

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS
 CARL OTTO LENZ
 vom 28. Januar 1986

*Herr Präsident,
 meine Herren Richter!*

A — In Artikel 13 des italienischen Gesetzes Nr. 308 vom 29. Mai 1982 war vorgesehen, daß im Jahre 1982 ein Betrag von 2 Mrd LIT und im Jahre 1983 ein solcher von 4 Mrd LIT verwendet werden konnte für die Gewährung von Beihilfen an Verkehrsbetriebe von Gemeinden mit einer Einwohnerzahl von mehr als 300 000, soweit es — im Rahmen eines Planes zur Ersetzung traditioneller Fahrzeuge — um den Erwerb elektrisch betriebener Fahrzeuge oder solcher mit gemischtem Antrieb ging. Voraussetzung für einen solchen Zuschuß war allerdings, daß es sich um Fahrzeuge aus *einheimischer* Produktion handelte.

Die zuletzt genannte Bedingung — auf die sie in einer Beschwerde der Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri aufmerksam gemacht worden war — hält die Kommission für nicht vereinbar mit dem in Artikel 30 EWG-Vertrag verankerten Verbot der mengenmäßigen Einfuhrbeschränkungen sowie aller Maßnahmen gleicher Wirkung und mit der dazu ergangenen Kommissionsrichtlinie 70/50 vom 22. Dezember 1969 (ABl. 1970, L 13, S. 29 ff.), von der anfangs insbesondere deren Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe k genannt worden war. Auf diese Ansicht hat sie die italienische Regierung in einem Schreiben vom 29. November 1982 hingewiesen. In ihm wurde namentlich hervorgehoben, die genannte Beihilfemodalität sei nicht notwendig für das mit der Maßnahme verfolgte Ziel und sie könne deshalb ohne weiteres nach Artikel 30 EWG-Vertrag beurteilt werden.

Dazu hat die Ständige Vertretung Italiens im Februar 1983 Stellung genommen. Sie wies hin auf die Gültigkeitsdauer der kritisierten Maßnahme (zwei Jahre) sowie auf die damit verfolgten Ziele — einerseits energiepolitischer Art, andererseits forschungspolitischer Natur (Orientierung der nationalen Produktion durch Förderung des Kaufs von Prototypen der fraglichen Fahrzeuge) —, und sie folgerte daraus, es könne in Wahrheit nicht von einer Maßnahme einfuhrhemmender Art gesprochen werden.

Durch diese Einlassung nicht überzeugt, erließ die Klägerin im August 1983 eine begründete Stellungnahme gemäß Artikel 169 EWG-Vertrag. In ihr erläuterte sie, warum die von ihr kritisierte Klausel als eine für das mit der Maßnahme verfolgte Ziel nicht unerläßliche Beihilfemodalität anzusehen sei. Tatsächlich könne, soweit es nur um den Anreiz zum Kauf energiesparender Fahrzeuge gehe, die Beschränkung der Förderungsmaßnahme auf einheimische Produkte nicht als sinnvoll gelten. Soweit es daneben aber auch um die Förderung einer entsprechenden Entwicklung in der italienischen Industrie gehe, müsse gleichfalls angenommen werden, daß sie ohne die genannte Klausel gelinge, denn es sporne schon die Tatsache, daß auch ausländische Fahrzeuge dieser Art mit Hilfe von staatlichen Zuschüssen gekauft werden könnten, die italienischen Hersteller zu einer entsprechenden Entwicklung an, die ihnen eine Teilnahme an diesem Markt ermögliche. Eine Diskriminierung ausländischer Produkte im Rahmen der genannten Regelung müsse somit als eine Maßnahme gleicher Wirkung im Sinne des Artikels 30 EWG-Vertrag angesehen werden, und deshalb

müsse von der Beklagten verlangt werden, daß sie innerhalb eines Monats ab Zustellung der Stellungnahme Maßnahmen zur Beseitigung der aufgezeigten Vertragsverletzung treffe.

Dazu ist es — wie Sie wissen — nicht gekommen. Es sollen sich aber — wie uns gesagt wurde — bei späteren Kontakten mit der Klägerin italienische Stellen zur Eliminierung der beanstandeten Bedingung verpflichtet haben, und es wurde demgemäß im Entwurf eines entsprechenden Gesetzes, das für die Jahre 1984 bis 1986 gelten sollte und im März 1984 der Abgeordnetenkammer zugeleitet worden ist, eine Beihilfegewährung unter Verzicht auf die kritisierte Klausel vorgesehen.

Weil aus diesem Entwurf jedoch — offenbar bis zum heutigen Tage — kein Gesetz geworden ist, weil es zu keiner förmlichen Änderung des Gesetzes vom 29. Mai 1982 gekommen ist (von dem nicht auszuschließen sei, daß es noch Auswirkungen habe) und weil die Beklagte auch bei ihrem Standpunkt verblieben ist, Klauseln wie die von der Klägerin beanstandete seien in Wahrheit nicht vertragswidrig, hat die Klägerin dann im April 1984 ein Gerichtsverfahren eingeleitet.

Dem in der Klageschrift formulierten Antrag zufolge soll der Gerichtshof feststellen, die Beklagte habe gegen ihre Verpflichtungen aus Artikel 30 EWG-Vertrag verstoßen, indem sie bestimmt hat, daß die in städtische Regie übernommenen Betriebe, die das öffentliche Transportwesen verwalten, nur dann in den Genuß der in Artikel 13 des Gesetzes Nr. 308 vom 29. Mai 1982 vorgesehenen finanziellen Hilfen kommen, wenn sie Fahrzeuge aus der nationalen Produktion erwerben.

B — Hierzu nehme ich wie folgt Stellung:

1. Zunächst ist dem Einwand der Beklagten nachzugehen, es fehle im vorliegenden

Fall an einem *Klageinteresse* und die Klage sei deshalb als unzulässig zu bezeichnen.

Dazu wies sie einmal darauf hin, daß sich die von der Klägerin beanstandete Klausel in einem Gesetz über die Genehmigung von Ausgaben befand, das nur für zwei Jahre — 1982 und 1983 — gegolten hat. Während dieses Zeitraums seien tatsächlich nie Subventionen der geschilderten Art gezahlt worden, und eine Zahlung nach Ablauf der Gültigkeitsdauer sei nicht mehr möglich, so daß gesagt werden könne, das Gesetz sei ohne jede Wirkung geblieben. Zum anderen sei wichtig, daß für den sich anschließenden Zeitraum ein neuer Gesetzentwurf erarbeitet worden sei, der die kritisierte Klausel nicht mehr enthalte; es sei also auch nicht mit einer Wiederholung der Maßnahme zu rechnen, die die Klägerin für vertragswidrig hält.

Diese Einlassungen können jedoch nach meiner Ansicht schwerlich verfangen.

a) Grundsätzlich ist anzunehmen — insofern läßt der Wortlaut von Artikel 169 EWG-Vertrag keine Zweifel —, daß auch in der *Vergangenheit* liegende, vollständig abgeschlossene Vertragsverletzungen zum Gegenstand eines Infraktionsverfahrens gemacht werden können. Darauf kann in der Tat nicht verzichtet werden, weil andernfalls — in Anbetracht der Dauer des nach Artikel 169 vorgeschriebenen Vorverfahrens — eine gerichtliche Überprüfung von kurzfristig geltenden Gesetzen vielfach nicht möglich wäre. Für die Zulässigkeit einer Klage ist also — auch das läßt sich dem Artikel 169 entnehmen — vor allem maßgeblich, daß der angesprochene Mitgliedstaat nicht innerhalb der Frist Maßnahmen getroffen hat, wie sie von ihm in der Stellungnahme der Klägerin verlangt wurden (vgl. Urteil in der Rechtssache 52/84¹). So verhält es sich tatsächlich im vorliegenden Fall,

¹ — Urteil vom 15. Januar 1986 in der Rechtssache 52/84, Kommission/Königreich Belgien, Slg. 1986, 89.

und dabei darf auch nicht übersehen werden, daß die Stellungnahme während der Gültigkeitsdauer des beanstandeten Gesetzes ergangen ist und Maßnahmen von der Beklagten gleichfalls während dieses Zeitraums zu treffen waren.

b) Was weiter die praktische Anwendung des Gesetzes Nr. 308 angeht, so haben wir — auf Fragen — erfahren, es sei während seiner Gültigkeitsdauer zu elf Anfragen interessierter Gemeinden gekommen. Dabei handelte es sich offenbar in neun Fällen um bloße Absichtserklärungen, die keine weiteren Folgen hatten; es gab aber auch zwei formelle Anträge, von denen es hieß, sie seien „klassiert“ worden, weil sie keine vollständige Dokumentation enthielten.

Danach läßt sich — eben weil zwei Anträge noch nicht definitiv erledigt sind — schwerlich sagen, das beanstandete Gesetz werde überhaupt keine Auswirkungen haben und es fehle daher an einem Interesse an der Feststellung seiner Vertragswidrigkeit. Angezeigt dürfte es außerdem nicht sein, in diesem Zusammenhang mit der Überlegung zu arbeiten, es könne — bei allenfalls zwei Anwendungsfällen — lediglich von einem geringfügigen Vertragsverstoß gesprochen werden, der ein Gerichtsverfahren nicht rechtfertige. Stellt man nämlich — und das hat man richtigerweise wohl zu tun — auf den Zeitpunkt der Verfahrenseinleitung ab, so war seinerzeit in Anbetracht des vorgesehenen Einsatzes der eingangs erwähnten Mittel, die zum Erwerb einiger hundert² Fahrzeuge führen konnten, durchaus mit erheblichen Auswirkungen auf den zwischenstaatlichen Handel zu rechnen und konnten Zweifel an der Opportunität eines diesbezüglichen Vertragsverletzungsverfahrens sicher nicht aufkommen.

c) Zu dem Hinweis auf den die Jahre 1984 bis 1986 betreffenden Gesetzentwurf schließlich ist einmal zu sagen, daß es — weil das Gesetzgebungsverfahren noch nicht abgeschlossen ist — keineswegs sicher ist, ob es bei dem vorgesehenen Verzicht auf die von der Klägerin kritisierte Bedingung bleibt. Zum anderen und vor allem ist wichtig, daß die Beklagte — wie das Verfahren gezeigt hat — von ihrem Standpunkt nicht abgeht, die jetzt interessierende Regelung sei nicht vertragswidrig. Es ist deshalb durchaus damit zu rechnen, daß es — wenn vielleicht auch in anderem Zusammenhang — wieder zu Maßnahmen wie der im Gesetz Nr. 308 enthaltenen kommt, d. h., daß eine ernstzunehmende Wiederholungsgefahr besteht.

d) Dies alles bringt mich zu der *Schlussfolgerung*, daß — sollte für ein Verfahren nach Artikel 169 EWG-Vertrag der Nachweis eines Klageinteresses notwendig sein — er im vorliegenden Fall ausreichend geführt ist und daß die Klage demnach nicht als unzulässig abgewiesen werden kann.

2. Was sodann die Frage angeht — und damit komme ich zur Untersuchung der *Begründetheit* des Klageantrags —, ob die kritisierte italienische Regelung als Maßnahme gleicher Wirkung im Sinne von Artikel 30 EWG-Vertrag anzusehen ist, so kann nicht daran gezweifelt werden, daß die Gewährung staatlicher Beihilfen für den Kauf bestimmter Erzeugnisse, wenn sie an die Bedingung des ausschließlichen Erwerbs einheimischer Produkte geknüpft ist, eine Diskriminierung entsprechender, aus anderen Mitgliedsländern kommender Waren beinhaltet. Auf diese Weise wird sicherlich — im Sinne eines deutlichen Anreizes — die Nachfrage zum Nachteil von Importgütern auf die inländische Erzeugung gelenkt, und es kann damit zur Verringerung von Einfuhren kommen. Bezeichnend ist ja auch, daß es insofern — wie uns gesagt wurde — in der Begründung zu dem Entwurf eines

2 — Die Summe von 6 Mrd LIT reichte aus für die Jahre 1982 und 1983, um ein Beschaffungsvolumen von 30 Mrd LIT = rund 4,5 Mio ECU mit einem Anteil von 20 % zu subventionieren.

Gesetzes für die Jahre 1984 bis 1986, der die Nationalitätsklausel nicht mehr enthält, heißt, eine *protektionistische* Klausel sei nicht mehr notwendig. Danach drängt sich die Annahme auf, daß die italienische Maßnahme durchaus von der zu Artikel 30 in der Rechtsprechung entwickelten Formel erfaßt wird, nämlich als Handelsregelung eines Mitgliedstaates anzusehen ist, „die geeignet ist, den innergemeinschaftlichen Handel unmittelbar oder mittelbar, tatsächlich oder potentiell zu behindern“ (Rechtssache 8/74, Slg. 1974, 852³).

Zur Bekräftigung dieser Wertung kann außerdem auf das Urteil in der Rechtssache 249/81⁴ hingewiesen werden, in dem es um eine dem Staat zuzurechnende Maßnahme zur Förderung des Absatzes irischer Erzeugnisse ging. Von ihr war bekanntlich — weil es sich um einen Ansporn zum Kauf inländischer Erzeugnisse handelte, der das Verhalten der Verbraucher beeinflussen sollte — zu sagen, sie sei, eben weil sie darauf abzielte, ausländische Waren zu ersetzen und die Importe einzudämmen, geeignet, „das Handelsvolumen zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen“ (Slg. 1982, 4022, Randnr. 25). Ebenso ist von Interesse das in einem Verfahren gegen die Republik Griechenland vor kurzem ergangene Urteil der Rechtssache 192/84⁵, in dem festzustellen war, daß die Veranlassung günstigerer, beim Kauf inländischer Maschinen geltender Kreditbedingungen als Maßnahme gleicher Wirkung im Sinne des Artikels 30 zu gelten hat, weil sie die Käufer dazu bringt, Maschinen aus der einheimischen Erzeugung zu erwerben.

3. Danach ist eigentlich nicht weiter von Interesse, was für den vorliegenden Fall aus

3 — Urteil vom 11. Juli 1974 in der Rechtssache 8/74, Staatsanwaltschaft/Benoit und Gustave Dassonville, Slg. 1974, 837.

4 — Urteil vom 24. November 1982 in der Rechtssache 249/81, Kommission/Irland, Slg. 1982, 4005.

5 — Urteil vom 11. Dezember 1985 in der Rechtssache 192/84, Kommission/Republik Griechenland, Slg. 1985, 3967.

der eingangs erwähnten *Kommissionsrichtlinie* und insbesondere aus ihrem Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe k gewonnen werden kann, dem zufolge Maßnahmen gleicher Wirkung auch solche sind, „die den Erwerb allein von eingeführten Waren durch Privatpersonen behindern oder zum Kauf von nur inländischen Waren anspornen oder diesen einen Vorzug einräumen oder zu einem solchen Erwerb verpflichten.“

Wie Sie wissen, meinte die Beklagte hierzu, diese Vorschrift betreffe nur Maßnahmen, die an Privatpersonen gerichtet sind, und sie setze voraus, daß alle Marktteilnehmer angesprochen werden. Im vorliegenden Fall greife sie also nicht ein, weil es einmal nur um einen Kreis von rund 20 Begünstigten (ganz bestimmte städtische Verkehrsbetriebe ohne eigene Rechtspersönlichkeit) gegangen sei und weil es sich nur um den Absatz von Prototypen, nicht also von marktgängigen Produkten handelte.

Will man auch dazu noch kurz Stellung nehmen, so läßt sich wohl sagen, daß es letztlich offenbleiben kann, ob diese Deutung der angeführten Vorschrift tatsächlich die zutreffende ist. Man weiß ja, daß die Richtlinie keine erschöpfende Aufzählung der von Artikel 30 erfaßten Maßnahmen bezweckte, sondern nur eine Reihe besonders markanter Beispiele anführen wollte. So gesehen ist schon die Erkenntnis wichtig, daß die jetzt interessierende italienische Maßnahme nach Zielrichtung und Auswirkungen den unter Buchstabe k charakterisierten Maßnahmen jedenfalls durchaus ähnlich ist. Darüber hinaus konnte die Klägerin für den vorliegenden Fall auch auf den Teil von Artikel 2 Absatz 2 hinweisen, in dem von Maßnahmen die Rede ist, die die inländischen Waren *begünstigen*. Zumindest mit einem solchen Sachverhalt haben wir es jetzt zweifellos zu tun.

Die Klägerin hat also zu Recht auch auf die Definitionen ihrer Richtlinie Bezug genom-

men; es läßt sich daraus in der Tat eine Bekräftigung der vorhin geschilderten Wertung der italienischen Maßnahme gewinnen.

4. Vor einer abschließenden Beurteilung des Standpunktes der Klägerin muß aber noch auf zwei Einwendungen der Beklagten eingegangen werden.

Sie hat zu ihrer Verteidigung einmal auf den Umstand hingewiesen, daß es nicht um eine komplette Ersetzung des Fahrzeugbestandes der städtischen Verkehrsbetriebe ging, sondern nur um den Anreiz zum Kauf einiger Prototypen, womit sie wohl die verhältnismäßig geringe wirtschaftliche Tragweite ihrer Förderungsmaßnahmen deutlich machen wollte. Zum anderen meinte sie auch, der Artikel 30 könne deshalb nicht herangezogen werden, weil man es mit einer Subventionsmaßnahme zu tun habe. Für einen solchen Fall sehe der Vertrag ein besonderes Verfahren vor, und hier komme nur eine Wertung nach Artikel 92 in Betracht.

a) Zu dem ersten dieser Punkte kann ich mich — nach früher gemachten Andeutungen — ganz kurz fassen. Angesichts der Summen, die nach dem Gesetz Nr. 308 im Spiel waren (und mit deren Hilfe jeweils ein Fünftel des Kaufpreises eines Fahrzeuges finanziert werden sollte), kann sicher nicht von einer wirtschaftlich unbedeutenden Maßnahme gesprochen werden, sondern es war mit spürbaren Auswirkungen auf den zwischenstaatlichen Handel zu rechnen. Klar ist außerdem nach der Rechtsprechung, daß es für Artikel 30 auf eine derartige quantitative Betrachtung nicht ankommt und daß er auch eingreift, wenn nur mit geringen Behinderungen zu rechnen ist (vgl. etwa Urteil in der Rechtssache 269/83⁶).

b) Was den zweiten Punkt angeht, so will ich mich nicht weiter mit der Tatsache aufhalten, daß hier der Standpunkt der Beklagten — worauf die Klägerin hingewiesen hat — nicht frei ist von Widersprüchen. In der Tat hat sie an einer Stelle ihrer Ausführungen ausdrücklich unterstrichen, bei der beanstandeten Maßnahme habe man es in Wahrheit, weil die begünstigten Verkehrsbetriebe jeweils ein örtliches Monopol besäßen, nicht mit wettbewerbsstörenden Subventionen zu tun und deswegen sei ja auch eine Mitteilung an die Klägerin und die Einleitung eines Verfahrens nach Artikel 93 EWG-Vertrag unterblieben.

Richtig ist sicher, daß eine Subvention, die lediglich die Begünstigung bestimmter nationaler Unternehmen bezweckt, nicht als eine Maßnahme gleicher Wirkung im Sinne von Artikel 30 gelten kann. Dies wurde klar und überzeugend im Urteil in der Rechtssache 74/76⁷ festgehalten. Für den vorliegenden Fall ist aber einerseits festzuhalten, daß recht fraglich erscheint, ob die italienische Maßnahme tatsächlich von Artikel 92 erfaßt wird. Andererseits ist von Bedeutung, daß in dem genannten Urteil auch hervorgehoben wird — worauf die Klägerin besonderen Nachdruck legte —, aus einer Beihilferegelung ließen sich gegebenenfalls Bestandteile herausarbeiten, die für die Verwirklichung des Beihilfezweckes nicht unerläßlich seien, und in bezug auf sie sei es durchaus möglich, eine Verletzung sonstiger Vertragsbestimmungen, auch eine solche des Artikels 30, festzustellen.

In der Tat dürfte — soweit es bei der italienischen Maßnahme um eine Begünstigung städtischer Verkehrsbetriebe und die Veranlassung geht, den Betrieb auf energiesparende Fahrzeuge umzustellen — die Annahme naheliegen, der Artikel 92 greife deswegen nicht ein, weil die Begünstigten untereinander nicht im Wettbewerb stehen und

6 — Urteil vom 14. März 1985 in der Rechtssache 269/83, Kommission/Französische Republik, Slg. 1985, 837.

7 — Urteil vom 22. März 1977 in der Rechtssache 74/76, Iannelli & Volpi SpA/Firma Paolo Meroni, Slg. 1977, 557.

somit von den vorgesehenen staatlichen Zuschüssen — was für Artikel 92 wichtig ist — keine Verfälschung des Wettbewerbs ausgeben kann. Soweit der Zweck der Maßnahme und gerade der Nationalitätsklausel auch darin zu sehen ist, den Fahrzeugherstellern indirekt eine Hilfe zukommen zu lassen, in der Absicht, die Forschung zu fördern und für die Entwicklung energiesparender Fahrzeuge zu sorgen, ist gleichfalls fraglich, ob deswegen von einer Beihilfe an die Produzenten im Sinne des Artikels 92 gesprochen werden kann. Sie erhalten ja keine finanziellen Zuwendungen, die sich kostensparend auswirken würden, sondern — über den Fahrzeughersteller, dem ein Teil des Kaufpreises vom Staat erstattet wird — die Gegenleistung für eine von ihnen erbrachte Leistung. In bezug auf die Fahrzeughersteller kann also schwerlich von einer Subventionierung gesprochen werden. Es liegt wohl nichts anderes vor als eine nachfragelenkende Maßnahme, die durchaus — wie gezeigt — von Artikel 30 erfaßt wird.

Vollständig braucht dies jetzt freilich nicht vertieft zu werden, denn in jedem Fall scheint überzeugend, was die Klägerin unter Heranziehung des zweiten, aus dem Urteil 74/76⁷ erwähnten Grundgedankens entwickelt hat. Wäre davon auszugehen, daß doch eine Maßnahme mit Beihilfecharakter vorliegt, so wäre auch, was das damit verfolgte energiepolitische Ziel (Förderung der Umstellung der Verkehrsbetriebe auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge) angeht, klar, daß die beanstandete Klausel dafür nicht wesentlich ist, daß dieses Ziel vielmehr auch bei der Förderung des Kaufs entsprechender ausländischer Fahrzeuge zu erreichen ist. Insofern kann also ohne weiteres von einer nichtnotwendigen Beihilfemodalität gesprochen werden, die zweifellos nach anderen Vertragsbestimmungen, auch nach dem Ar-

tikel 30, beurteilt werden kann. Entsprechendes läßt sich darüber hinaus auch hinsichtlich des anderen verfolgten Zieles, der Förderung der Entwicklung einer nationalen Produktion im Bereich elektrisch betriebener Fahrzeuge, sagen. In der Tat ist die Annahme nicht von der Hand zu weisen, es stelle — wenn für städtische Verkehrsbetriebe überhaupt ein Anreiz zum Kauf solcher Fahrzeuge geschaffen wird — schon die bloße Möglichkeit eines gleichartigen, Diskriminierungen im Sinne der beanstandeten Maßnahme vermeidenden Bezugs im Ausland für die in Betracht kommenden italienischen Unternehmen einen ausreichenden Ansporn dar, sich auch auf diesem Produktionsgebiet zu betätigen. Auch in dieser Hinsicht ist also schwerlich mit dem Hinweis auf den Subventionscharakter der Maßnahme zu argumentieren, und läßt sich daher die Ansicht nicht halten, es sei nur eine Wertung nach Artikel 92 EWG-Vertrag zulässig.

5. Zeigt dies alles, daß die von der Klägerin gegebene Beurteilung der streitigen Maßnahme nicht beanstandet werden kann und somit von einem Verstoß gegen den Artikel 30 zu sprechen ist, so läßt sich ganz schnell auch noch zeigen, daß eine Rechtfertigung unter Berufung auf Artikel 36 — wie sie die Beklagte übrigens gar nicht versucht hat — sicherlich ausscheidet. Dafür ist einfach die Erkenntnis maßgeblich, daß der Artikel 36 — wie im Urteil in der Rechtssache 238/82⁸ betont wurde — nur Maßnahmen *nichtwirtschaftlicher* Art betrifft. Mit einer solchen haben wir es aber jetzt nicht zu tun, geht es doch in Artikel 13 des Gesetzes Nr. 308, wie nachdrücklich versichert wurde, allein um die Verfolgung energiepolitischer und forschungspolitischer Ziele, die schwerlich außerhalb des wirtschaftlichen Bereichs angesiedelt werden können.

7 — Urteil vom 22. März 1977 in der Rechtssache 74/76, Iannelli & Volpi SpA/Firma Paolo Meroni, Slg. 1977, 557.

8 — Urteil vom 7. Februar 1984 in der Rechtssache 238/82, Duphar BV u. a./Niederländischer Staat, Slg. 1984, 523.

C — Ich kann somit nur vorschlagen, dem Antrag der Klägerin stattzugeben und festzustellen, die Beklagte habe gegen ihre Verpflichtungen aus Artikel 30 EWG-Vertrag verstoßen, indem sie bestimmte, daß die in städtische Regie übernommenen Betriebe, die das öffentliche Transportwesen verwalten, nur dann in den Genuß der in Artikel 13 des Gesetzes Nr. 308 vom 29. Mai 1982 vorgesehenen finanziellen Hilfen kommen, wenn sie Fahrzeuge aus der nationalen Produktion erwerben. Antragsgemäß ist außerdem die Beklagte Italienische Republik zur Tragung der Kosten des Verfahrens zu verurteilen.