URTEIL DES GERICHTSHOFES (Erste Kammer)

2. Oktober 2003 *

In der Rechtssache C-12/02

betreffend ein dem Gerichtshof nach Artikel 234 EG vom Bayerischen Obersten Landesgericht (Deutschland) in dem bei diesem anhängigen Strafverfahren gegen

Marco Grilli

vorgelegtes Ersuchen um Vorabentscheidung über die Auslegung des Artikels 29 EG

erlässt

DER GERICHTSHOF (Erste Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten M. Wathelet (Berichterstatter) sowie der Richter P. Jann und A. Rosas,

Generalanwalt: P. Léger,
Kanzler: R. Grass,

* Verfahrenssprache: Deutsch.

unter Berücksichtigung der schriftlichen Erklärungen

— der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch U. Wölker als Bevollmächtigten im Beistand von Rechtsanwalt B. Wägenbaur,

aufgrund des Berichts des Berichterstatters,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 15. Mai 2003

folgendes

Urteil

1 Das Bayerische Oberste Landesgericht hat mit Beschluss vom 19. Dezember 2001, beim Gerichtshof eingegangen am 16. Januar 2002, gemäß Artikel 234 EG eine Frage nach der Auslegung des Artikels 29 EG zur Vorabentscheidung vorgelegt.

2 Diese Frage stellt sich in einem Strafverfahren, das die Staatsanwaltschaft gegen den italienischen Staatsangehörigen Marco Grilli wegen Benutzung der deutschen Autobahnen mit einem in Deutschland gekauften Fahrzeug, das mit von den Behörden eines anderen Mitgliedstaats zugeteilten Überführungskennzeichen versehen war, eingeleitet hat.

Nationaler Rechtsrahmen

3 § 22 Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 2 des Straßenverkehrsgesetzes (im Folgenden: StVG) bestimmt:

„(1)Wer in rechtswidriger Absicht

1. ein Kraftfahrzeug oder einen Kraftfahrzeuganhänger, für die ein Kennzeichen nicht ausgegeben oder zugelassen worden ist, mit einem Kennzeichen versieht, das geeignet ist, den Anschein amtlicher Kennzeichnung hervorzurufen,

2. ...

3. ...

wird, wenn die Tat nicht in anderen Vorschriften mit schwererer Strafe belegt ist, mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bestraft.

(2) Die gleiche Strafe trifft Personen, welche auf öffentlichen Wegen oder Plätzen von einem Kraftfahrzeug oder einem Kraftfahrzeuganhänger Gebrauch machen, von denen sie wissen, dass die Kennzeichnung in der in Absatz 1 Nr. 1 bis 3 bezeichneten Art gefälscht, verfälscht oder unterdrückt worden ist."

4 § 18 Absatz 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (im Folgenden: StVZO) sieht vor:

„Zulassungspflichtigkeit

(1) Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 6 km/h und ihre Anhänger ... dürfen auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie durch Erteilung einer Betriebserlaubnis oder einer EG-Typengenehmigung und durch Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens für Kraftfahrzeuge oder Anhänger von der Verwaltungsbehörde (Zulassungsbehörde) zum Verkehr zugelassen sind."

5 § 69a Absatz 2 Nummer 3 StVZO lautet:

„(2) Ordnungswidrig im Sinne des § 24 des Straßenverkehrsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. ...

2. ...

3. ein Kraftfahrzeug oder einen Kraftfahrzeuganhänger entgegen § 18 Abs. 1 ohne die erforderliche Zulassung oder entgegen § 18 Abs. 3 ohne die erforderliche Betriebserlaubnis auf öffentlichen Straßen in Betrieb setzt ...“

Sachverhalt

6 Herr Grilli begab sich im August 2000 nach Deutschland, um bei einem Gebrauchtwagenhändler in Hamburg einen Personenkraftwagen zu kaufen.

7 An diesem Fahrzeug brachte Herr Grilli auf „PT-0835“ lautende italienische Überführungskennzeichen („targa prova“) an, die er zuvor von den italienischen Verwaltungsbehörden erhalten hatte. Anschließend fuhr er mit diesem Fahrzeug auf der deutschen Autobahn in Richtung Italien.

8 Vor der österreichischen Grenze wurde Herr Grilli von der deutschen Polizei kontrolliert, die die italienischen Überführungskennzeichen sicherstellte. Auf entsprechenden Antrag erhielt Herr Grilli am gleichen Tag deutsche „Ausfuhrkennzeichen“ und setzte seine Fahrt nach Italien fort.

9 Die Staatsanwaltschaft leitete gegen Herrn Grilli ein Strafverfahren wegen Kennzeichenmissbrauchs ein. Sie machte geltend, nach § 22 Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 2 StVG sowie § 18 in Verbindung mit § 69a Absatz 2 Nummer 3 StVZO sei es nicht zulässig, einen in Deutschland erworbenen Personenkraft-

wagen mit italienischen Überführungskennzeichen zu versehen und sodann auf öffentlichen Straßen in Deutschland zu führen.

10 Das Amtsgericht Ebersberg (Deutschland) erließ gegen Herrn Grilli einen Strafbefehl wegen Kennzeichenmissbrauchs gemäß § 22 Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 2 StVG und verhängte eine Geldstrafe von 1 500 DM.

11 Herr Grilli legte beim Amtsgericht Einspruch gegen den Strafbefehl ein.

12 Das Amtsgericht stellte zunächst fest, dass Herr Grilli zwar gegen § 22 StVG verstoßen habe, da es nach dem am 1. Januar 1994 in Kraft getretenen Abkommen über die gegenseitige Anerkennung der Probe- bzw. Überführungskennzeichen zwischen Italien und Deutschland vom 22. Dezember 1993 (*Verkehrsblatt* 1994, S. 94 f., im Folgenden: Abkommen) nur zulässig sei, im jeweiligen Land erworbene Fahrzeuge mit dortigen Überführungskennzeichen zu versehen und damit im anderen Vertragsstaat zu fahren. Das Abkommen sei jedoch missverständlich formuliert, so dass Herr Grilli habe annehmen dürfen, dass er italienische Überführungskennzeichen an einem in Deutschland erworbenen Personenkraftwagen habe anbringen dürfen.

13 Das Amtsgericht entschied daher, dass Herr Grilli sich in einem unvermeidbaren Verbotsirrtum befunden habe und sprach ihn frei.

14 Gegen diesen Freispruch legte die Staatsanwaltschaft Revision beim Bayerischen Obersten Landesgericht ein.

15 Letzteres ist der Auffassung, Herr Grilli sei zu Unrecht freigesprochen worden und er wäre gemäß § 22 Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 2 StVG, dessen Tatbestand erfüllt gewesen sei, zu verurteilen gewesen.

16 Nach Ansicht des Bayerischen Obersten Landesgerichts betrifft das Abkommen nur die Überführung von Fahrzeugen mit italienischem Überführungskennzeichen von Italien nach Deutschland und gestattet nicht den hier entscheidenden Fall der Überführung eines in Deutschland gekauften und mit italienischen Überführungskennzeichen versehenen Fahrzeugs nach Italien. Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr habe in einer Pressemitteilung vom 28. Februar 1994 die Auffassung vertreten, dass auch nach Inkrafttreten des Abkommens am 1. Januar 1994 in Deutschland erworbene Fahrzeuge nur mit deutschen und nicht mit italienischen Überführungskennzeichen nach Italien überführt werden dürften.

17 Schließlich teilt das Bayerische Oberste Landesgericht auch nicht die Auffassung des Amtsgerichts, dass die Strafbarkeit von Herrn Grilli an einem unvermeidbaren Verbotsirrtum scheitere. Die hohen Anforderungen, die Rechtsprechung und Schrifttum an die Unvermeidbarkeit eines Verbotsirrtums stellten, seien im vorliegenden Fall nicht erfüllt.

18 Jedoch könnte Artikel 29 EG einer Verurteilung von Herrn Grilli entgegenstehen, weil die in dem Abkommen vorgesehenen Überführungskennzeichen der Erleichterung des Exports oder Imports von Kraftfahrzeugen zwischen beiden Mitgliedstaaten und damit letztlich dem Warenaustausch in der Gemeinschaft dienten. Bei dem Verbot, ein in Deutschland gekauftes Fahrzeug mit italienischen Überführungskennzeichen zu versehen und nach Italien zu überführen, könnte es sich folglich um eine Maßnahme gleicher Wirkung handeln, denn ein deutscher Exporteur könne einfacher die Zulassung eines Kraftfahrzeugs durchführen als ein italienischer Importeur.

19 Das Bayerische Oberste Landesgerichts sieht seine Zweifel hinsichtlich der Auslegung des Artikels 29 EG durch die Erwägungen verstärkt, die der Gerichtshof im Urteil vom 29. Februar 1996 in der Rechtssache C-193/94 (Skanavi und Chryssanthakopoulos, Slg. 1996, I-929) zum Ausdruck gebracht habe. Diese Rechtssache betraf die Verpflichtung, bei einer Verlegung des gewöhnlichen Aufenthalts von einem Mitgliedstaat in einen anderen den im Herkunftsmitgliedstaat ausgestellten Führerschein innerhalb einer bestimmten Frist umzutauschen. Dem Gerichtshof war die Frage gestellt worden, ob Artikel 52 EG-Vertrag (jetzt Artikel 43 EG) es verbiete, dass das Führen eines Kraftfahrzeugs durch eine Person, die ihren von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein gegen einen Führerschein des Aufnahmestaats hätte umtauschen können, diesen Umtausch jedoch nicht innerhalb der vorgeschriebenen Frist vorgenommen hat, dem Fahren ohne Fahrerlaubnis gleichgestellt und deshalb mit Freiheitsstrafe oder Geldstrafe bestraft wird.

20 In Randnummer 36 des Urteils Skanavi und Chryssanthakopoulos wies der Gerichtshof zunächst darauf hin, dass die Mitgliedstaaten nach ständiger Rechtsprechung zur Nichtbeachtung der Formalitäten, die für die Feststellung des Aufenthaltsrechts einer durch das Gemeinschaftsrecht geschützten Person verlangt werden, keine unverhältnismäßigen Sanktionen vorsehen dürfen, die ein Hindernis für die Freizügigkeit schaffen würden. Wegen der Auswirkung, die das Recht zum Führen eines Kraftfahrzeugs auf die tatsächliche Ausübung der Rechte hat, die mit der Freizügigkeit verknüpft sind, gelten die gleichen Erwägungen für einen Verstoß gegen die Verpflichtung zum Umtausch des Führerscheins.

21 Im selben Urteil stellte der Gerichtshof fest, dass die Gleichstellung desjenigen, der es versäumt hat, den Führerschein umtauschen zu lassen, mit dem, der ein Fahrzeug ohne Fahrerlaubnis führt, mit der Konsequenz, dass strafrechtliche Sanktionen, auch finanzieller Art, wie die in den dem Ausgangsverfahren zugrunde liegenden nationalen Rechtsvorschriften vorgesehenen verhängt werden können, in Anbetracht der sich daraus ergebenden Folgen für die Freizügigkeit außer Verhältnis zur Schwere dieses Verstoßes steht (Urteil Skanavi und Chryssanthakopoulos, Randnr. 37).

22 Das Bayerische Oberste Landesgericht stellt sich die Frage, ob eine strafrechtliche Sanktion für das Verhalten von Herrn Grilli nicht im Sinne der Rechtsprechung

Skanavi und Chryssanthakopoulos außer Verhältnis zur Schwere des Verstoßes stünde. Aus der Sicht des Gemeinschaftsrechts könnten möglicherweise keine anerkennenswerten Gründe für Sanktionen des Strafrechts bestehen.

23 Da das Bayerische Oberste Landesgericht der Auffassung ist, dass der Ausgang des bei ihm anhängigen Verfahrens von der Auslegung des Gemeinschaftsrechts abhängt, hat es dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt:

Ist Artikel 29 EG dahin gehend auszulegen, dass diese Vorschrift einer innerstaatlichen Regelung entgegensteht, die es unter Strafe stellt, dass ein Staatsangehöriger der Italienischen Republik, der dort ein von der zuständigen Verwaltungsbehörde zugeteiltes Überführungskennzeichen erhält, dieses Kennzeichen an einem in der Bundesrepublik Deutschland zum Verkauf angebotenen Fahrzeug anbringt und anschließend dieses Fahrzeug von der Bundesrepublik Deutschland auf öffentlichen Straßen in die Italienische Republik verbringt?

Zur Vorlagefrage

24 Mit seiner Vorlagefrage möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob Artikel 29 EG einer Regelung eines Mitgliedstaats entgegensteht, die es einem Angehörigen eines anderen Mitgliedstaats unter Androhung strafrechtlicher Sanktionen wie Freiheits- oder Geldstrafe verbietet, ein in dem erstgenannten Mitgliedstaat gekauftes Fahrzeug, das mit Überführungskennzeichen versehen ist, die zur Ausfuhr des Fahrzeugs in den anderen Mitgliedstaat von dessen zuständigen Behörden zugeteilt worden sind, in diesen anderen Mitgliedstaat zu überführen.

25 Außerdem ergibt sich aus Abschnitt III des Vorlagebeschlusses, wie er in Randnummer 22 des vorliegenden Urteils dargelegt ist, dass das vorlegende Gericht im Hinblick auf Artikel 29 EG Zweifel an der Verhältnismäßigkeit der in den einschlägigen Vorschriften vorgesehenen strafrechtlichen Sanktionen hat.

26 Um dem vorlegenden Gericht eine sinnvolle Antwort geben zu können, ist also zunächst zu prüfen, ob eine nationale Regelung wie die des Ausgangsverfahrens eine nach Artikel 29 EG verbotene Maßnahme mit gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Ausfuhrbeschränkung darstellt; sodann ist zu untersuchen, ob die in dieser Regelung vorgesehenen strafrechtlichen Sanktionen im Sinne der Rechtsprechung Skanavi und Chryssanthakopoulos außer Verhältnis zur Schwere des Verstoßes stehen.

Beim Gerichtshof eingereichte Erklärungen

27 Nach Auffassung der Kommission ist die Vorlagefrage entgegen ihrem Wortlaut so zu verstehen, dass mit ihr in erster Linie geklärt werden soll, ob Artikel 29 EG denjenigen deutschen Vorschriften entgegensteht, die für die Ausfuhr eines in Deutschland in den Verkehr gebrachten Kraftfahrzeugs das Anbringen entsprechender, zuvor von der zuständigen deutschen Verwaltung zugeteilter Überführungskennzeichen vorschreiben, und erst in zweiter Linie, ob Artikel 29 EG denjenigen Vorschriften des deutschen Rechts entgegensteht, die das Nichteinhalten der vorgenannten Vorschriften, d. h. den Kennzeichenmissbrauch, strafrechtlich sanktionieren.

28 Ausgehend von dieser Auslegung der Vorlagefrage stellt die Kommission fest, dass die nationalen Vorschriften, die die rechtlichen Voraussetzungen für die Zulassung eines Kraftfahrzeugs in Deutschland zum Zweck der Überführung in

einen anderen Mitgliedstaat regelten, im Vorlagebeschluss nicht zitiert oder genannt seien. Die Kommission fragt sich folglich, ob der Gerichtshof insoweit über die notwendigen Angaben zu den einschlägigen deutschen Vorschriften verfügt, um eine Entscheidung treffen zu können.

29 Nach Ansicht der Kommission bestehen lediglich hinsichtlich einzelner, im Ausgangsverfahren nicht einschlägiger Voraussetzungen für die Zulassung von Kraftfahrzeugen gemeinschaftsrechtliche Vorschriften.

30 Mithin bleibe die Bestimmung der rechtlichen Voraussetzungen für die amtliche Zulassung von Fahrzeugen und/oder deren Überführung in einen anderen Mitgliedstaat Sache des jeweiligen Mitgliedstaats, der diese Zuständigkeit jedoch nur im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht ausüben dürfe.

31 Hinsichtlich des im vorliegenden Fall auszulegenden Artikels 29 EG habe der Gerichtshof entschieden, dass diese Vorschrift unmittelbar anwendbar sei und als solche Rechte der Einzelnen begründe, die die Gerichte der Mitgliedstaaten zu wahren hätten (vgl. z. B. Urteil vom 9. Juni 1992 in der Rechtssache C-47/90, Delhaize, Slg. 1992, I-3669).

32 Nach ständiger Rechtsprechung verbiete Artikel 29 EG nationale Maßnahmen, die spezifische Beschränkungen der Ausfuhrströme bezwecken oder bewirken und unterschiedliche Bedingungen für den Binnenhandel innerhalb eines Mitgliedstaats und seinen Außenhandel schaffen, so dass die nationale Produktion oder der Binnenmarkt des betroffenen Staates einen besonderen Vorteil erlangt (vgl. z. B. Urteil vom 23. Mai 2000 in der Rechtssache C-209/98, Sydhavnens Sten & Grus, Slg. 2000, I-3743, Randnr. 34).

33 Nach Ansicht der Kommission sind folglich die Vorschriften des deutschen Rechts über die amtliche Zulassung von Kraftfahrzeugen in Deutschland mit denjenigen zu vergleichen, die die amtliche Zulassung von Kraftfahrzeugen in Deutschland zum Zweck der Ausfuhr in einen anderen Mitgliedstaat regeln, um festzustellen, ob die Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Grundregel der Zulassung in gleicher Weise auf die Zulassung eines Kraftfahrzeugs in Deutschland und auf die Ausfuhr eines Kraftfahrzeugs von Deutschland in einen anderen Mitgliedstaat Anwendung fänden, so dass die Voraussetzung der Zulassung als solche keine spezifische Beschränkung der Ausfuhrströme darstellen würde.

34 Die deutschen Rechtsvorschriften beruhten auf einer Unterscheidung zwischen der Zulassung von Fahrzeugen, die ihren regelmäßigen Standort in Deutschland haben sollten, sei es um auf Dauer oder nur vorübergehend zwecks Probe- oder Überführungsfahrten innerhalb Deutschlands in Deutschland immatrikuliert zu werden, und der Zulassung von Fahrzeugen in Deutschland zwecks Ausfuhr in einen anderen Mitgliedstaat. Im Ergebnis seien jedoch nach den in Deutschland geltenden nationalen Vorschriften die Voraussetzungen für die Zulassung eines Fahrzeugs zum Zweck der Ausfuhr in einen anderen Mitgliedstaat nicht restriktiver als die Voraussetzungen für die Zulassung eines Fahrzeugs mit endgültigem Standort in Deutschland.

35 Die Kommission schlägt daher vor, auf die Vorlagefrage zu antworten, dass Artikel 29 EG einer Regelung wie der des Ausgangsverfahrens nicht entgegenstehe.

Antwort des Gerichtshofes

36 Vorab ist darauf hinzuweisen, dass im Ausgangsverfahren auf das Abkommen Bezug genommen wurde, wonach möglicherweise deutsche Staatsangehörige, die

ein in Italien gekauftes Fahrzeug nach Deutschland ausführen, und italienische Staatsangehörige, die ein in Deutschland gekauftes Fahrzeug nach Italien ausführen, ungleich behandelt werden. Da hierzu keine Frage vorgelegt und auch der Wortlaut des Abkommens nicht mitgeteilt wurde, macht der Gerichtshof das vorlegende Gericht auf die möglichen Auswirkungen des Abkommens auf den freien Verkehr von Waren und Personen aufmerksam. Insoweit wäre zu prüfen, ob das Abkommen nicht zu einer Diskriminierung führt, indem es zwar die Überführung eines Fahrzeugs mit einem von den zuständigen deutschen Behörden zugeteilten Überführungskennzeichen von Italien nach Deutschland erlaubt, nicht jedoch die Überführung eines Fahrzeugs mit einem von den zuständigen italienischen Behörden zugeteilten Überführungskennzeichen von Deutschland nach Italien.

37 Was erstens die Frage angeht, ob das von einem Mitgliedstaat ausgesprochene Verbot der Überführung eines Fahrzeugs, das mit Überführungskennzeichen versehen ist, die zum Zweck der Ausfuhr in einen anderen Mitgliedstaat von dessen zuständigen Behörden zugeteilt worden sind, durch einen Angehörigen eines anderen Mitgliedstaats eine Maßnahme mit gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Ausfuhrbeschränkung darstellt, so ist zunächst darauf hinzuweisen, dass — wie die Kommission zu Recht feststellt — keine Gemeinschaftsbestimmung besteht, die die Zulassung von Fahrzeugen entweder allgemein oder speziell in Bezug auf die Ausfuhr in einen anderen Mitgliedstaat regelt.

38 Außerdem werden in keiner Gemeinschaftsbestimmung die zuständigen nationalen Behörden für die Zulassung von Fahrzeugen festgelegt.

39 Da eine Gemeinschaftsregelung auf diesem Gebiet fehlt, sind allein die Mitgliedstaaten dafür zuständig, die gesetzlichen Voraussetzungen für die amtliche Zulassung von Fahrzeugen einschließlich der Zulassung zwecks Ausfuhr in einen anderen Mitgliedstaat sowie die Sanktionen für den Fall einer Verletzung dieser Voraussetzungen festzulegen.

40 Wie auch der Generalanwalt in Nummer 19 seiner Schlussanträge festgestellt hat, muss diese Zuständigkeit jedoch unter Beachtung der im EG-Vertrag vorgesehenen Grundfreiheiten, insbesondere derjenigen aus Artikel 29 EG, ausgeübt werden.

41 Nach ständiger Rechtsprechung bezieht sich diese Bestimmung auf nationale Maßnahmen, die spezifische Beschränkungen der Ausfuhrströme bezwecken oder bewirken und damit unterschiedliche Bedingungen für den Binnenhandel innerhalb eines Mitgliedstaats und seinen Außenhandel schaffen, so dass die nationale Produktion oder der Binnenmarkt des betreffenden Staates zum Nachteil der Produktion oder des Handels anderer Mitgliedstaaten einen besonderen Vorteil erlangt (Urteil vom 8. November 1979 in der Rechtssache 15/79, Groenveld, Slg. 1979, 3409, Randnr. 7).

42 Dabei ist zu berücksichtigen, dass Artikel 29 EG im Unterschied zu Artikel 28 EG, der mengenmäßige Einfuhrbeschränkungen und Maßnahmen mit gleicher Wirkung wie solche Beschränkungen betrifft, nur die nationalen Maßnahmen verbietet, die eine unterschiedliche Behandlung der zur Ausfuhr bestimmten Erzeugnisse und der innerhalb des betreffenden Mitgliedstaats vermarkteten Erzeugnisse vorsehen (Urteil Groenveld, Randnrn. 7 und 9).

43 In Bezug auf das Ausgangsverfahren ist festzustellen, dass nach den deutschen Rechtsvorschriften ein Gebrauchtwagen, der in Deutschland gekauft und auf deutschen Straßen gefahren wird, auch dann mit von den zuständigen deutschen Behörden zugeteilten Überführungskennzeichen versehen sein muss, wenn das Fahrzeug für die Ausfuhr in einen anderen Mitgliedstaat bestimmt ist.

44 Um festzustellen, ob eine solche Regelung eine mengenmäßige Ausfuhrbeschränkung oder eine Maßnahme mit gleicher Wirkung wie eine solche Beschränkung darstellt, wird das vorlegende Gericht zu prüfen haben, ob die

Einzelheiten für die Zuteilung von Überführungskennzeichen, wie sie die im Ausgangsverfahren streitige Regelung vorsieht, mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar sind, wobei die von der Rechtsprechung aufgestellten, in den Randnummern 41 und 42 des vorliegenden Urteils zusammengefassten Voraussetzungen zu beachten sind.

45 Das vorlegende Gericht muss also die Einzelheiten, die die deutsche Regelung für die amtliche Zulassung von Fahrzeugen in Deutschland vorsieht, mit denen vergleichen, die für die amtliche Zulassung von zur Ausfuhr in einen anderen Mitgliedstaat bestimmten Fahrzeugen in Deutschland gelten. Um das Vorliegen einer Ausfuhrbeschränkung bejahen zu können, ist zunächst zu prüfen, ob die Fallgruppen der amtlichen Zulassung eines Fahrzeugs, das in Deutschland gefahren werden soll, und derjenigen eines Fahrzeugs, das ausgeführt werden soll, unterschiedlich behandelt werden und ob eine unterschiedliche Behandlung zu einer Beschränkung der Ausfuhrströme führen kann. Sodann muss das vorlegende Gericht untersuchen, ob die im Ausgangsverfahren streitige deutsche Regelung unterschiedliche Bedingungen für den Binnenhandel innerhalb Deutschlands und den deutschen Außenhandel schafft und ggf. ob der inländische Handel durch diese Regelung zum Nachteil des Handels eines anderen Mitgliedstaats begünstigt wird.

46 Wie der Generalanwalt in Nummer 28 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, muss das vorlegende Gericht nur dann, wenn es festgestellt hat, dass die nationale Regelung eine Maßnahme mit gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Ausfuhrbeschränkung darstellt, weiter prüfen, ob sich diese Regelung nach Artikel 30 EG rechtfertigen lässt, wobei auch die Verhältnismäßigkeit der Sanktionen zu beurteilen ist.

47 Dabei wird das vorlegende Gericht insbesondere zu untersuchen haben, ob die im Ausgangsverfahren streitige nationale Regelung aus Gründen der öffentlichen Ordnung oder der öffentlichen Sicherheit gerechtfertigt werden kann. Es hat ggf. festzustellen, ob die nationale Regelung erforderlich ist, um das angestrebte Ziel zu erreichen, und weder eine willkürliche Diskriminierung noch eine verschleierte Beschränkung des Handels zwischen Mitgliedstaaten darstellt.

48 Somit ist auf den ersten Teil der Vorlagefrage zu antworten, dass Artikel 29 EG einer Regelung eines Mitgliedstaats entgegensteht, die es einem Angehörigen eines anderen Mitgliedstaats unter Androhung strafrechtlicher Sanktionen wie Freiheits- oder Geldstrafe verbietet, ein in dem erstgenannten Mitgliedstaat gekauftes Fahrzeug, das mit Überführungskennzeichen versehen ist, die zur Ausfuhr des Fahrzeugs in den anderen Mitgliedstaat von dessen zuständigen Behörden zugeteilt worden sind, in diesen anderen Mitgliedstaat zu überführen, wenn diese Regelung zu einer Beschränkung der Ausfuhrströme führen kann, unterschiedliche Bedingungen für den Binnenhandel eines Mitgliedstaats und seinen Außenhandel schafft sowie den inländischen Handel zum Nachteil des Handels eines anderen Mitgliedstaats begünstigt, soweit die Regelung nicht nach Artikel 30 EG gerechtfertigt werden kann. Es ist Sache des vorlegenden Gerichts, zu prüfen, ob dies im Ausgangsverfahren der Fall ist.

49 Was zweitens die Verhältnismäßigkeit der strafrechtlichen Sanktionen angeht, die in der im Ausgangsverfahren streitigen nationalen Regelung vorgesehen sind, so ist festzustellen, dass sich die Frage der Verhältnismäßigkeit nicht stellt, sollte diese Regelung nicht gegen Artikel 29 EG verstoßen. Sollte eine Regelung wie die des Ausgangsverfahrens gegen Artikel 29 EG verstoßen, so sind die in ihr vorgesehenen Sanktionen unanwendbar, so dass die Frage ihrer Verhältnismäßigkeit im Hinblick auf die Schwere des Verstoßes nicht untersucht zu werden braucht.

Kosten

50 Die Auslagen der Kommission, die vor dem Gerichtshof Erklärungen abgegeben hat, sind nicht erstattungsfähig. Für die Beteiligten des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren Teil des bei dem vorlegenden Gericht anhängigen Verfahrens; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF (Erste Kammer)

auf die ihm vom Bayerischen Obersten Landesgericht mit Beschluss vom 19. Dezember 2001 vorgelegte Frage für Recht erkannt:

Artikel 29 EG steht einer Regelung eines Mitgliedstaats entgegen, die es einem Angehörigen eines anderen Mitgliedstaats unter Androhung strafrechtlicher Sanktionen wie Freiheits- oder Geldstrafe verbietet, ein in dem erstgenannten Mitgliedstaat gekauftes Fahrzeug, das mit Überführungskennzeichen versehen ist, die zur Ausfuhr des Fahrzeugs in den anderen Mitgliedstaat von dessen zuständigen Behörden zugeteilt worden sind, in diesen anderen Mitgliedstaat zu überführen, wenn diese Regelung zu einer Beschränkung der Ausfuhrströme führen kann, unterschiedliche Bedingungen für den Binnenhandel eines Mitgliedstaats und seinen Außenhandel schafft sowie den inländischen Handel zum Nachteil des Handels eines anderen Mitgliedstaats begünstigt, soweit die Regelung nicht nach Artikel 30 EG gerechtfertigt werden kann. Es ist Sache des vorlegenden Gerichts, zu prüfen, ob dies im Ausgangsverfahren der Fall ist.

Wathelet Jann Rosas

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 2. Oktober 2003.

Der Kanzler

R. Grass

Der Präsident der Ersten Kammer

M. Wathelet