SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS PHILIPPE LÉGER

vom 15. Mai 2003 [1]

1. Dieses Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung des Artikels 29 EG. Das Bayerische Oberste Landesgericht (Deutschland) möchte wissen, ob diese Vorschrift einer nationalen Regelung entgegensteht, die es unter Strafe stellt, im Gebiet des betreffenden Mitgliedstaats mit einem Fahrzeug zu fahren, das mit einem von den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in den das Fahrzeug überführt werden soll, zugeteilten Überführungskennzeichen versehen ist.

Nationaler Rechtsrahmen

2. In Deutschland müssen Personenkraftwagen zugelassen sein, um im Staatsgebiet fahren zu können. Die nationalen Vorschriften über die amtliche Zulassung dieser Fahrzeuge sind im Straßenverkehrsgesetz (StVG) und in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) enthalten.

3. § 22 Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 2 StVG bestimmt:

„(1) Wer in rechtswidriger Absicht

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

...

wird, wenn die Tat nicht in anderen Vorschriften mit schwererer Strafe bedroht 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 ei-

1 — Originalsprache: Französisch.

nem 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."

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

...

4. § 18 Absatz 1 StVZO bestimmt:

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 ..."

„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-Typgenehmigung und durch Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens für Kraftfahrzeuge oder Anhänger von der Verwaltungsbehörde (Zulassungsbehörde) zum Verkehr zugelassen sind."

6. Aus dem Vorabentscheidungsersuchen geht hervor, dass nach den genannten Vorschriften ein in Deutschland gekauftes Fahrzeug von den deutschen Behörden zugelassen sein muss, damit es in diesem Staat fahren oder von dort in einen anderen Mitgliedstaat überführt werden kann. Es ist daher nicht zulässig, in Deutschland gekaufte Gebrauchtwagen mit italienischen Überführungskennzeichen zu versehen und mit ihnen in Deutschland zu fahren, um sie nach Italien zu verbringen.

Sachverhalt und Ausgangsverfahren

5. § 18 ist in Verbindung mit § 69a Absatz 2 Nummer 3 StVZO zu lesen; dieser bestimmt:

7. Herr Grilli ist ein italienischer Staatsangehöriger, der in Italien einen Kraftfahr-

zeughandel betreibt. Im August 2000 begab er sich nach Deutschland, um dort einen Gebrauchtwagen zu kaufen, auf den er ein italienisches Überführungskennzeichen anbrachte, das er von den italienischen Verwaltungsbehörden erhalten hatte.

8. Während seiner Rückfahrt nach Italien mit diesem Fahrzeug wurde Herr Grilli von der deutschen Polizei kontrolliert, die das italienische Überführungskennzeichen sicherstellte. Er erhielt am gleichen Tag ein deutsches „Ausfuhrkennzeichen", das er an dem Fahrzeug anbrachte, und fuhr in Richtung Italien weiter.

9. Im Anschluss an diese Kontrolle wurde gegen Herrn Grilli ein Strafverfahren eingeleitet, das zum Erlass eines Strafbefehls durch das Amtsgericht Ebersberg (Deutschland) führte, mit dem wegen Kennzeichenmissbrauchs gemäß § 22 Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 2 StVG sowie § 18 in Verbindung mit § 69a Absatz 2 Nummer 3 StVZO eine Geldstrafe von 1 500 DM verhängt wurde.

10. Nachdem Herr Grilli hiergegen Einspruch eingelegt hatte, sprach das Amtsgericht Ebersberg ihn frei. Das Gericht stellte fest, dass er tatsächlich gegen die genannten Vorschriften des StVG und der StVZO verstoßen habe, dass er sich aber in einem unvermeidbaren Verbotsirrtum befunden habe, weil das Abkommen über die gegenseitige Anerkennung der Probe- bzw. Überführungskennzeichen zwischen Italien und Deutschland vom 22. Dezember 1993 [2] (im Folgenden: deutsch-italienisches Abkommen) missverständlich formuliert sei.

11. Gegen diese Entscheidung legte die Staatsanwaltschaft Revision zum Bayerischen Obersten Landesgericht ein, das der Ansicht war, dass Herr Grilli zu Unrecht freigesprochen worden sei. In seinem Vorlagebeschluss [3] hat das nationale Gericht nämlich festgestellt, dass das deutsch-italienische Abkommen nur die Überführung von Fahrzeugen mit italienischen Überführungskennzeichen von Italien nach Deutschland gestatte und nicht in umgekehrter Richtung, was aber vorliegend der Fall sei.

12. Das vorlegende Gericht hat jedoch Zweifel, ob ein Verbot wie das vorliegende mit Artikel 29 EG vereinbar ist. Nach seiner Auffassung dienen die in dem deutsch-italienischen Abkommen vorgesehenen Überführungskennzeichen der Erleichterung des Exports oder Imports zwischen den beiden Mitgliedstaaten. Bei dem Verbot, ein in Deutschland gekauftes Fahrzeug für die Überführung nach Italien mit italienischen Überführungskennzeichen zu versehen, könnte es sich folglich um eine Maßnahme gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Ausfuhrbeschränkung handeln [4].

2 — In Kraft getreten am 1. Januar 1994. Nach Ansicht des Amtsgerichts durfte Herr Grilli wegen der missverständlichen Formulierung des deutsch-italienischen Abkommens annehmen, dass er berechtigt sei, italienische Überführungskennzeichen auf einem in Deutschland erworbenen Fahrzeug anzubringen.

3 — Seite 3.

4 — Siehe Vorlagebeschluss (S. 4).

13. Schließlich hat das vorlegende Gericht Zweifel bezüglich der in den deutschen Rechtsvorschriften vorgesehenen strafrechtlichen Sanktion gegen Herrn Grilli geäußert, die im Hinblick auf das Urteil Skanavi und Chryssanthakopoulos [5] unverhältnismäßig sein könnte.

Vorlagefrage

14. Das vorlegende Gericht hat daher beschlossen, dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen:

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 ein in der Bundesrepublik Deutschland zum Verkauf angebotenes Fahrzeug anbringt und anschließend dieses Fahrzeug von der Bundesrepublik Deutschland auf öffentlichen Straßen in die Republik Italien verbringt?

Analyse

15. Das vorlegende Gericht möchte mit seiner Frage wissen, ob Artikel 29 EG nationalen Rechtsvorschriften entgegensteht, die den Kauf eines Fahrzeugs in seinem Staatsgebiet und dessen Verbringung in einen anderen Mitgliedstaat einem Staatsangehörigen eines anderen Mitgliedstaats verbieten, der ein von den zuständigen nationalen Behörden seines Mitgliedstaats für die Überführung des Fahrzeugs in seinen eigenen Staat zugeteiltes Überführungskennzeichen anbringt. Außerdem fragt sich das Gericht, ob die in diesen nationalen Rechtsvorschriften vorgesehene strafrechtliche Sanktion im Hinblick auf die relevanten Vorschriften des Gemeinschaftsrechts verhältnismäßig ist.

16. Das vorlegende Gericht hat zwar, wie die Kommission ausführt [6], dem Gerichtshof nur wenige Informationen über den tatsächlichen und rechtlichen Rahmen geliefert. Ich denke aber, dass es dem Gerichtshof möglich ist, dem Gericht die Kriterien für die Auslegung des Gemeinschaftsrechts an die Hand zu geben.

17. Ich werde die beiden Teile der Frage des vorlegenden Gerichts prüfen.

5 — Urteil vom 29. Februar 1996 in der Rechtssache C-193/94 (Slg. 1996, I-929).

6 — Siehe ihre schriftlichen Erklärungen (Nrn. 16 ff).

Zum Vorliegen einer Maßnahme gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Ausfuhrbeschränkung

18. Ich stelle zunächst fest, dass es keine Gemeinschaftsvorschriften gibt, die die amtliche Zulassung von Fahrzeugen im Allgemeinen und die für die Überführung in einen anderen Mitgliedstaat im Besonderen regeln [7]. Bis heute betreffen die einzigen Harmonisierungsmaßnahmen — auf dem Gebiet der Kraftfahrzeugbesteuerung — die Steuerbefreiungen für vorübergehend von Gebietsfremden eingeführte Fahrzeuge [8] und die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung durch die Mitgliedstaaten [9] sowie die Zulassungsdokumente [10]. Keine dieser Richtlinien bestimmt die für die Zulassung von Fahrzeugen zuständigen nationalen Behörden.

19. Da es keine Gemeinschaftsregelung auf diesem Gebiet gibt, sind nur die Mitgliedstaaten dafür zuständig, die gesetzlichen Voraussetzungen für die amtliche Zulassung von Fahrzeugen zum Zweck ihrer Überführung in einen anderen Mitgliedstaat sowie die Sanktionen für den Fall der Verletzung dieser Voraussetzungen festzulegen [11]. Diese Zuständigkeit ist jedoch unter Beachtung der im EG-Vertrag [12], u. a. auch in Artikel 29 EG, vorgesehenen Grundfreiheiten auszuüben.

20. Artikel 29 EG bestimmt, dass „[m]engenmäßige Ausfuhrbeschränkungen sowie alle Maßnahmen gleicher Wirkung ... zwischen den Mitgliedstaaten verboten [sind]".

21. Nach ständiger Rechtsprechung verbietet diese Vertragsbestimmung, „nationale Maßnahmen, die spezifische Beschränkungen der Ausfuhr 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 betroffenen Staates zum Nachteil der Produktion oder des Handels anderer Mitgliedstaaten einen besonderen Vorteil erlangt" [13].

7 — Die Kommission stellt fest, dass es lediglich gemeinsame Vorschriften über einige Voraussetzungen für die Zulassung von Kraftfahrzeugen gebe, jedoch keine in Bezug auf die hier relevanten (siehe ihre schriftlichen Erklärungen, Nr. 20).

8 — Richtlinie 83/182/EWG des Rates vom 28. März 1983 über Steuerbefreiungen innerhalb der Gemeinschaft bei vorübergehender Einfuhr bestimmter Verkehrsmittel (ABl. L 105, S. 59).

9 — Richtlinie 93/89/EWG des Rates vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten (ABl. L 279, S. 32). Diese Richtlinie wurde mit Urteil vom 5. Juli 1995 in der Rechtssache C-21/94 (Parlament/Rat, Slg. 1995, I-1827) für nichtig erklärt. Sie bleibt jedoch anwendbar, bis der Rat in diesem Bereich eine neue Regelung erlassen hat.

10 — Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 138, S. 57). Die Mitgliedstaaten haben diese Richtlinie bis zum 1. Juni 2004 in innerstaatliches Recht umzusetzen.

11 — Es können bilaterale Gegenseitigkeitsabkommen, wie das deutsch-italienische Abkommen, über die Voraussetzungen für die vorläufige Zulassung abgeschlossen werden.

12 — Urteile vom 6. Juni 1984 in der Rechtssache 97/83 (Melkunie, Slg. 1984, 2367, Randnrn. 9 und 10) und vom 24. Oktober 2002 in der Rechtssache C-121/00 (Hahn, Slg. 2002, I-9193, Randnr. 34).

13 — Urteil vom 8. November 1979 in der Rechtssache 15/79 (Groenveld, Slg. 1979, 3409, Randnr. 7), das in eine andere Richtung geht als die Schlussanträge des Generalanwalts Capotorti in dieser Rechtssache, der die Definition der Dassonville-Rechtsprechung (Urteil vom 11. Juli 1974 in der Rechtssache 8/74, Slg. 1974, 837) auf die Artikel 28 EG und 29 EG angewandt hat, ohne eine Unterscheidung zu treffen (Nr. 3). Vgl. auch Urteile vom 24. März 1994 in der Rechtssache C-80/92 (Kommission/Belgien, Slg. 1994, I-1019, Randnr. 24) und vom 23. Mai 2000 in der Rechtssache C-209/98 (Sydhavnens Sten & Grus, Slg. I-3743, Randnr. 34).

22. Der Gerichtshof hat außerdem entschieden, dass Artikel 29 EG im Unterschied zu Artikel 28 EG über mengenmäßige Einfuhrbeschränkungen sowie alle Maßnahmen gleicher Wirkung nur die nationalen Maßnahmen verbiete, die eine unterschiedliche Behandlung der zur Ausfuhr bestimmten Erzeugnisse und der innerhalb des betreffenden Mitgliedstaats vermarkteten Erzeugnisse vorsehen [14].

23. Aus dem Vorlagebeschluss geht hervor, dass nach den deutschen Rechtsvorschriften ein Gebrauchtwagen, der im Staatsgebiet gekauft und dort gefahren wird, mit von den deutschen Behörden zugeteilten Überführungskennzeichen versehen sein muss, und zwar auch dann, wenn das Fahrzeug für die Ausfuhr bestimmt ist [15].

24. Das vorlegende Gericht hat nämlich angegeben, dass die innerstaatlichen Rechtsvorschriften eine Situation wie die von Herrn Grilli untersagten, in der das von den zuständigen italienischen Behörden zugeteilte Überführungskennzeichen an einem in Deutschland gekauften Fahrzeug für die Überführung nach Italien angebracht worden ist.

25. Nach den Ausführungen des vorlegenden Gerichts ist der Tatbestand des § 22 Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 2 StVG erfüllt [16], wenn ein in Deutschland gekauftes und zur Ausfuhr bestimmtes Fahrzeug, das mit einem von der zuständigen italienischen Behörde zugeteilten Überführungskennzeichen versehen worden sei, nach Italien überführt werde.

26. Unter Berücksichtigung der vorgenannten Umstände wird das nationale Gericht zu prüfen haben, ob, konkret betrachtet, die in den deutschen Rechtsvorschriften für die Zuteilung der Überführungskennzeichen vorgesehenen Modalitäten mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar sind, wobei die in der angeführten Rechtsprechung herausgearbeiteten Voraussetzungen zu beachten sind. Das nationale Gericht muss also die in den deutschen Rechtsvorschriften für die amtliche Zulassung von Fahrzeugen in Deutschland vorgesehenen Modalitäten mit denen vergleichen, die für die amtliche Zulassung von Fahrzeugen in Deutschland im Hinblick auf ihre Überführung in einen anderen Mitgliedstaat gelten.

27. Das Gericht wird das Vorliegen einer Ausfuhrbeschränkung bejahen können, wenn es feststellt, dass die amtliche Zulassung eines Fahrzeugs, das in Deutschland gefahren werden soll, und die eines Fahrzeugs, das ausgeführt werden soll, unterschiedlich behandelt werden und dies

14 — Vgl. u. a. Urteil Groenveld (Randnrn. 7 und 9). Vgl. dazu auch Oliver, P., *Free movement of goods in the European Community: under article 28 to 30 of the EC Treaty*, London, Sweet and Maxwell, 2003, 4. Auflage, S. 207 bis 214; Léger, P., *Commentaire article par article des traités EU et CE*, Paris, Dalloz, 2000, S. 290 bis 294; Commentaire Megret, *Préambule, Principes, Libre circulation des marchandises*, Brüssel, Collection IEE, 1992, 2. Auflage, S. 265 bis 268, und, wegen einer lebhaften Kritik an dieser Rechtsprechung, Mattera, A., *Le marché unique européen*, Brüssel, Jupiter, 1990, 2. Auflage, S. 511 bis 523.

15 — In Anbetracht des deutsch-italienischen Abkommens „[dürfen] in der Bundesrepublik Deutschland erworbene Fahrzeuge nicht mit italienischen, sondern nur mit deutschen Überführungskennzeichen nach Italien überführt werden" (Vorlagebeschluss, S. 4).

16 — Die deutschen Rechtsvorschriften setzen die Situation von Herrn Grilli, der über ordnungsgemäß von den italienischen Behörden zugeteilte Überführungskennzeichen verfügt, mit der einer Person gleich, die gefälschte oder falsche Kennzeichen verwendet.

dazu angetan ist, die Ausfuhr zu beschränken [17]. Ebenso muss das vorlegende Gericht prüfen, ob die nationalen Rechtsvorschriften eine unterschiedliche Behandlung zwischen dem Binnenhandel eines Mitgliedstaats und seinem Außenhandel bewirken und ob sich aus dieser Feststellung ergibt, dass sie den inländischen Handel zum Nachteil des Handels eines anderen Mitgliedstaats begünstigen.

28. Ist dies der Fall, d. h., stellen die nationalen Rechtsvorschriften eine Maßnahme gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Ausfuhrbeschränkung dar, so wird das nationale Gericht anschließend zu prüfen haben, ob sich diese Rechtsvorschriften nach Artikel 30 EG rechtfertigen lassen, der die Voraussetzungen festlegt, bei denen ein Mitgliedstaat vom freien Warenverkehr abweichen kann.

29. Das vorlegende Gericht wird insbesondere zu prüfen haben, ob die nationalen Rechtsvorschriften aus Gründen der öffentlichen Ordnung oder der öffentlichen Sicherheit gerechtfertigt sein können. Es wird feststellen müssen, ob die nationalen Rechtsvorschriften erforderlich sind, um das angestrebte Ziel zu erreichen, und ob sie weder eine willkürliche Diskriminierung noch eine verschleierte Beschränkung des Handels zwischen Mitgliedstaaten darstellen [18].

17 — Vgl. meine Schlussanträge in der Rechtssache Sydhavnens Sten & Grus (Nr. 115).

18 — Urteil vom 12. Juni 1986 in der Rechtssache 50/85 (Schloh, Slg. 1986, 1855, Randnr. 13).

30. Stellt also das nationale Gericht fest, dass eine nationale Regelung

— dazu angetan ist, die Ausfuhr zu beschränken,

— eine unterschiedliche Behandlung zwischen dem Binnenhandel eines Staates und seinem Außenhandel bewirkt,

— zu einer Begünstigung des inländischen Handels zum Nachteil des Handels eines anderen Mitgliedstaats führt und nicht nach Artikel 30 EG gerechtfertigt werden kann,

so ist diese nationale Regelung als eine Maßnahme gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Ausfuhrbeschränkung im Sinne von Artikel 29 EG anzusehen.

Zu den in den nationalen Rechtsvorschriften vorgesehenen strafrechtlichen Sanktionen

31. In seinem Vorlagebeschluss äußert das vorlegende Gericht Zweifel bezüglich der in

den nationalen Rechtsvorschriften vorgesehenen strafrechtlichen Sanktion, die nach seiner Ansicht im Hinblick auf das Urteil Skanavi und Chryssanthakopoulos als unverhältnismäßig zu betrachten sei.

32. Nach ständiger Rechtsprechung dürfen die Mitgliedstaaten keine unverhältnismäßigen strafrechtlichen Sanktionen vorsehen, die ein Hindernis für den freien Verkehr darstellen würden [19].

33. So hat der Gerichtshof im Urteil Skanavi und Chryssanthakopoulos, das die Verpflichtung zum Umtausch des Führerscheins bei Verlegung des Wohnsitzes in einen anderen Mitgliedstaat betraf, ausgeführt, dass „die Gleichstellung desjenigen [durch die betreffenden nationalen Rechtsvorschriften], 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, ... verhängt werden können, in Anbetracht der sich daraus ergebenden Folgen ebenfalls außer Verhältnis zur Schwere dieses Verstoßes stünden“ [20].

34. Der Gerichtshof hat außerdem festgestellt, dass eine strafrechtliche Verurteilung, auch wenn es sich nicht um eine Freiheitsstrafe handele, Folgen für die berufliche Tätigkeit aller Betroffenen haben könne. Er hat hinzugefügt, dass „[e]ine strafrechtliche Verurteilung ... nämlich, wie das vorlegende Gericht bemerkt hat, Folgen für die Ausübung eines selbständigen oder unselbständigen Berufes, insbesondere für den Zugang zu bestimmten Tätigkeiten oder bestimmten Ämtern, haben [könnte], was eine weitere, dauerhafte Beschränkung der Freizügigkeit darstellen würde“ [21].

35. Im vorliegenden Fall wird Herr Grilli, der ein von den zuständigen italienischen Behörden ordnungsgemäß zugeteiltes Überführungskennzeichen angebracht hat, durch die deutschen Rechtsvorschriften einer Person gleichgestellt, die ein Fahrzeug mit gefälschten oder falschen Kennzeichen fährt. Aus diesem Grund können gegen ihn nach den Vorschriften des StVG strafrechtliche Sanktionen wie eine Freiheitsstrafe oder Geldstrafe verhängt werden.

36. Das nationale Gericht hat im Licht des Urteils Skanavi und Chryssanthakopoulos zu prüfen, ob die in den nationalen Rechtsvorschriften vorgesehenen strafrechtlichen Sanktionen für den Fall der Nichteinhaltung der darin aufgestellten Verpflichtungen außer Verhältnis zur Schwere des Verstoßes stehen, weil sie die Ausübung des im Vertrag vorgesehenen freien Verkehrs beeinträchtigen.

19 — Vgl. u. a. Urteil vom 12. Dezember 1989 in der Rechtssache C-265/88 (Messner, Slg. 1989, I-4209, Randnr. 14).

20 — Randnr. 37.

21 — Urteil Skanavi und Chryssanthakopoulos (Randnr. 38).

Ergebnis

37. Ich schlage dem Gerichtshof daher vor, wie folgt für Recht zu erkennen:

Eine nationale Regelung, die dazu angetan ist, die Ausfuhr zu beschränken, die eine unterschiedliche Behandlung zwischen dem Binnenhandel eines Staates und seinem Außenhandel bewirkt, aus der sich ergibt, dass sie den inländischen Handel zum Nachteil des Handels eines anderen Mitgliedstaats begünstigt, und die sich durch keine der im Vertrag vorgesehenen Ausnahmen rechtfertigen lässt, kann vom nationalen Gericht als Tatbestand einer Maßnahme gleicher Wirkung wie eine mengenmäßige Ausfuhrbeschränkung im Sinne von Artikel 29 EG betrachtet werden.

Das nationale Gericht hat zu prüfen, ob die in den nationalen Rechtsvorschriften vorgesehenen strafrechtlichen Sanktionen für den Fall der Nichteinhaltung der in ihnen aufgestellten Verpflichtungen außer Verhältnis zur Schwere des Verstoßes stehen, weil sie die Ausübung des im Vertrag vorgesehenen freien Verkehrs beeinträchtigen.