

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ
της 5ης Ιουνίου 1986 *

Στην υπόθεση 103/84,

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από το νομικό της σύμβουλο Gianluigi Camprogrande και τον Thomas van Rijn, μέλος της νομικής της υπηρεσίας, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον Manfred Beschel, μέλος της νομικής υπηρεσίας της Επιτροπής, κτίριο Jean Monnet, Kirchberg,

προσφεύγουσα,

κατά

Ιταλικής Δημοκρατίας, εκπροσωπούμενης από τον Luigi Ferrari Bravo, προϊστάμενο της υπηρεσίας διπλωματικών διαφορών, επικουρούμενο από τον Pier Giorgio Ferri, avvocato dello Stato, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο την πρεσβεία της Ιταλίας,

καθής,

που έχει ως αντικείμενο να αναγνωρισθεί ότι η Ιταλική Δημοκρατία, απαιτώντας από τις δημοτικές επιχειρήσεις αστικών συγκοινωνιών να αγοράζουν οχήματα εγχώριας παραγωγής προκειμένου να τους χορηγούνται οι προβλεπόμενες από το άρθρο 13 του νόμου 308 της 29ης Μαΐου 1982 οικονομικές ενισχύσεις, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 30 της Συνθήκης ΕΟΚ,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ

συγκείμενο από τους Mackenzie Stuart, πρόεδρο, T. Koopmans, U. Everling και R. Joliet, προέδρους τμήματος, G. Bosco, Y. Galmot και T. F. O' Higgins, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: C. O. Lenz

γραμματέας: P. Heim

αφού άκουσε το γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 28ης Ιανουαρίου 1986,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ιταλική.

εκδίδει την ακόλουθη

ΑΠΟΦΑΣΗ

(Το μέρος που περιέχει τα περιστατικά παραλείπεται)

Σκεπτικό

- 1 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη γραμματεία του Δικαστηρίου στις 13 Απριλίου 1984, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων άσκησε δυνάμει του άρθρου 169 της Συνθήκης ΕΟΚ προσφυγή με την οποία ζητεί να αναγνωριστεί ότι η Ιταλική Δημοκρατία, απαιτώντας από τις δημοτικές επιχειρήσεις αστικών συγκοινωνιών να αγοράζουν οχήματα εγχώριας παραγωγής προκειμένου να τους χορηγούνται οι προβλεπόμενες από το άρθρο 13 του νόμου 308 της 29ης Μαΐου 1982 οικονομικές ενισχύσεις, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 30 της Συνθήκης ΕΟΚ.
- 2 Από τη δικογραφία προκύπτει ότι ο νόμος 308 της 29ης Μαΐου 1982, ο οποίος δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ιταλικής Δημοκρατίας αριθ. φύλλου 154, της 7ης Ιουνίου 1982, προβλέπει στο άρθρο 13 τη δαπάνη 6 δισεκατομμυρίων λιρετών, κατανεμημένων σε 2 δισεκατομμύρια λιρέτες για το έτος 1982 και σε 4 δισεκατομμύρια λιρέτες για το έτος 1983, για τη χορήγηση οικονομικής ενισχύσεως ύψους έως 20 % του κόστους του οχήματος και του σχετικού δικτύου ηλεκτροδοτήσεως προς τις δημοτικές επιχειρήσεις που διαχειρίζονται τις αστικές συγκοινωνίες στους δήμους με πληθυσμό άνω των 300 000 κατοίκων, αν οι επιχειρήσεις αυτές αγοράζουν οχήματα για τις αστικές συγκοινωνίες τα οποία να κινούνται μόνο ή και με ηλεκτρισμό και να έχουν κατασκευαστεί στην Ιταλία.
- 3 Όταν έλαβε την καταγγελία της Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri (έδρα Ρώμη) σχετικά με τη διάταξη αυτή, η Επιτροπή έδωσε τη δυνατότητα στην ιταλική κυβέρνηση, με έγγραφο της 29ης Νοεμβρίου 1982, να διατυπώσει τις παρατηρήσεις της σχετικά με το προσβαλλόμενο μέτρο. Η Επιτροπή έκρινε δηλαδή ότι ο όρος από τον οποίο ο προαναφερθείς νόμος εξαρτούσε τη χορήγηση των προβλεπόμενων ενισχύσεων προσέκρουε στο άρθρο 30 της Συνθήκης ΕΟΚ.
- 4 Η ιταλική κυβέρνηση απάντησε, με έγγραφο της 10ης Φεβρουαρίου 1983 της Μόνιμης Αντιπροσωπείας της Ιταλίας στις Ευρωπαϊκές Κοινοότητες, ότι ο νόμος 308 επιδίωκε

ορισμένους στόχους στον τομέα της ενεργειακής πολιτικής και στον τομέα έρευνας και ανάπτυξης. Ο νόμος είχε ως σκοπό να βοηθήσει τις δημοτικές επιχειρήσεις να αγοράσουν οχήματα που καταναλώνουν λιγότερη ενέργεια και, με τον τρόπο αυτό, να κατευθύνουν τους ιταλούς κατασκευαστές προς την κατασκευή τέτοιων οχημάτων. Εξάλλου, η ιταλική κυβέρνηση αμφισβήτησε ότι το άρθρο 13 του εν λόγω νόμου αποτελούσε μέτρο αποτελέσματος ισοδύναμου προς ποσοτικό περιορισμό, προβάλλοντας τον ισχυρισμό ότι το άρθρο αυτό δεν είχε ως στόχο να πραγματοποιήσει την πλήρη ανανέωση των οχημάτων δημόσιων μεταφορών.

- 5 Δεδομένου ότι οι παρατηρήσεις της ιταλικής κυβέρνησης δεν μετέβαλαν την άποψή της, η Επιτροπή διατύπωσε στις 2 Αυγούστου 1983 αιτιολογημένη γνώμη, με την οποία καλούσε την Ιταλική Δημοκρατία να θεσπίσει τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να συμμορφωθεί με την εν λόγω γνώμη εντός προθεσμίας ενός μηνός από την κοινοποίησή της. Στην αιτιολογημένη γνώμη δεν δόθηκε απάντηση. Πάντως, κατά τις συναντήσεις που πραγματοποιήθηκαν τον Ιούλιο και τον Οκτώβριο του 1983 μεταξύ των ιταλικών αρχών και των εκπροσώπων της Επιτροπής, οι ιταλικές αρχές ανέλαβαν την υποχρέωση να διαγράψουν από την ιταλική νομοθεσία τον όρο περί «ιθαγένειας» των οχημάτων που προορίζονται για τις δημόσιες μεταφορές. Η Επιτροπή, εντούτοις, επειδή δεν έλαβε καμιά πληροφορία σχετικά με την επίσημη τροποποίηση της αμφισβητούμενης διάταξης, άσκησε την παρούσα προσφυγή.

Επί του παραδεκτού

- 6 Κατά την άποψη της ιταλικής κυβέρνησης, εν προκειμένω ελλείπει το έννομο συμφέρον της Επιτροπής και επομένως η προσφυγή πρέπει να απορριφθεί ως απαράδεκτη. Ισχυρίζεται ότι το άρθρο 13 του νόμου 308 είχε προσωρινή μόνο ισχύ και ότι η άδεια για τις δαπάνες ίσχυε μόνο για δύο έτη, δηλαδή το 1982 και το 1983. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου δεν καταβλήθηκε καμιά επιχορήγηση και δεν ήταν δυνατή η καταβολή μετά τη λήξη της διάρκειας της ισχύος του νόμου, ώστε μπορεί να λεχθεί ότι ο νόμος ουσιαστικά παρέμεινε ανενεργός. Επιπλέον, για την περίοδο που ακολούθησε, συντάχθηκε νέο σχέδιο νόμου, το οποίο δεν περιλαμβάνει πλέον την επίδικη διάταξη. Επομένως, δεν υπάρχει περίπτωση να ανανεωθεί το μέτρο.
- 7 Η Επιτροπή παρατηρεί ότι δεν είναι βέβαιο ότι το άρθρο 13 του νόμου 308 δεν πρόκειται να παραγάγει αποτελέσματα στο μέλλον. Δεν αποκλείεται, βάσει του άρθρου αυτού, να μπορούν ακόμη να δοθούν επιχορηγήσεις, αν οι σχετικές αιτήσεις υποβλήθηκαν το 1982 ή το 1983.

- 8 Το επιχείρημα που προέβαλε η ιταλική κυβέρνηση δεν μπορεί να γίνει δεκτό. Πράγματι, πρέπει, πρώτον, να γίνει δεκτό ότι η αιτιολογημένη γνώμη διατυπώθηκε κατά την περίοδο στην οποία αναφερόταν το άρθρο 13 του νόμου 308 και ότι η ιταλική κυβέρνηση δεν έλαβε μέτρα προκειμένου να συμμορφωθεί προς αυτή εντός της ταχθείσας προθεσμίας. Δεν μπορεί να υποστηριχθεί ότι, λόγω του χρονικού διαστήματος που παρήλθε μεταξύ του τέλους της περιόδου στην οποία αναφερόταν ο εν λόγω νόμος και της παρούσας προσφυγής, η Επιτροπή δεν έχει πλέον πραγματικό έννομο συμφέρον προς άσκηση της προσφυγής αυτής. Όπως προκύπτει και από την απόφαση του Δικαστηρίου της 7ης Φεβρουαρίου 1973 (Επιτροπή κατά Ιταλικής Δημοκρατίας, 39/72, Rass. σ. 101), το αντικείμενο μιας προσφυγής που ασκήθηκε βάσει του άρθρου 169 καθορίζεται από την αιτιολογημένη γνώμη της Επιτροπής και, ακόμη και στην περίπτωση που η παράβαση εξέλιπε μετά τη λήξη της προθεσμίας που καθορίζεται δυνάμει της παραγράφου 2 του ίδιου άρθρου, η Επιτροπή εξακολουθεί να έχει έννομο συμφέρον για την εκδίκαση της προσφυγής της.
- 9 Δεύτερον, δεν είναι δυνατό να συναχθεί ότι ο νόμος 308 θα παραμείνει ανενεργός. Η ιταλική κυβέρνηση αναφέρει στις απαντήσεις της στα ερωτήματα του Δικαστηρίου ότι από τις ένδεκα αιτήσεις για τη χορήγηση της ενίσχυσης που προβλέπεται από το άρθρο 13 του νόμου 308 εννέα διατυπώθηκαν ως απλές δηλώσεις προθέσεων αγοράς των οχημάτων, δηλώσεις στις οποίες δεν δόθηκε συνέχεια, ενώ οι άλλες δύο « τέθηκαν στο αρχείο », επειδή δεν συμπληρώθηκαν τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για τη χορήγηση της ενίσχυσης. Πάντως, κατά την προφορική διαδικασία η ιταλική κυβέρνηση δεν μπόρεσε να αποκλείσει το ενδεχόμενο ότι το άρθρο 13 μπορεί ακόμη να παραγάγει αποτελέσματα όσον αφορά τις δύο αυτές τελευταίες αιτήσεις, οι οποίες δεν μπορεί επομένως ακόμη να θεωρηθεί ότι έχουν απορριφθεί. Υπό τις περιστάσεις αυτές δέν μπορεί να συναχθεί ότι ο νόμος 308 δεν θα έχει κανένα αποτέλεσμα και επομένως ακόμη και από αυτή την άποψη υφίσταται το έννομο συμφέρον να διαπιστωθεί ότι δεν συμβιβάζεται με τη Συνθήκη. Όπως προκύπτει από τη νομολογία του Δικαστηρίου, το συμφέρον αυτό μπορεί να συνίσταται στη θεμελίωση της ευθύνης που ένα κράτος μέλος μπορεί να υπέχει συνεπεία της παραβάσεώς του, ιδίως έναντι αυτών που αρύουν δικαιώματα συνεπεία της εν λόγω παραβάσεως (απόφαση της 7ης Φεβρουαρίου 1973, που αναφέρθηκε πιο πάνω, και απόφαση της 20ής Φεβρουαρίου 1986, Επιτροπή κατά Ιταλικής Δημοκρατίας, 309/84, Συλλογή 1986, σ. 599).
- 10 Επομένως, η ένσταση της καθής πρέπει να απορριφθεί.

Επί της ουσίας

- 11 Η Επιτροπή έχει τη γνώμη ότι το άρθρο 13 του νόμου 308 πρέπει να θεωρηθεί ως μέτρο αποτελέσματος ισοδύναμου προς ποσοτικό περιορισμό, αφού αποτελεί κίνητρο για την αγορά οχημάτων εγχώριας παραγωγής. Πράγματι, οι επιχειρήσεις που διαχειρίζονται τις δημόσιες μεταφορές σε επίπεδο περιφέρειας θα μπορούσαν να λάβουν την ενίσχυση μόνο αν αγόραζαν οχήματα κατασκευασμένα στην Ιταλία. Με τον τρόπο αυτό, τα οχήματα μη ιταλικής προελεύσεως αποτελούν αντικείμενο δυσμενούς διακρίσεως. Η Επιτροπή υπενθυμίζει επίσης σχετικά την οδηγία 70/50, της 22ας Δεκεμβρίου 1969 (GU 1970, L 13, σ. 29), της οποίας το άρθρο 2, παράγραφος 3, στοιχείο κ), χαρακτηρίζει ως μέτρα ισοδύναμου αποτελέσματος προς ποσοτικό περιορισμό τα μέτρα « 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 », ενώ η δεύτερη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας διευκρινίζει ότι « ως κίνητρο νοούνται όλες οι πράξεις των δημόσιων αρχών οι οποίες, μολονότι δεν δεσμεύουν νομικά τους αποδέκτες τους, τους οδηγούν να υιοθετήσουν ορισμένη συμπεριφορά ».
- 12 Η Επιτροπή προσθέτει ότι ο όρος από τον οποίο εξαρτάται η χορήγηση των ενισχύσεων δεν είναι απαραίτητος ούτε σε σχέση με το αντικείμενό τους ούτε σε σχέση με τη λειτουργία τους. Παρατηρεί δε ότι ο στόχος που αποβλέπει στο να τεθούν σε κυκλοφορία οχήματα που να καταναλίσκουν λιγότερη ενέργεια μπορεί να επιτευχθεί χωρίς να χρειάζεται να εξαρτάται η χορήγηση της ενίσχυσης από την προϋπόθεση της αγοράς οχημάτων εγχώριας παραγωγής. Ούτε και ο δεύτερος στόχος, δηλαδή η προώθηση της κατασκευής οχημάτων που να καταναλίσκουν λιγότερη ενέργεια εκ μέρους των ιταλών κατασκευαστών καθιστά αναγκαία την εν λόγω προϋπόθεση, διότι, αν προσφερόταν στις επιχειρήσεις μεταφοράς η δυνατότητα να αγοράσουν, υπό τους ίδιους όρους επιχορηγήσεως, και οχήματα κατασκευασμένα σε άλλα κράτη μέλη, ασφαλώς θα παρακινούνταν οι ιταλοί παραγωγοί να προωθήσουν την κατασκευή οχημάτων ικανών να ανταγωνιστούν αυτά τα τελευταία.
- 13 Κατά την ενώπιον του Δικαστηρίου διαδικασία, η ιταλική κυβέρνηση ανέπτυξε πολλά επιχειρήματα προς υπεράσπισή της.
- 14 Πρώτον, υποστηρίζει ότι το κίνητρο αφορά μια περιορισμένη κατηγορία επιχειρηματιών και ότι οι αγορές για τις οποίες δίδεται το κίνητρο δεν αφορούν εμπορεύματα που υπάρχουν στην αγορά αλλά προϊόντα σε πειραματικό στάδιο. Το ποσό ολόκληρης της χρηματοδότησης δείχνει ότι οι επιδοτήσεις δεν αποβλέπουν στην ανανέωση των

οχημάτων των δημοτικών επιχειρήσεων μεταφοράς, αλλά στην κατασκευή εκ μέρους των επιχειρήσεων κατασκευής, κατόπιν παραγγελίας των επιχειρήσεων μεταφοράς, πραγματικά νέων τύπων οχημάτων.

- 15 Δεύτερον, η ιταλική κυβέρνηση θεωρεί ότι οι όροι που συνοδεύουν την αγορά νέων τύπων εγχώριων οχημάτων έχουν αυτομάτως τα αντικειμενικά χαρακτηριστικά ενισχύσεως, πράγμα που συνεπάγεται ότι η ενίσχυση αυτή πρέπει να εκτιμηθεί βάσει των άρθρων 92 και 93 της Συνθήκης και όχι υπό το φως του άρθρου 30 της Συνθήκης.
- 16 Τέλος, η ιταλική κυβέρνηση υποστηρίζει ότι το άρθρο 2, παράγραφος 3, στοιχείο κ), της προαναφερθείσας οδηγίας της 22ας Δεκεμβρίου 1969, που επικαλέστηκε η Επιτροπή, αναφέρεται μόνο στους ιδιώτες και προϋποτίθεται ότι το μέτρο αφορά όλους τους επιχειρηματίες. Η διάταξη αυτή, επομένως, δεν έχει σημασία εν προκειμένω, διότι, αφενός, οι αποδέκτες περιορίζονται σε είκοσι κατ' ανώτατο όριο, δηλαδή μόνο στις επιχειρήσεις δημοσίων αστικών συγκοινωνιών που λειτουργούν στις πόλεις άνω των 300 000 κατοίκων, αφετέρου δε, τα προϊόντα για τα οποία πρόκειται είναι προϊόντα σε πειραματικό στάδιο και όχι προϊόντα που υπάρχουν στην αγορά.
- 17 Ως προς τα επιχειρήματα αυτά πρέπει να γίνουν οι ακόλουθες παρατηρήσεις.
- 18 Το πρώτο επιχειρήμα, με το οποίο ουσιαστικά υποστηρίζεται ότι το εν λόγω εθνικό μέτρο έχει σχετικά μικρή οικονομική σημασία και επομένως δεν αποτελεί στην πραγματικότητα εμπόδιο στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, δεν μπορεί να γίνει δεκτό. Σύμφωνα με πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, κάθε εμπορική κανονιστική ρύθμιση των κρατών μελών που είναι ικανή να παρεμποδίσει άμεσα ή έμμεσα, πραγματικά ή δυνητικά, το ενδοκοινοτικό εμπόριο πρέπει να θεωρείται ως μέτρο αποτελέσματος ισοδύναμου προς ποσοτικό περιορισμό. Ακόμη και αν το άρθρο 13 του νόμου 308 μπορεί να θεωρηθεί ως μέτρο μικρής σχετικής οικονομικής σημασίας — πράγμα που δεν συμβαίνει, δεδομένου ότι η επιχορήγηση φθάνει έως το 20 % της τιμής αγοράς του οχήματος και μπορεί να έχει επιπτώσεις επί του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών, αν ληφθούν υπόψη τα σημαντικά ποσά που διατίθενται — πρέπει πράγματι να υπενθυμιστεί, όπως πολλές φορές επανέλαβε και το Δικαστήριο, ότι ένα εθνικό μέτρο μπορεί να εμπίπτει στην απαγόρευση του άρθρου 30, έστω και αν το δημιουργούμενο εμπόδιο στις εισαγωγές είναι μικρό και αν υπάρχουν και άλλες δυνατότητες διαθέσεως των εισαγόμενων προϊόντων (απόφαση της 5ης Απριλίου 1984, van de Haag κ.ά., 177 και 178/82, Συλλογή σ. 1797, και απόφαση της 14ης Μαρτίου 1985, Επιτροπή κατά Γαλλικής Δημοκρατίας, 269/83, Συλλογή 1985, σ. 837).

- 19 Όσον αφορά το ερώτημα αν οι προβλεπόμενες από το νόμο 308 επιδοτήσεις μπορούν ενδεχομένως να θεωρηθούν ως ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 92 της Συνθήκης, πρέπει να παρατηρηθεί ότι, πρώτον, το μέτρο αυτό δεν κοινοποιήθηκε ποτέ στην Επιτροπή ως ενίσχυση. Δεύτερον, όπως τόνισε το Δικαστήριο στην απόφαση της 7ης Μαΐου 1985 (Επιτροπή κατά Γαλλικής Δημοκρατίας, 18/84, Συλλογή 1985, σ. 1339), το άρθρο 92 δεν μπορεί σε καμιά περίπτωση να χρησιμεύσει για να καταστήσει ανεφάρμοστους τους κανόνες της Συνθήκης σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων. Από την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι οι διατάξεις που αφορούν την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων καθώς και τις ενισχύσεις επιδιώκουν τον ίδιο στόχο, δηλαδή τη διασφάλιση της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων μεταξύ των κρατών μελών υπό κανονικές συνθήκες ανταγωνισμού (απόφαση της 22ας Μαρτίου 1977, Iannelli και Volpi, 74/76, Racc. σ. 557, και προαναφερθείσα απόφαση της 7ης Μαΐου 1985). Συνεπώς, όπως διευκρινίζει ακόμη το Δικαστήριο στην τελευταία αυτή απόφαση, το γεγονός ότι ένα εθνικό μέτρο μπορεί ενδεχομένως να χαρακτηριστεί ως ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 92 δεν συνιστά επαρκή λόγο για να εξαιρεθεί από την απαγόρευση του άρθρου 30. Επομένως, το επιχείρημα της Ιταλικής Δημοκρατίας που στηρίζεται στο κοινοτικό σύστημα ενισχύσεων δεν μπορεί να γίνει δεκτό.
- 20 Ως προς το αν έχουν εφαρμογή τα κριτήρια της οδηγίας 70/50, πρέπει να παρατηρηθεί, όπως προκύπτει και από το ίδιο το κείμενο του άρθρου 2, παράγραφος 3, της εν λόγω οδηγίας, ότι τα μέτρα ισοδύναμου αποτελέσματος που απαριθμεί αναφέρονται ενδεικτικά. Επιπλέον, πρέπει να παρατηρηθεί ότι η οδηγία 70/50 πρέπει να ερμηνευθεί υπό το φως του άρθρου 30 της Συνθήκης και ότι δεν μπορεί να γίνει επίκλησή της ενάντια στο στόχο που το άρθρο αυτό εξαγγέλλει και στην πραγματοποίηση του οποίου αποβλέπει και αυτή η ίδια. Επομένως, το επιχείρημα της Ιταλικής Δημοκρατίας που στηρίζεται στην οδηγία της 22ας Δεκεμβρίου 1969 πρέπει να απορριφθεί.
- 21 Ως προς το αν έχει ενδεχομένως εφαρμογή το άρθρο 36 της Συνθήκης, η Επιτροπή παρατηρεί — και η Ιταλική Δημοκρατία δεν το αμφισβητεί, αν και υποστηρίζει ότι το σύστημα χορηγήσεως των εν λόγω επιδοτήσεων πρέπει να εκτιμηθεί κυρίως υπό το φως του άρθρου 92 της Συνθήκης — ότι στην προκειμένη περίπτωση δεν μπορεί να γίνει επίκληση του άρθρου 36 προκειμένου να δικαιολογηθεί η επίμαχη διάταξη με επιχειρήματα ενεργειακής πολιτικής ή πολιτικής έρευνας και ανάπτυξης, δεδομένου ότι το άρθρο αυτό δεν αφορά οικονομικά μέτρα.
- 22 Ως προς το σημείο αυτό πρέπει να υπενθυμιστεί ότι, σύμφωνα με πάγια νομολογία, το άρθρο 36 της Συνθήκης ερμηνεύεται στενά και οι εξαιρέσεις που απαριθμεί δεν μπορούν να επεκταθούν σε άλλες περιπτώσεις εκτός από αυτές που απαριθμούνται εξαν-

τλητικά και ότι, εξάλλου, το άρθρο αυτό δεν αφορά θέματα οικονομικής φύσεως (απόφαση της 19ης Δεκεμβρίου 1961, Επιτροπή κατά Ιταλικής Δημοκρατίας, 7/61, Rass. σ. 619, και απόφαση της 7ης Φεβρουαρίου 1984, Duphar κατά Ολλανδικού Δημοσίου, 238/82, Συλλογή σ. 523).

- 23 Σύμφωνα όμως με τις εξηγήσεις στις οποίες προέβη η Ιταλική Δημοκρατία κατά τη διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου, το άρθρο 13 του νόμου 308 επιδιώκει δύο στόχους οικονομικής φύσεως, αφενός, στον τομέα της ενεργειακής πολιτικής και, αφετέρου, στον τομέα της πολιτικής έρευνας και ανάπτυξης. Επομένως, η εφαρμογή του άρθρου 36 της Συνθήκης πρέπει να αποκλειστεί.
- 24 Με βάση τα όσα αναφέρθηκαν και σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, όπως προκύπτει μεταξύ άλλων και από την απόφαση της 11ης Δεκεμβρίου 1985 (Επιτροπή κατά Ελληνικής Δημοκρατίας, 192/84, Συλλογή 1985, σ. 3967), είναι σαφές ότι η εν λόγω ιταλική διάταξη, λόγω του ότι αποτελεί κίνητρο για την αγορά οχημάτων εγχώριας παραγωγής, πρέπει να χαρακτηριστεί ως μέτρο αποτελέσματος ισοδύναμου προς ποσοτικό περιορισμό απαγορευόμενο από το άρθρο 30 της Συνθήκης.
- 25 Επομένως, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η Ιταλική Δημοκρατία, αιτιώντας από τις δημοτικές επιχειρήσεις αστικών συγκοινωνιών να αγοράζουν οχήματα εγχώριας παραγωγής προκειμένου να τους χορηγούνται οι προβλεπόμενες από το άρθρο 13 του νόμου 308 της 29ης Μαΐου 1982 οικονομικές ενισχύσεις, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 30 της Συνθήκης ΕΟΚ.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 26 Σύμφωνα με το άρθρο 69, παράγραφος 2, του κανονισμού διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα. Επειδή η Ιταλική Δημοκρατία ηττήθηκε, πρέπει να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα.

Για τους λόγους αυτούς

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ

αποφασίζει:

- 1) Η Ιταλική Δημοκρατία, απαιτώντας από τις δημοτικές επιχειρήσεις αστικών συγκοινωνιών να αγοράζουν οχήματα εγχώριας παραγωγής προκειμένου να τους χορηγούνται οι προβλεπόμενες από το άρθρο 13 του νόμου 308 της 29ης Μαΐου 1982 οικονομικές ενισχύσεις, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 30 της Συνθήκης ΕΟΚ.
- 2) Καταδικάζει την Ιταλική Δημοκρατία στα δικαστικά έξοδα.

Mackenzie Stuart

Koopmans

Everling

Joliet

Bosco

Galmot

O'Higgins

Δημοσιεύτηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 5 Ιουνίου 1986.

Ο γραμματέας

Ο πρόεδρος

P. Heim

A. J. Mackenzie Stuart