

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
 CARL OTTO LENZ
 της 28ης Ιανουαρίου 1986 *

*Κύριε πρόεδρε,
 Κύριοι δικαστές,*

A — Στο άρθρο 13 του ιταλικού νόμου 308 της 29ης Μαΐου 1982 προβλεπόταν η διάθεση κατά το έτος 1982 και το έτος 1983 ποσού 2 και 4 δισεκατομμυρίων λιρετών αντιστοίχως για τη χορήγηση ενισχύσεων σε επιχειρήσεις αστικών συγκοινωνιών δήμων με πληθυσμό άνω των 300 000 κατοίκων, εφόσον επρόκειτο — στο πλαίσιο προγράμματος για την αντικατάσταση παλαιών οχημάτων — για την αγορά οχημάτων που να κινούνται μόνο ή και με ηλεκτρισμό. Απαραίτητος πάντως όρος για την επιδότηση αυτή ήταν τα εν λόγω οχήματα να είναι *εγχώριας* παραγωγής.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι ο όρος αυτός — τον οποίο πρόσεξε χάρη σε μια καταγγελία της Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri — δεν συμβιβάζεται με την απαγόρευση των ποσοτικών περιορισμών των εισαγωγών και όλων των μέτρων ισοδύναμου αποτελέσματος, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 30 της Συνθήκης ΕΟΚ, καθώς και με την οδηγία 70/50 που εξέδωσε σχετικά η Επιτροπή στις 22 Δεκεμβρίου 1969 (ΑΒΙ. 1970, L 13, σ. 29 και επ.), από την οποία αρχικά αναφέρθηκε ιδίως το άρθρο 2, παράγραφος 3, στοιχείο κ). Με έγγραφο της 29ης Νοεμβρίου 1982, η Επιτροπή γνωστοποίησε στην ιταλική κυβέρνηση την άποψή της. Στο έγγραφο αυτό τονίζει ιδίως ότι ο τρόπος αυτός ενισχύσεως δεν ήταν απαραίτητος για το στόχο που επιδιωκόταν με το εν λόγω μέτρο και μπορούσε επομένως, άνευ ετέρου, να κριθεί με γνώμονα το άρθρο 30 της Συνθήκης ΕΟΚ.

Η Μόνιμη Αντιπροσωπεία της Ιταλίας έλαβε θέση σχετικά με το θέμα αυτό το Φεβρουάριο του 1983. Η Μόνιμη Αντιπροσωπεία επισήμανε τη διάρκεια ισχύος του προσβαλλόμενου

μέτρου (δύο έτη) καθώς και τους στόχους που επιδιώκονταν μ' αυτό — αφενός, στόχοι στο πλαίσιο της ενεργειακής πολιτικής, αφετέρου, στόχοι στο πλαίσιο της πολιτικής έρευνας (προσανατολισμός της εγχώριας παραγωγής προς την κατασκευή νέων τύπων οχημάτων μέσω της προώθησως της αγοράς των νέων αυτών τύπων) — και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι στην πραγματικότητα δεν μπορούσε να γίνει λόγος για μέτρο που παρεμπόδιζε τις εισαγωγές.

Δεδομένου ότι η προσφεύγουσα δεν πείστηκε από την απάντηση αυτή, τον Αύγουστο του 1983 διατύπωσε αιτιολογημένη γνώμη σύμφωνα με το άρθρο 169 της Συνθήκης ΕΟΚ. Στη γνώμη αυτή διευκρίνιζε γιατί η ρήτρα την οποία προσέβαλε έπρεπε να θεωρηθεί ως τρόπος ενισχύσεως που δεν ήταν απαραίτητος για το στόχο που επιδιωκόταν με το εν λόγω μέτρο. Πράγματι, καθόσον επρόκειτο μόνο για ένα κίνητρο για την αγορά οχημάτων που εξοικονομούν ενέργεια, ο περιορισμός του κινήτρου μόνο στα εγχώρια προϊόντα δεν μπορούσε να θεωρηθεί εύλογος. Καθόσον όμως παράλληλα επρόκειτο και για την ενθάρρυνση της ανάλογης τάσης στην παραγωγή της ιταλικής βιομηχανίας, έπρεπε επίσης να γίνει δεκτό ότι η εν λόγω ενθάρρυνση θα επιτυγχανόταν και χωρίς την αναφερθείσα ρήτρα, δεδομένου ότι το γεγονός ήδη ότι θα μπορούσαν επίσης να αγοραστούν αλλοδαπά οχήματα αυτού του είδους με τη βοήθεια κρατικών επιδοτήσεων θα παρακινούσε τους ιταλούς κατασκευαστές να κινηθούν προς την ίδια κατεύθυνση για να εξασφαλίσουν τη συμμετοχή τους στην αγορά αυτή. Επομένως, η δυσμενής διάκριση σε βάρος των αλλοδαπών προϊόντων στο πλαίσιο της αναφερθείσας ρύθμισης έπρεπε να χαρακτηριστεί ως μέτρο ισοδύναμου αποτελέσματος κατά την έννοια του άρθρου 30 της Συνθήκης ΕΟΚ και για το λόγο αυτό η

* Μετάφραση από τα γερμανικά.

καθής όφειλε να θεσπίσει μέτρα εντός ενός μηνός από την κοινοποίηση της αιτιολογημένης γνώμης, προκειμένου να εξαλειφθεί η παράβαση αυτή της Συνθήκης.

Όπως γνωρίζετε, αυτό δεν συνέβη. Όπως όμως ελέχθη, σε μεταγενέστερες επαφές με την προσφεύγουσα οι ιταλικές υπηρεσίες ανέλαβαν την υποχρέωση να εξαφανίσουν τον αμφισβητούμενο όρο και κατόπιν αυτού προβλέφθηκε η παροχή ενισχύσεως χωρίς την επίμαχη ρήτρα στο σχέδιο του αντίστοιχου νόμου ο οποίος θα ίσχυε για τα έτη 1984 έως 1986 και κατατέθηκε στη Βουλή το Μάρτιο του 1984.

Εντούτοις, επειδή το σχέδιο αυτό — προφανώς μέχρι σήμερα — δεν έγινε τελικά νόμος, επειδή δεν επήλθε καμία τυπική τροποποίηση του νόμου της 29ης Μαΐου 1982 (ως προς τον οποίο δεν μπορεί, κατά την Επιτροπή, να αποκλειστεί ότι είναι δυνατόν να παραγάγει ακόμη αποτελέσματα) και επειδή επίσης η καθής επιμένει στην άποψή της ότι, στην πραγματικότητα, ρήτρες σαν αυτή που αμφισβητείται από την προσφεύγουσα δεν είναι ασυμβίβαστες με τη Συνθήκη, τον Απρίλιο του 1984 η προσφεύγουσα άσκησε προσφυγή.

Με το αίτημα που διατυπώθηκε στο δικόγραφο της προσφυγής ζητείται από το Δικαστήριο να κάνει δεκτό ότι η καθής παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 30 της Συνθήκης ΕΟΚ ορίζοντας ότι οι δημοτικές επιχειρήσεις που διαχειρίζονται τα δημόσια μεταφορικά μέσα μπορούν να λαμβάνουν τις οικονομικές ενισχύσεις που προβλέπονται στο άρθρο 13 του νόμου 308 της 29ης Μαΐου 1982 μόνον αν αγοράζουν οχήματα εγχώριας παραγωγής.

Β — Η άποψή μου σχετικά με το θέμα αυτό είναι η εξής.

1. Καταρχάς πρέπει να εξεταστεί η ένσταση της καθής σύμφωνα με την οποία στην προκει-

μένη περίπτωση δεν υφίσταται *έννομο συμφέρον* και επομένως η προσφυγή πρέπει να απορριφθεί ως απαράδεκτη.

Η καθής ανέφερε σχετικά ότι η αμφισβητούμενη από την προσφεύγουσα ρήτρα περιλαμβανόταν σε νόμο σχετικά με την έγκριση δαπανών, ο οποίος ίσχυσε μόνο για δύο έτη, το 1982 και το 1983. Πράγματι, κατά τη διάρκεια αυτού του χρονικού διαστήματος δεν καταβλήθηκε καμία επιχορήγηση του είδους αυτού και δεν είναι πλέον δυνατή η πληρωμή μετά την παρέλευση της διάρκειας της ισχύος, ώστε μπορεί να λεχθεί ότι ο νόμος παρέμεινε ανενεργός. Εξάλλου έχει σημασία το γεγονός ότι για το επόμενο χρονικό διάστημα καταρτίστηκε νέο νομοσχέδιο που δεν περιλαμβάνει πλέον την επίμαχη ρήτρα' επομένως ούτε πρόκειται να επαναληφθεί το μέτρο που η προσφεύγουσα θεωρεί ότι δεν συμβιβάζεται με τη Συνθήκη.

Εντούτοις, κατά την άποψή μου, τα αντεπιχειρήματα αυτά της καθής, δύσκολα μπορούν να τη βοηθήσουν.

α) Πρέπει καταρχήν να γίνει δεκτό — ως προς αυτό, το γράμμα του άρθρου 169 της Συνθήκης ΕΟΚ δεν αφήνει καμία αμφιβολία — ότι και οι παραβάσεις της Συνθήκης που διαπράχθηκαν στο *παρελθόν* και έχουν παύσει εντελώς μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο προσφυγής. Πράγματι, αυτό είναι αναγκαίο, αφού διαφορετικά — ενόψει της διάρκειας της διαδικασίας πριν την άσκηση της προσφυγής σύμφωνα με το άρθρο 169 — συχνά ο δικαστικός έλεγχος νόμων που ισχύουν για μικρό χρονικό διάστημα δεν θα ήταν δυνατό να πραγματοποιηθεί. Επομένως, για το παραδεκτό μιας προσφυγής — και αυτό επίσης συνάγεται από το άρθρο 169 — αποφασιστική σημασία κυρίως έχει το κράτος μέλος κατά του οποίου στρέφεται η προσφυγή να μην έχει θεσπίσει εμπροθέσμως τα μέτρα που του επιτάσσει να λάβει η προσφεύγουσα με την αιτιολογημένη γνώμη της (βλέπε απόφαση στην υπόθεση 52/84¹). Πράγματι, έτσι συνέβη στην προκειμένη υπόθεση και επιπλέον δεν πρέπει να

1 — Απόφαση της 15ης Ιανουαρίου 1986 στην υπόθεση 52/84, Επιτροπή κατά Βασιλείου του Βελγίου, Συλλογή 1986, σ. 89.

παραβλέπεται ότι η αιτιολογημένη γνώμη διατυπώθηκε κατά τη διάρκεια της ισχύος του αμφισβητούμενου νόμου και ότι τα μέτρα της καθής έπρεπε επίσης να θεσπιστούν κατά τη διάρκεια αυτού του χρονικού διαστήματος.

β) Όσον αφορά περαιτέρω την πρακτική εφαρμογή του νόμου 308, πληροφορηθήκαμε — κατόπιν ερωτήσεων — ότι κατά τη διάρκεια της ισχύος του υποβλήθηκαν έντεκα αιτήσεις ενδιαφερομένων δήμων. Εν προκειμένω, στις εννέα περιπτώσεις προφανώς επρόκειτο για απλές δηλώσεις προθέσεως που δεν είχαν καμία περαιτέρω συνέχεια. Υπήρξαν όμως και δύο ρητές αιτήσεις, για τις οποίες ελέγχθη ότι « τέθηκαν στο αρχείο », επειδή δεν περιείχαν όλα τα απαιτούμενα δικαιολογητικά.

Κατόπιν αυτού δύσκολα μπορεί να λεχθεί — ακριβώς επειδή δύο αιτήσεις δεν έχουν οριστικά διεκπεραιωθεί — ότι ο αμφισβητούμενος νόμος δεν θα έχει απολύτως κανένα αποτέλεσμα και ότι επομένως δεν υφίσταται έννομο συμφέρον για τη διαπίστωση του ασυμβίβαστου χαρακτήρα του προς τη Συνθήκη. Εξάλλου, δεν θα ήταν σκόπιμο στο πλαίσιο αυτό να καλλιεργείται η σκέψη ότι, εφόσον υπάρχουν δύο το πολύ περιπτώσεις, μπορεί να γίνει λόγος μόνο για ελάχιστη παράβαση της Συνθήκης, που δεν δικαιολογεί την ενώπιον του Δικαστηρίου διαδικασία. Αν ληφθεί υπόψη — και αυτό προφανώς πρέπει κανονικά να γίνει — το χρονικό σημείο κινήσεως της διαδικασίας, μπορεί να λεχθεί ότι την εποχή εκείνη έπρεπε να αναμένονται οπωσδήποτε σημαντικές επιπτώσεις στο μεταξύ των κρατών εμπόριο, ενόψει της προβλεπόμενης χρησιμοποίησης των κονδυλίων που αναφέρθηκαν στην αρχή, τα οποία θα μπορούσαν να έχουν ως αποτέλεσμα την αγορά μερικών εκατοντάδων² οχημάτων και σίγουρα δεν μπορούσαν να δημιουργηθούν αμφιβολίες ως προς τη σκοπιμότητα της ασκήσεως της σχετικής προσφυγής λόγω παραβάσεως της Συνθήκης.

γ) Τέλος, ως προς τη μνεία του νομοσχεδίου που αφορούσε τα έτη 1984 έως 1986, πρέπει να λεχθεί ότι — επειδή η νομοθετική διαδικασία δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμη — δεν μπορεί κατ' ουδένα τρόπο να θεωρηθεί βέβαιο ότι ο όρος τον οποίο προσέβαλε η προσφεύγουσα δεν θα συμπεριληφθεί μέχρι τέλους στο εν λόγω νομοσχέδιο. Επιπλέον και κυρίως έχει σημασία ότι η καθής — όπως έδειξε η διαδικασία — δεν μετέβαλε την άποψή της ότι η ρύθμιση που ενδιαφέρει εν προκειμένω δεν προσκρούει στη Συνθήκη. Επομένως, πρέπει οπωσδήποτε να αναμένεται ότι — έστω σε κάποιο άλλο ίσως πλαίσιο — θα προβλεφθούν και πάλι μέτρα σαν αυτά που περιλαμβάνονται στο νόμο 308, δηλαδή υφίσταται κίνδυνος υποτροπής, ο οποίος πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη.

δ) Όλα αυτά με οδηγούν στο *συμπέρασμα* ότι — ακόμη και αν για τη διαδικασία του άρθρου 169 της Συνθήκης ΕΟΚ χρειάζεται να αποδειχθεί η ύπαρξη εννόμου συμφέροντος — στην προκειμένη περίπτωση αυτό αποδείχθηκε επαρκώς και ότι, επομένως, η προσφυγή δεν μπορεί να απορριφθεί ως απαράδεκτη.

2. Στη συνέχεια, όσον αφορά το ερώτημα — και έτσι έρχομαι να εξετάσω το *βάσιμο* της προσφυγής — αν η προβαλλόμενη ιταλική ρύθμιση πρέπει να θεωρηθεί ως μέτρο ισοδύναμου αποτελέσματος κατά την έννοια του άρθρου 30 της Συνθήκης ΕΟΚ, δεν μπορεί να υπάρξει αμφιβολία ότι η χορήγηση κρατικών ενισχύσεων για την αγορά ορισμένων προϊόντων, εφόσον συνδέεται με την προϋπόθεση της απόκτησης αποκλειστικά εγχώριων προϊόντων, περιέχει δυσμενή διάκριση σε βάρος των ανάλογων προϊόντων που προέρχονται από άλλα κράτη μέλη. Ασφαλώς με τον τρόπο αυτό — εφόσον πρόκειται για σαφές κίνητρο — η ζήτηση κατευθύνεται προς τα εγχώρια προϊόντα σε βάρος των εισαγόμενων προϊόντων και επομένως μπορεί να οδηγήσει σε μείωση των εισαγωγών. Χαρακτηριστικό είναι επίσης ότι ως προς το σημείο αυτό — όπως μας ελέγχι — στην αιτιολογική έκθεση του σχε-

2 — Το ποσό των 6 δισεκατομμυρίων λιρετών επαρκούσε το 1982 και το 1983 για να επιδοτηθούν προμήθειες αξίας 30 δισεκατομμυρίων λιρετών (= περίπου 4,5 δισεκατομμυρίων ECU) σε ποσοστό 20 %.

δίου νόμου για τα έτη 1984 έως 1986, που δεν περιέχει πλέον τη ρήτρα ότι τα προϊόντα πρέπει να είναι εγχώρια, αναφέρεται ότι δεν χρειάζεται πλέον *προστατευτική* ρήτρα. Κατόπιν αυτού, επιβάλλεται να γίνει δεκτό ότι το ιταλικό μέτρο καλύπτεται πλήρως από τη νομολογία, όπως έχει διατυπωθεί σχετικά με το άρθρο 30, δηλαδή πρέπει να θεωρηθεί ως εμπορική ρύθμιση κράτους μέλους « που είναι ικανή να παρεμποδίσει, άμεσα ή έμμεσα, πραγματικά ή δυνητικά, το ενδοκοινοτικό εμπόριο » (υπόθεση 8/74, Slg. 1974, σ. 852³).

Εξάλλου, το συμπέρασμα αυτό ενισχύεται από την απόφαση στην υπόθεση 249/81⁴, στην οποία επρόκειτο για ένα μέτρο για την προώθηση των πωλήσεων των ιρλανδικών προϊόντων, το οποίο καταλογίστηκε στο ιρλανδικό κράτος. Ως γνωστό, σχετικά με το μέτρο αυτό — επειδή επρόκειτο για κίνητρο για την αγορά εγχώριων προϊόντων, το οποίο απέβλεπε στο να επηρεάσει τη συμπεριφορά των καταναλωτών — ελέγχθη ότι μπορούσε, ακριβώς επειδή απέβλεπε στην υποκατάσταση των αλλοδαπών προϊόντων και στον περιορισμό των εισαγωγών, « να επηρεάσει την έκταση του ενδοκοινοτικού εμπορίου » (Συλλογή 1982, σ. 4022, σκέψη 25). Εξίσου ενδιαφέρουσα είναι η απόφαση που εκδόθηκε πρόσφατα επί της προσφυγής κατά της Ελληνικής Δημοκρατίας στην υπόθεση 192/84⁵, στην οποία η Επιτροπή ζήτησε να γίνει δεκτό ότι το κίνητρο των ευνοϊκότερων πιστωτικών όρων για την αγορά εγχώριων μηχανών έπρεπε να θεωρηθεί ως μέτρο ισοδύναμου αποτελέσματος κατά την έννοια του άρθρου 30, δεδομένου ότι οδηγεί τους αγοραστές στην αγορά μηχανών εγχώριας παραγωγής.

3. Κατόπιν αυτού, στην πραγματικότητα δεν έχει σημασία τι μπορεί να συναχθεί για την

3 — Απόφαση της 11ης Ιουλίου 1974 στην υπόθεση 8/74, Εισαγγελική αρχή κατά Benoit και Gustave Dassonville, Slg. 1974, σ. 837.

4 — Απόφαση της 24ης Νοεμβρίου 1982 στην υπόθεση 249/81, Επιτροπή κατά Ιρλανδίας, Συλλογή 1982, σ. 4005.

5 — Απόφαση της 11ης Δεκεμβρίου 1985 στην υπόθεση 192/84, Επιτροπή κατά Ελληνικής Δημοκρατίας, Συλλογή 1985, σ. 3967.

προκειμένη περίπτωση από την *οδηγία* της *Επιτροπής* που αναφέρθηκε στην αρχή, και ιδίως από το άρθρο 2, παράγραφος 3, στοιχείο κ), σύμφωνα με το οποίο μέτρα ισοδύναμου αποτελέσματος είναι και αυτά « που αποτελούν εμπόδιο στην αγορά εκ μέρους των ιδιωτών μόνο των εισαγόμενων προϊόντων ή αποτελούν κίνητρο για την αγορά μόνο των εγχώριων προϊόντων ή επιβάλλουν την αγορά αυτή ή της δίνουν προτίμηση ».

Όπως είναι γνωστό, η καθής υποστηρίζει σχετικά ότι η διάταξη αυτή αφορά μόνο τα μέτρα που απευθύνονται σε ιδιώτες και προϋποθέτει ότι ενδιαφερόμενοι είναι όλοι οι επιχειρηματίες. Επομένως, στην προκειμένη περίπτωση δεν τίθεται ζήτημα εφαρμογής της, αφενός, επειδή επρόκειτο μόνο για 20 περίπου ωφελούμενους (για εντελώς συγκεκριμένες επιχειρήσεις αστικών συγκοινωνιών χωρίς δική τους νομική προσωπικότητα) και, αφετέρου, επειδή επρόκειτο μόνο για τη διάθεση νέων τύπων προϊόντων και, επομένως, όχι για συνηθισμένα προϊόντα της αγοράς.

Σχετικά με το σημείο αυτό μπορεί πράγματι να λεχθεί εν συντομία ότι τελικά μπορεί να παραμείνει ανοικτό το ζήτημα αν αυτή η έννοια που αποδίδεται στην εν λόγω διάταξη είναι πράγματι η σωστή. Είναι όντως γνωστό ότι η οδηγία δεν απέβλεπε στην εξαντλητική απαρίθμηση των μέτρων που εμπίπτον στο άρθρο 30, αλλά επιδίωκε να αναφέρει μερικά ιδιαίτερα χαρακτηριστικά παραδείγματα. Από αυτή την άποψη έχει ήδη σημασία το γεγονός ότι το ιταλικό μέτρο που ενδιαφέρει εν προκειμένω μοιάζει οπωσδήποτε πάρα πολύ ως προς το σκοπό και τα αποτελέσματά του με τα μέτρα που περιγράφονται στο στοιχείο κ). Πέραν αυτού, η προσφεύγουσα είχε τη δυνατότητα εν προκειμένω να παραπέμψει επίσης στο τμήμα του άρθρου 2, παράγραφος 2, στο οποίο γίνεται λόγος για τα μέτρα που *ενοούν* τα εγχώρια εμπορεύματα. Χωρίς αμφιβολία, στην προκειμένη περίπτωση αντιμετωπίζουμε παρόμοια τουλάχιστον πραγματικά περιστατικά.

Επομένως, η προσφεύγουσα ορθώς αναφέρεται στους ορισμούς της οδηγίας της, αφού ενι-

σχούν πράγματι την άποψη ότι η παραπάνω αξιολόγηση του ιταλικού μέτρου είναι ορθή.

4. Πριν όμως από την οριστική εκτίμηση της άποψης της προσφεύγουσας πρέπει να εξεταστούν ακόμη δύο αντιρρήσεις της καθής.

Προς υπεράσπισή της, η καθής ανέφερε, αφενός, το γεγονός ότι δεν επρόκειτο για πλήρη αντικατάσταση των οχημάτων των επιχειρήσεων αστικών συγκοινωνιών αλλά μόνο για κίνητρο για την αγορά μερικών νέων τύπων, ήθελε δηλαδή να καταστήσει έτσι σαφές ότι τα μέτρα που θέσπισε είχαν σχετικά μικρή οικονομική σημασία. Αφετέρου, υλοστήριξε επίσης την άποψη ότι δεν μπορεί να γίνει επίκληση του άρθρου 30, επειδή το θέμα αφορά μέτρο επιδοτήσεως. Για τις περιπτώσεις αυτές η Συνθήκη προβλέπει ειδική διαδικασία και εν προκειμένω το επίμαχο μέτρο μπορεί να εκτιμηθεί μόνο από την άποψη του άρθρου 92.

α) Στο πρώτο από τα σημεία αυτά μπορώ να αναφερθώ — μετά από όσα έχω ήδη πει — με μεγάλη συντομία. Ενόψει των ποσών που αφορούσε ο νόμος 308 (και με τα οποία θα χρηματοδοτούνταν το ένα πέμπτο της τιμής αγοράς κάθε οχήματος) ασφαλώς δεν μπορεί να γίνει λόγος για ασήμαντο από οικονομική άποψη μέτρο, αλλά έπρεπε να αναμένεται ότι θα είχε αισθητές επιπτώσεις στο διακρατικό εμπόριο. Εκτός αυτού, από τη νομολογία καθίσταται σαφές ότι η εφαρμογή του άρθρου 30 δεν εξαρτάται από καμιά τέτοια ποσοτική θεώρηση και ότι το εν λόγω άρθρο μπορεί να εφαρμοστεί ακόμη και όταν πρόκειται για μικρά μόνο εμπόδια (βλέπε για παράδειγμα την απόφαση 269/83⁶).

β) Όσον αφορά το δεύτερο σημείο, δεν θα σταθώ άλλο στο γεγονός ότι η άποψη της καθής ενέχει εδώ αντιφάσεις — πράγμα που ανέφερε η προσφεύγουσα. Πράγματι, σ' ένα σημείο στις παρατηρήσεις της τόνισε ρητά ότι στην πραγματικότητα, επειδή καθεμία από τις ωφελούμενες επιχειρήσεις μεταφορών έχει τοπικό μονοπώλιο, δεν πρόκειται για επιδοτήσεις που να διαταράσσουν τον ανταγωνισμό και για το λόγο αυτό επίσης δεν έγινε κοινοποίηση προς την προσφεύγουσα και δεν κινήθηκε η διαδικασία του άρθρου 93 της Συνθήκης ΕΟΚ.

Ασφαλώς είναι σωστό ότι μια επιδότηση η οποία επιδιώκει απλώς να προσπορίσει οφέλη σε ορισμένες εθνικές επιχειρήσεις δεν μπορεί να θεωρηθεί ως μέτρο ισοδύναμου αποτελέσματος κατά την έννοια του άρθρου 30. Αυτό έγινε δεκτό κατά τρόπο σαφή και πειστικό στην απόφαση επί της υποθέσεως 74/76⁷. Όσον αφορά την προκειμένη περίπτωση, πρέπει όμως, αφενός, να γίνει δεκτό ότι φαίνεται αρκετά αμφίβολο το αν το ιταλικό μέτρο εμπίπτει πράγματι στο άρθρο 92. Αφετέρου, έχει σημασία ότι στην αναφερθείσα απόφαση τονίζεται επίσης — πράγμα που ιδιαιτέρως τόνισε η προσφεύγουσα — ότι μια ρύθμιση περί ενισχύσεων μπορεί ενδεχομένως να περιέχει στοιχεία τα οποία δεν είναι απαραίτητα για την υλοποίηση του σκοπού της ενίσχυσης και ότι σε σχέση με αυτά είναι απόλυτα δυνατό να διαπιστωθεί η παράβαση άλλων διατάξεων της Συνθήκης, ακόμη και η παράβαση του άρθρου 30.

Στην πραγματικότητα — καθόσον στην περίπτωση του ιταλικού μέτρου πρόκειται για ευνοϊκή μεταχείριση των επιχειρήσεων αστικών συγκοινωνιών και για το κίνητρο για την αντικατάσταση των ήδη υπαρχόντων μεταφορικών μέσων με οχήματα που εξοικονομούν ενέργεια — θα μπορούσε να γίνει δεκτό ότι το άρθρο 92 δεν εφαρμόζεται, επειδή οι

6 — Απόφαση της 14ης Μαρτίου 1985 στην υπόθεση 269/83, Επιτροπή κατά Γαλλικής Δημοκρατίας, Συλλογή 1985, σ. 837.

7 — Απόφαση της 22ας Μαρτίου 1977 στην υπόθεση 74/76, Iannelli & Volpi SpA κατά επιχειρήσεως Paolo Meroni, Slg. 1977, σ. 557.

ωφελοόμενοι δεν βρίσκονται σε σχέση ανταγωνισμού μεταξύ τους και επομένως από τις προβλεπόμενες κρατικές επιδοτήσεις δεν μπορεί να προκύψει καμία νόθευση του ανταγωνισμού — πράγμα που έχει σημασία για το άρθρο 92. Καθόσον ο σκοπός του μέτρου και μάλιστα της ρήτρας περί εγχώριας παραγωγής συνίσταται στο να δοθεί έμμεσα ενίσχυση στους κατασκευαστές οχημάτων, με την πρόθεση να προωθηθεί η έρευνα και να ληφθούν μέτρα για την κατασκευή οχημάτων που να εξοικονομούν ενέργεια, είναι επίσης αμφίβολο αν εξαιτίας αυτού μπορεί να γίνει λόγος για ενίσχυση προς τους παραγωγούς κατά την έννοια του άρθρου 92. Πράγματι, οι παραγωγοί δεν λαμβάνουν καμία οικονομική βοήθεια που θα είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους, αλλά απλώς λαμβάνουν — μέσω του αγοραστή του οχήματος, στον οποίο αποδίδεται μέρος της τιμής πωλήσεως από το κράτος — την αντιστάθμιση για τη δική τους παροχή. Επομένως, σε σχέση με τους κατασκευαστές οχημάτων δύσκολα μπορεί να γίνει λόγος για επιδότηση. Προφανώς πρόκειται μόνο για μέτρο που επηρεάζει τη ζήτηση, το οποίο — όπως αποδείχτηκε — εμπίπτει στο άρθρο 30.

Ασφαλώς δεν χρειάζεται πλέον το συμπέρασμα αυτό να εξεταστεί πλήρως και σε βάθος, δεδομένου ότι εν πάση περιπτώσει φαίνεται πειστικό ό,τι εξέθεσε η προσφεύγουσα στηριζόμενη στη δεύτερη βασική αρχή που προκύπτει από την απόφαση 74/76⁷ και αναφέρθηκε ήδη. Αν εντούτοις γινόταν δεκτό ότι πρόκειται για μέτρο με χαρακτήρα ενισχύσεως, θα ήταν επίσης σαφές, όσον αφορά το στόχο ενεργειακής πολιτικής που επιδιώκεται με αυτό (προώθηση της αντικατάστασης των οχημάτων των επιχειρήσεων συγκοινωνιών από ηλεκτροκίνητα οχήματα), ότι η αμφισβητούμενη ρήτρα δεν είναι ουσιώδης εν προκειμένω και ότι ο στόχος αυτός μπορεί αντίθετα να επιτευχθεί και με την ενθάρρυνση της αγοράς αντίστοιχων αλλοδαπών οχημάτων. Επομένως,

στοιχών αλλοδαπών σχημάτων. Επομένως, μπορεί να γίνει λόγος άνευ ετέρου για μη απαραίτητο όρο ενισχύσεως, που ασφαλώς μπορεί να κριθεί σύμφωνα με άλλες διατάξεις της Συνθήκης, μεταξύ των οποίων και το άρθρο 30. Κάτι ανάλογο μπορεί εξάλλου να λεχθεί και για τον άλλο επιδιωκόμενο στόχο, την προώθηση της ανάπτυξης εγχώριας παραγωγής στον τομέα των ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Στην πραγματικότητα πρέπει να γίνει δεκτή η άποψη ότι — εφόσον δημιουργείται εν γένει κίνητρο για τις επιχειρήσεις αστικών συγκοινωνιών για την αγορά τέτοιων οχημάτων — ήδη η δυνατότητα και μόνο της προμήθειάς τους στο εξωτερικό, με την οποία αποφεύγονται οι διακρίσεις που εισάγει το αμφισβητούμενο μέτρο, αποτελεί για τις ιταλικές αυτοκινητοβιομηχανίες επαρκές κίνητρο για να δραστηριοποιηθούν και αυτές στον εν λόγω τομέα παραγωγής. Επομένως, και από αυτή την άποψη, δύσκολα μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως επιχείρημα ο χαρακτήρισμός του μέτρου ως επιδοτήσεως και κατόπιν αυτού δεν μπορεί να γίνει δεκτή η άποψη ότι επιτρέπεται να γίνει εκτίμηση του μέτρου μόνο από την άποψη του άρθρου 92 της Συνθήκης ΕΟΚ.

5. Εφόσον από όλα αυτά προκύπτει ότι δεν μπορεί να αμφισβητηθεί η εκτίμηση της προσφεύγουσας ως προς το επίμαχο μέτρο και επομένως μπορεί να γίνει λόγος για παράβαση του άρθρου 30, εύκολα μπορεί να αποδειχθεί ακόμη ότι δεν είναι ασφαλώς δυνατή η δικαιολόγηση βάσει του άρθρου 36 — πράγμα που η καθής, εξάλλου, δεν προσπάθησε καθόλου. Το κρίσιμο σχετικά στοιχείο είναι το ότι το άρθρο 36 — όπως τονίστηκε στην απόφαση 238/82⁸ αφορά μόνο μέτρα *μη οικονομικού χαρακτήρα*. Στην παρούσα όμως περίπτωση δεν πρόκειται για τέτοιο μέτρο, δεδομένου ότι με το άρθρο 13 του νόμου 308, όπως ρητώς βεβαιώθηκε, επιδιώκεται μόνο η πραγμάτωση στόχων ενεργειακής πολιτικής και πολιτικής έρευνας, που δύσκολα μπορεί να θεωρηθεί ότι δεν υπάγονται στον οικονομικό τομέα.

7 — Απόφαση της 22ας Μαρτίου 1977 στην υπόθεση 74/76, Iannelli & Volpi SpA κατά επιχειρήσεως Paolo Meroni, Slg. 1977, σ. 557.

8 — Απόφαση της 7ης Φεβρουαρίου 1984 στην υπόθεση 238/82, Duphar BV και λοιποί κατά Ολλανδικού Δημοσίου, Συλλογή 1984, σ. 523.

Γ — Επομένως, το μόνο που μπορώ να προτείνω είναι να γίνει δεκτό το αίτημα της προσφεύγουσας και να αναγνωριστεί ότι η καθής παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 30 της Συνθήκης ΕΟΚ, επειδή όρισε ότι οι δημοτικές επιχειρήσεις αστικών συγκοινωνιών λαμβάνουν τις οικονομικές ενισχύσεις που προβλέπονται στο άρθρο 13 του νόμου 308 της 29ης Μαΐου 1982 μόνο εφόσον αγοράζουν οχήματα εγχώριας παραγωγής. Σύμφωνα με το αίτημα της προσφεύγουσας, η Ιταλική Δημοκρατία πρέπει επιπλέον να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα.