, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο τη Γενική Γραμματεία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, Kirchberg,

προσφεύγον,

κατά

Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, εκπροσωπούμενου από τους Antonio Sacchetti, διευθυντή της Νομικής Υπηρεσίας, και Amadeu Lopes Sabino, νομικό σύμβουλο, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον M. Eynard, διευθυντή της Διευθύνσεως Νομικών Υποθέσεων της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, 100, boulevard Konrad Adenauer,

καθού,

υποστηριζομένου από την

Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, εκπροσωπούμενη από τους Ernst Röder, Ministerialrat στο Ομοσπονδιακό Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, και Bernd Kloeke, Regierungsrat στο ίδιο υπουργείο,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

και από το

Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας, εκπροσωπούμενο, αρχικώς, από τη Lucinda Hudson και, στη συνέχεια, από τη Lindsey Nicoll, του Treasury Solicitor's Department, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο την έδρα της Πρεσβείας του Ηνωμένου Βασιλείου, 14, boulevard Roosevelt,

παρεμβαίνοντες,

που έχει ως αντικείμενο προσφυγή με την οποία ζητείται η ακύρωση της οδηγίας 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 των τελών χρήσης που εισπράττονται για τη χρησιμοποίηση ορισμένων έργων υποδομής (ΕΕ L 279, σ. 32),

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

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

γενικός εισαγγελέας: P. Léger
γραμματέας: R. Grass

έχοντας υπόψη την έκθεση του εισηγητή δικαστή,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 28ης Μαρτίου 1995,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 20 Ιανουαρίου 1994, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζήτησε, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 173 της Συνθήκης ΕΚ, την ακύρωση της οδηγίας 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 των τελών χρήσης που εισπράττονται για τη χρησιμοποίηση ορισμένων έργων υποδομής (ΕΕ L 279, σ. 32).
- 2 Όπως προκύπτει από τη δικογραφία, η προσβαλλόμενη πράξη προέρχεται από την πρόταση οδηγίας COM(87) 716, τελικό, για τον καταλογισμό του κόστους χρήσης των εθνικών συστημάτων φορολογίας έργων υποδομής από τα βαριά εμπορικά οχήματα (ΕΕ 1988, C 79, σ. 8), που έχει τροποποιηθεί δύο φορές. Η δεύτερη τροποποίηση COM(92) 405 τελικό της προτάσεως (ΕΕ C 311, σ. 63, στο εξής: πρόταση) υποβλήθηκε από την Επιτροπή στο Συμβούλιο στις 26 Οκτωβρίου 1992 και εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, υπό την επιφύλαξη δύο ήσσονος σημασίας τροποποιήσεων, στις 18 Δεκεμβρίου 1992 (ΕΕ 1993, C 21, σ. 522).
- 3 Η πρόταση αυτή, που στηριζόταν στα άρθρα 75 και 99 της Συνθήκης ΕΟΚ, προέβλεπε, στο άρθρο της 9, ότι το Συμβούλιο θεσπίζει το ταχύτερο δυνατό τα κατάλληλα μέτρα για τη θέσπιση ενός εναρμονισμένου συστήματος φορολόγησης των οδικών μεταφορών στηριζομένου στην αρχή της εδαφικότητας (παράγραφος 1). Προς τούτο, η Επιτροπή όφειλε να υποβάλει, πριν από την 1η Ιανουαρίου 1998, στο Συμβούλιο έκθεση συνοδευόμενη από προτάσεις για την υλοποίηση του μνημονευόμενου στην παράγραφο 1 στόχου. Στη συνέχεια, το Συμβούλιο όφειλε, με βάση τις προτάσεις αυτές, να θεσπίσει, το αργότερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1998, ένα εναρμονισμένο σύστημα φορολόγησης των οδι-

κών μεταφορών το οποίο θα έπρεπε να τεθεί σε εφαρμογή το αργότερο στις 30 Ιουνίου 1999 (παράγραφος 3).

- 4 Εξάλλου, στην πρόταση προβλεπόταν η θέσπιση ενός μεταβατικού συστήματος εναρμονίσεως των ισχυόντων συστημάτων φορολογίας, χαρακτηριζομένου κυρίως από την εφαρμογή κατωτάτων συντελεστών, που θα έπρεπε να αναθεωρούνται κάθε δύο έτη, όσον αφορά τη φορολόγηση επαγγελματικών οχημάτων, με εξαίρεση δύο κράτη — την Πορτογαλία και την Ελλάδα — στα οποία θα επιτρεπόταν η προσωρινή εφαρμογή μειωμένων συντελεστών (άρθρο 8), από τη δυνατότητα εισπράξεως τελών χρήσεως και διοδίων επί του δικτύου αυτοκινητοδρόμων (άρθρο 5) και, τέλος, από τη δυνατότητα επιστροφής μέρους των φόρων επί των οχημάτων λόγω της εισπράξεως διοδίων και τελών χρήσεως (άρθρο 10).
- 5 Η προσβαλλόμενη οδηγία, στην οποία προβλέπονται κατώτατοι συντελεστές όσον αφορά τους φόρους επί των επαγγελματικών οχημάτων όμοιοι προς τους μνημονευομένους στην πρόταση της Επιτροπής, προβλέπει ορισμένες δυνατότητες απαλλαγής ή μειώσεως των συντελεστών αυτών οι οποίοι παραμένουν αμετάβλητοι μέχρι το 1998 (άρθρο 6). Η εν λόγω οδηγία επιτρέπει στα κράτη μέλη την εισπράξη τελών χρήσεως και διοδίων για τη χρησιμοποίηση αυτοκινητοδρόμων ή άλλων οδών (άρθρο 7, στοιχείο δ'), καθώς και την επιβάρυνση όλων των οχημάτων στα οποία έχει χορηγηθεί άδεια κυκλοφορίας στο έδαφός τους με τέλη χρήσεως για τη χρησιμοποίηση ολοκλήρου του οδικού τους δικτύου (άρθρο 7, στοιχείο ε'). Εξάλλου, η ίδια οδηγία ορίζει ότι τα τέλη χρήσεως δεν μπορούν να υπερβαίνουν το ποσό των 1 250 ECU ετησίως (άρθρο 7, στοιχείο στ'). Τέλος, δεν προβλέπει καμιά δυνατότητα επιστροφής των φόρων επί των οχημάτων λόγω της εισπράξεως διοδίων και τελών χρήσεως.
- 6 Εξάλλου, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 12, παράγραφος 1, η Επιτροπή οφείλει να υποβάλει έκθεση στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας το βραδύτερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1997. Η εν λόγω έκθεση συνοδεύεται ενδεχομένως από πρόταση για την καθιέρωση συστήματος καταλογισμού δαπανών, βασιζομένου στην αρχή της εδαφικότητας, στο πλαίσιο του οποίου τα εθνικά σύννορα δεν θα παίζουν πρωτεύοντα ρόλο.

- 7 Η επίδικη πράξη θεσπίστηκε στις 25 Οκτωβρίου 1993 χωρίς το Συμβούλιο να έχει προηγουμένως ζητήσει την εκ νέου γνωμοδότηση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Όσον αφορά την ακύρωση της οδηγίας

- 8 Προς στήριξη της προσφυγής του, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προβάλλει την προσβολή του δικαιώματός του συμμετοχής στην κοινοτική νομοθετική διαδικασία και τούτο λόγω της παραλείψεως του Συμβουλίου να ζητήσει να γνωμοδοτήσει για δεύτερη φορά πριν από την έκδοση της εν λόγω οδηγίας. Η γνωμοδότηση αυτή είναι αναγκαία στο πλαίσιο της προβλεπομένης από τα άρθρα 75 και 99 της Συνθήκης διαδικασίας εφόσον, όπως συνέβη εν προκειμένω, με το ψηφισθέν από το Συμβούλιο νομοθέτημα επήλθαν ουσιώδεις τροποποιήσεις σε σχέση με την πρόταση της Επιτροπής.
- 9 Συναφώς, το Κοινοβούλιο ισχυρίζεται ότι με την οδηγία μεταβλήθηκε ριζικώς ο εξαιρετικός χαρακτήρας των προβλεπομένων από την πρόταση παρεκκλίσεων καθώς επεκτάθηκε, σε σχέση με την πρόταση, και σε τρία άλλα κράτη μέλη — την Ισπανία, τη Γαλλία και την Ιταλία — η δυνατότητα εφαρμογής κατωτάτων συντελεστών μειωμένων κατά το ήμισυ. Συνέπεια της επέκτασής αυτής είναι να απολαύουν οι μεταφορείς των εν λόγω πέντε κρατών ενός ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος σε σχέση με τους ανταγωνιστές τους από τα άλλα κράτη μέλη τα οποία δεν μπορούν να ορίσουν συντελεστή κατώτερο του ελαχίστου ορίου φορολογήσεως και, επομένως, η εν λόγω επέκταση δεν συντελεί στην εξάλειψη των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, πρωταρχικό στόχο της οδηγίας. Το ίδιο αρνητικό αποτέλεσμα προκύπτει και από την ολική κατάργηση από το Συμβούλιο της δυνατότητας επιστροφής των φόρων επί των οχημάτων λόγω της καταβολής τελών χρήσεως ή διοδίων για τους αυτοκινητοδρόμους.
- 10 Εξάλλου, η επέκταση, και σε άλλες κατηγορίες οδών εκτός από τους αυτοκινητοδρόμους, της δυνατότητας των κρατών μελών να εισπράττουν τέλη χρήσεως και της ευχέρειας αυτών να επιβάλλουν εφ' όλων των οχημάτων στα οποία έχει χορηγηθεί άδεια στο έδαφός τους τέλη χρήσεως για τη χρησιμοποίηση του συνόλου του οδικού τους δικτύου (άρθρο 7, στοιχείο ε'), αποτελούν επίσης σημαντικές τροποποιήσεις σε σχέση με την πρόταση της Επιτροπής. Άλλωστε, η

δυνατότητα που έχουν τα κράτη μέλη να ορίζουν μειωμένους συντελεστές ή να χορηγούν απαλλαγές για ορισμένες κατηγορίες οχημάτων (άρθρο 6, παράγραφος 3) καθώς και η δυνατότητα που έχει το Συμβούλιο να επιτρέπει απαλλαγές και συμπληρωματικές μειώσεις για λόγους κοινωνικοοικονομικής πολιτικής ή συνδεομένους με την υποδομή του οικείου κράτους (άρθρο 6, παράγραφος 5), πράγμα που δεν προβλεπόταν στην πρόταση της Επιτροπής, αποτελούν επίσης παρεκκλίσεις σε σχέση με τον στόχο του δικαίου καταλογισμού οδικών δαπανών, όπως επεδίωκε η Επιτροπή.

- 11 Παρά τις πολυάριθμες αυτές παρεκκλίσεις, τα τέλη χρήσεως δεν μπορούν να υπερβαίνουν το ποσό των 1 250 ECU (άρθρο 7, στοιχείο στ'), περιορισμός ο οποίος ούτε προβλεπόταν στην πρόταση της Επιτροπής ούτε ζητήθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.
- 12 Τέλος, το Κοινοβούλιο ισχυρίζεται ότι, εκτός από τις συγκεκριμένες αυτές τροποποιήσεις, η επίδικη οδηγία απομακρύνεται αισθητά από τον δεσμευτικό σκοπό της προτάσεως της Επιτροπής, ήτοι τη θέσπιση από το Συμβούλιο, το αργότερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1998, βάσει της αρχής της εδαφικότητας, ενός εναρμονισμένου συστήματος οδικής φορολογήσεως στηριζομένου στην αρχή της εδαφικότητας, το οποίο πρέπει να έχει τεθεί σε ισχύ στις 30 Ιουνίου 1999. Πράγματι, η οδηγία περιορίζεται στο να υποχρεώνει την Επιτροπή να υποβάλει έκθεση στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας και στο να προβλέπει ότι αυτή θα διατυπώσει «ενδεχομένως» προτάσεις για την καθιέρωση ενός συστήματος καταλογισμού δαπανών βασιζομένου στην αρχή της εδαφικότητας (άρθρο 12). Κατ' αυτόν τον τρόπο, αυτό που η Επιτροπή σχεδίασε ως μια μεταβατική λύση το Συμβούλιο το μετέτρεψε σε ένα σύνολο οριστικών κατά το μάλλον ή ήττον διατάξεων. Επομένως, ουδεμία πλέον υποχρέωση φέρει το Συμβούλιο όσον αφορά τη θέσπιση κοινού συστήματος εντός συγκεκριμένης προθεσμίας.
- 13 Αντιθέτως, το Συμβούλιο, υποστηριζόμενο από τη Γερμανική Κυβέρνηση, ισχυρίζεται ότι από την εξέταση του συνόλου των υφισταμένων κειμένων καταδεικνύεται, αφενός, ότι η οδηγία δεν απομακρύνεται από τους στόχους της προτάσεως και, αφετέρου, ότι δίδει στα τεθέντα ερωτήματα απάντηση σύμφωνη με τη λογική επί της οποίας στηρίζεται η πρόταση της Επιτροπής.

- 14 Πράγματι, σκοπός της προτάσεως αυτής δεν αποτελούσε ούτε πλήρη και γενική εναρμόνιση των εθνικών συστημάτων φορολογίας ούτε η άμεση καθιέρωση ενός συστήματος βασιζομένου στην αρχή της εδαφικότητας. Σύμφωνα με το Συμβούλιο, ουσιώδη στοιχεία της προτάσεως αποτελούσαν η προοδευτική προσαρμογή των εθνικών συστημάτων (δεύτερη αιτιολογική σκέψη), η αντίληψη ότι ήταν αναγκαία μια πρώτη μεταβατική φάση, προπαρασκευαστική της οριστικής (πέμπτη αιτιολογική σκέψη), και ότι οι στρεβλώσεις θα μπορούσαν απλώς «να αμβλυνθούν» (ενδεκάτη αιτιολογική σκέψη), η διαπίστωση ότι δεν ήταν εφικτό, κατά το χρονικό εκείνο σημείο, ένα ιδανικό σύστημα καταλογισμού δαπανών, πράγμα που καθιστούσε αναπόφευκτο το προσωρινό σύστημα, και, τέλος, ο ορισμός, ως απωτέρου στόχου, ενός μελλοντικού συστήματος φορολογήσεως.
- 15 Το Συμβούλιο αντικρούει επίσης τον ισχυρισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ότι η οδηγία απομακρύνεται αισθητώς από τον δεσμευτικό σκοπό του σχεδίου της Επιτροπής. Πράγματι, από τη σύγκριση του άρθρου 9 της προτάσεως με το άρθρο 12 της οδηγίας καταφαίνεται ότι ο σκοπός για το 1998 παραμένει ο ίδιος, δηλαδή η καθιέρωση, από του έτους εκείνου, ενός συστήματος καταλογισμού δαπανών βασιζομένου στην αρχή της εδαφικότητας, στο πλαίσιο του οποίου τα εθνικά σύνορα δεν θα παίζουν πρωταρχικό ρόλο.
- 16 Συναφώς, το Συμβούλιο παρατηρεί ότι η λέξη «ενδεχομένως», επί της οποίας το Κοινοβούλιο στηρίζει την επιχειρηματολογία του, δεν στερεί την Επιτροπή του σχετικού της δικαιώματος περί αναλήψεως πρωτοβουλίας, και ότι ούτε προσθέτει ούτε αφαιρεί ο, τιδήποτε από τον επιδιωκόμενο από το Συμβούλιο σκοπό ο οποίος συνίσταται, ενόψει τόσο του κειμένου του άρθρου 9 της προτάσεως όσο και του κειμένου του άρθρου 12 της προσβαλλομένης οδηγίας, σε ένα πρόγραμμα το οποίο πρέπει να ακολουθηθεί.
- 17 Πρέπει κατ' αρχήν να υπομνησθεί ότι η νομότυπη γνωμοδότηση του Κοινοβουλίου στις προβλεπόμενες από τη Συνθήκη περιπτώσεις αποτελεί ουσιώδη τύπο του οποίου η μη τήρηση συνεπάγεται την ακυρότητα της οικείας πράξεως (βλ., π.χ., την απόφαση της 10ης Μαΐου 1995, C-417/93, Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου, Συλλογή 1995, σ. I-1185, σκέψη 9). Πράγματι, η αποτελεσματική συμμετοχή του Κοινοβουλίου στην κοινοτική νομοθετική διαδικασία αποτελεί, σύμφωνα με τις προβλεπόμενες από τη Συνθήκη διαδικασίες, ουσιώδες

στοιχείο της μεταξύ των κοινοτικών οργάνων ισορροπίας που επιδιώκει η Συνθήκη. Η αρμοδιότητα αυτή αποτελεί την έκφραση μιας θεμελιώδους δημοκρατικής αρχής, σύμφωνα με την οποία οι λαοί συμμετέχουν στην άσκηση της εξουσίας μέσω μιας αντιπροσωπευτικής συνελεύσεως (βλ., π.χ., την απόφαση της 30ής Μαρτίου 1995, C-65/93, Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου, Συλλογή 1995, σ. I-643, σκέψη 21).

- 18 Η επιταγή να ζητείται η γνωμοδότηση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, στις προβλεπόμενες από τη Συνθήκη περιπτώσεις, συνεπάγεται την υποχρέωση να ζητείται νέα γνωμοδότηση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου οσάκις το τελικώς υιοθετούμενο κείμενο, θεωρούμενο στο σύνολό του, αποκλίνει ουσιωδώς από εκείνο επί του οποίου το Κοινοβούλιο έχει ήδη γνωμοδοτήσει, με εξαίρεση τις περιπτώσεις εκείνες όπου οι τροποποιήσεις ανταποκρίνται, κατ' ουσίαν, στις επιθυμίες που το ίδιο το Κοινοβούλιο έχει εκφράσει (βλ., π.χ., τις αποφάσεις της 1ης Ιουνίου 1994, C-388/92, Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου, Συλλογή 1994, σ. I-2067, σκέψη 10, και της 5ης Οκτωβρίου 1994, C-280/93, Γερμανία κατά Συμβουλίου, Συλλογή 1994, σ. I-4973, σκέψη 38).
- 19 Κατά συνέπεια, πρέπει να εξεταστεί το ζήτημα αν οι τροποποιήσεις τις οποίες μνημονεύει το Κοινοβούλιο αφορούν ή όχι αυτήν ταύτην την ουσία του νομοθετήματος θεωρουμένου στο σύνολό του.
- 20 Πρέπει συναφώς να υπομνησθεί ότι η πρόταση της Επιτροπής, επί της οποίας το Κοινοβούλιο γνωμοδότησε, προέβλεπε, στο άρθρο 9, ότι το Συμβούλιο «θεσπίζει το ταχύτερον δυνατόν τα κατάλληλα μέτρα για την εισαγωγή εναρμονισμένου συστήματος φορολογήσεως των οδικών μεταφορών, στο οποίο περιλαμβάνονται οι φόροι επί των οχημάτων, οι ειδικοί φόροι κατανάλωσης επί του καυσίμου και οι οδικές επιβαρύνσεις (τέλη χρήσης και διόδια) που σχετίζονται με τη χρήση ορισμένων οδικών έργων υποδομής, και λαμβάνονται υπόψη οι δαπάνες υποδομής και οι εξωτερικές δαπάνες, περιλαμβανομένων των δαπανών που έχουν σχέση με το περιβάλλον» (παράγραφος 1). Η Επιτροπή όφειλε να υποβάλει «πριν από την 1η Ιανουαρίου 1998 στο Συμβούλιο έκθεση συνοδευόμενη από προτάσεις για υλοποίηση του στόχου που αναφέρεται στην παράγραφο 1. Το Συμβούλιο, με βάση τις εν λόγω προτάσεις, εγκρίνει, μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1998, το αργότερο, ένα εναρμονισμένο σύστημα το οποίο πρέπει να τεθεί σε εφαρμογή το αργότερο στις 30 Ιουνίου 1999» (παράγραφος 3).

- 21 Αντιθέτως, η οδηγία ορίζει, στο άρθρο 12, ότι η Επιτροπή συνοδεύει την έκθεση για την εφαρμογή της οδηγίας, έκθεση την οποία οφείλει να υποβάλει στο Συμβούλιο το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 1997, «ενδεχομένως (...) από προτάσεις για την καθιέρωση συστήματος καταλογισμού δαπανών βασιζομένου στην αρχή της εδαφικότητας στο πλαίσιο του οποίου τα εθνικά σύνορα δεν έχουν πρωταρχικό ρόλο».
- 22 Όπως ο γενικός εισαγγελέας έχει παρατηρήσει, στο σημείο 49 των προτάσεών του, από την αντιπαραβολή της προτάσεως της Επιτροπής με την οδηγία προκύπτει ότι όχι μόνον το Συμβούλιο δεν υποχρεούται πλέον να θεσπίσει, το αργότερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1998, ένα εναρμονισμένο σύστημα οδικής φορολογήσεως, αλλά και ότι η Επιτροπή δεν υποχρεούται πλέον να υποβάλει, με την έκθεσή της, προτάσεις για την καθιέρωση ενός συστήματος καταλογισμού βασιζομένου στην αρχή της εδαφικότητας. Οι τροποποιήσεις αυτές αφορούν αυτόν τούτο τον πυρήνα των θεσπισμένων διατάξεων και, επομένως, πρέπει να χαρακτηρισθούν ως ουσιώδεις.
- 23 Εξάλλου, δεν αμφισβητείται ότι οι τροποποιήσεις αυτές δεν ανταποκρίνονται σε καμιά επιθυμία του Κοινοβουλίου.
- 24 Ωστόσο, το Συμβούλιο θεωρεί ότι, ακόμη και στην περίπτωση όπου το τελικώς ψηφισθέν νομοθέτημα θεωρούμενο στο σύνολό του, θα απέκλινε, ως προς την ίδια του την ουσία, από αυτό επί του οποίου το Κοινοβούλιο είχε γνωμοδοτήσει, απαλλάσσεται από την υποχρέωση να ζητήσει εκ νέου γνωμοδότηση από το όργανο αυτό, εφόσον, όπως συμβαίνει εν προκειμένω, το Συμβούλιο έχει επαρκώς ενημερωθεί σχετικά με τη γνώμη του Κοινοβουλίου επί των επιμάχων ουσιωδών σημείων.
- 25 Η επιχειρηματολογία αυτή πρέπει να απορριφθεί.

- 26 Πράγματι, η νομότυπη γνωμοδότηση του Κοινοβουλίου στις προβλεπόμενες από τη Συνθήκη περιπτώσεις αποτελεί ένα από τα μέσα που του επιτρέπουν να συμμετέχει πραγματικά στην κοινοτική νομοθετική διαδικασία (βλ., μεταξύ άλλων, την απόφαση της 2ας Μαρτίου 1994, C-316/91, Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου, Συλλογή 1994, σ. I-625, σκέψη 17). η υιοθέτηση της απόψεως του Συμβουλίου θα είχε ως αποτέλεσμα τη σοβαρή διακύβευση αυτής της συμμετοχής που είναι ουσιώδης για τη διατήρηση της μεταξύ των κοινοτικών οργάνων ισορροπίας την οποία επιδιώκει η Συνθήκη και θα συνεπαγόταν παραγνώριση της επιρροής που μπορεί να έχει, όσον αφορά την έκδοση της επίμαχης πράξεως, η νομότυπη γνωμοδότηση του Κοινοβουλίου.
- 27 Δεδομένου ότι οι προπαρατεθείσες τροποποιήσεις, οι οποίες επηρεάζουν το σύστημα του σχεδίου στο σύνολό του, αρκούν, αυτές καθαυτές, για να απαιτηθεί νέα γνωμοδότηση του Κοινοβουλίου, δεν χρειάζεται να εξετασθούν τα λοιπά επιχειρήματα του Κοινοβουλίου.
- 28 Συνεπώς, το γεγονός ότι δεν ζητήθηκε για δεύτερη φορά, στο πλαίσιο της προβλεπομένης από τα άρθρα 75 και 99 της Συνθήκης ΕΟΚ νομοθετικής διαδικασίας, η γνωμοδότηση του Κοινοβουλίου συνιστά παράβαση ουσιωδών τύπων, πράγμα που συνεπάγεται την ακύρωση της επίδικης πράξεως.

Όσον αφορά τη διατήρηση των αποτελεσμάτων της οδηγίας

- 29 Με το υπόμνημά του αντικρούσεως, το Συμβούλιο, υποστηριζόμενο από τη Γερμανική Κυβέρνηση, ζήτησε από το Δικαστήριο, σε περίπτωση ακυρώσεως της οδηγίας, να διατηρήσει αυτή τα αποτελέσματά της έως ότου το Συμβούλιο ψηφίσει νέα ρύθμιση.
- 30 Με το υπόμνημά του απαντήσεως, το Κοινοβούλιο δήλωσε ότι δεν είχε αντίρρηση να γίνει δεκτό το αίτημα αυτό το οποίο φαίνεται πράγματι δικαιολογη-

μένο για σημαντικούς λόγους ασφάλειας δικαίου. Ωστόσο, με τις παρατηρήσεις του αναφορικά με τα υπομνήματα παρεμβάσεως της Γερμανικής Κυβερνήσεως και της Κυβερνήσεως του Ηνωμένου Βασιλείου, το Κοινοβούλιο ζήτησε από το Δικαστήριο να υποχρεώσει, σε μια τέτοια περίπτωση, το Συμβούλιο να ψηφίσει νέα ρύθμιση εντός ταχθησομένης από το Δικαστήριο προθεσμίας, και τούτο προκειμένου να αναγκαστεί το όργανο αυτό να κινήσει εκ νέου, το ταχύτερο δυνατό, την αναγκαία για τη νομότυπη αντικατάσταση της εν λόγω οδηγίας διαδικασία.

31 Όπως ο γενικός εισαγγελέας έχει επισημάνει στα σημεία 64 και 65 των προτάσεων του, η ανάγκη να αποφευχθεί η διακοπή εκτελέσεως του προγράμματος εναρμονίσεως του συστήματος φορολογήσεως των μεταφορών καθώς και σοβαροί λόγοι ασφάλειας δικαίου, ανάλογοι προς αυτούς που ισχύουν σε περίπτωση ακυρώσεως ορισμένων κανονισμών, δικαιολογούν την άσκηση από το Δικαστήριο της εξουσίας που ρητώς του παρέχει, σε περίπτωση ακυρώσεως κανονισμού, το άρθρο 174, δεύτερο εδάφιο, της Συνθήκης ΕΚ σχετικά με τον υπ' αυτού προσδιορισμό των αποτελεσμάτων της επίδικης οδηγίας που πρέπει να διατηρήσουν την ισχύ τους (βλ. την απόφαση της 7ης Ιουλίου 1992, C-295/90, Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου, Συλλογή 1992, σ. I-4193, σκέψη 26).

32 Λόγω των ιδιαζουσών εν προκειμένω περιστάσεων, πρέπει να διατηρηθούν προσωρινώς σε ισχύ όλα τα αποτελέσματα της ακυρωθείσας οδηγίας έως ότου το Συμβούλιο θεσπίσει νέα οδηγία.

33 Όσον αφορά το αίτημα του Κοινοβουλίου να ταχθεί από το Δικαστήριο στο Συμβούλιο προθεσμία εντός της οποίας αυτό θα πρέπει να ψηφίσει νέα σχετική ρύθμιση, το αίτημα αυτό δεν μπορεί να γίνει δεκτό. Πράγματι, το Δικαστήριο, στο πλαίσιο του στηριζομένου στο άρθρο 173 της Συνθήκης ελέγχου της νομιμότητας, δεν είναι αρμόδιο να επιβάλει παρόμοια υποχρέωση. Τούτο δεν σημαίνει ότι δεν οφείλει το Συμβούλιο να επανορθώσει, εντός εύλογης προθεσμίας, την διαπραχθείσα πλημμέλεια.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 34 Κατά το άρθρο 69, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα εφόσον υπήρξε σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Δεδομένου ότι το Συμβούλιο ηττήθηκε πρέπει να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα. Κατ' εφαρμογή της παραγράφου 4, πρώτο εδάφιο, του ίδιου αυτού άρθρου, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας και το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και Βορείου Ιρλανδίας, που έχουν ασκήσει παρέμβαση στη διαφορά, φέρουν τα δικά τους δικαστικά έξοδα.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ

αποφασίζει:

- 1) Ακυρώνει 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 των τελών χρήσης που εισπράττονται για τη χρησιμοποίηση ορισμένων έργων υποδομής.
- 2) Τα αποτελέσματα της ακυρωθείσας οδηγίας διατηρούνται έως ότου το Συμβούλιο ψηφίσει νέα σχετική ρύθμιση.
- 3) Καταδικάζει το Συμβούλιο στα δικαστικά έξοδα.

4) Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας και το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και Βορείου Ιρλανδίας φέρουν τα δικά τους δικαστικά έξοδα.

Rodríguez Iglesias

Schockweiler

Karpeyn

Gulmann

Jann

Mancini

Κακούρης

Moitinho de Almeida

Murray

Edward

Hirsch

Ragnemalm

Sevón

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 5 Ιουλίου 1995.

Ο Γραμματέας

Ο Πρόεδρος

R. Grass

G. C. Rodríguez Iglesias