

**YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (viides jaosto)**  
**21 päivänä maaliskuuta 2002 \***

Asiassa C-451/99,

jonka Handelsgericht Wien (Itävalta) on saattanut EY 234 artiklan nojalla yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi saadakseen tässä kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevassa asiassa

**Cura Anlagen GmbH**

vastaan

**Auto Service Leasing GmbH (ASL)**

ennakkoratkaisun EY 49—EY 55 artiklan sekä EY 28 artiklan tulkinnasta,

\* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (viides jaosto),

toimien kokoonpanossa: neljännen jaoston puheenjohtaja S. von Bahr, joka hoitaa viidennen jaoston puheenjohtajan tehtäviä, sekä tuomarit D. A. O. Edward, A. La Pergola, M. Wathelet (esittelevä tuomari) ja C. W. A. Timmermans,

julkisasiamies: F. G. Jacobs,  
kirjaaja: apulaiskirjaaja H. von Holstein,

ottaen huomioon kirjalliset huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- Auto Service Leasing GmbH (ASL), edustajanaan Rechtsanwalt H. Asenbauer,
- Itävallan hallitus, asiamiehenään A. Längle,
- Belgian hallitus, asiamiehenään A. Snoecx,
- Tanskan hallitus, asiamiehenään J. Molde,
- Suomen hallitus, asiamiehenään T. Pynnä,
- Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehenään M. Patakia, avustajanaan Rechtsanwalt B. Wägenbaur,

ottaen huomioon suullista käsittelyä varten laaditun kertomuksen,

kuultuaan Auto Service Leasing GmbH (ASL):n, edustajanaan H. Asenbauer, Belgian hallituksen, asiamiehenään F. van de Craen, ja komission, asiamiehenään M. Patakia, avustajanaan B. Wägenbaur, 21.6.2001 pidetyssä istunnossa esittämät suulliset huomautukset,

kuultuaan julkisasiamiehen 25.9.2001 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

### tuomion

- 1 Handelsgericht Wien on esittänyt yhteisöjen tuomioistuimelle 10.11.1999 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 26.11.1999, EY 234 artiklan nojalla ennakkoratkaisukysymyksen EY 49—EY 55 artiklan sekä EY 28 artiklan tulkinnasta.
- 2 Tämä kysymys on esitetty oikeudenkäynnissä, jossa asianosaisina ovat Cura Anlagen GmbH (jäljempänä Cura Anlagen), jonka kotipaikka on Itävallassa, ja Auto Service Leasing GmbH (jäljempänä ASL), jonka kotipaikka on Saksassa ja jolla ei ole Itävallassa toimipaikkaa; asia koskee näiden yhtiöiden autoleasingistä tekemän sopimuksen täyttämistä.

## Asiaa koskevat oikeussäännöt

- 3 Vuoden 1967 Kraftfahrtgesetzin (Itävallan laki moottoriajoneuvoista, jäljempänä KFG) 79 §:n mukaan Itävallassa saadaan käyttää enintään vuoden ajan sellaista ajoneuvoa, jossa on ulkomaiset rekisterikilvet ja jonka kotipaikka on muualla kuin Itävallassa.
- 4 KFG:n 82 §:n 8 momentin mukaan silloin, kun oikeushenkilö, jonka kotipaikka on Itävallassa, tuo Itävaltaan ajoneuvon, jossa on ulkomaiset rekisterikilvet, tällaista ajoneuvoa saadaan käyttää enintään kolmen päivän ajan. Kun tämä määräaika on päättynyt, ulkomaiset rekisterikilvet on poistettava ajoneuvosta ja toimitettava toimivaltaiselle viranomaiselle; jos ajoneuvoa halutaan edelleen käyttää Itävallassa, se on rekisteröitävä siellä KFG:n 37 §:n mukaisesti.
- 5 Jotta ajoneuvo voitaisiin rekisteröidä Itävallassa, seuraavien edellytysten on täyttyttävä:
- Oikeushenkilö, jonka nimiin ajoneuvo on tarkoitus rekisteröidä, on ajoneuvon laillinen haltija, ja sen kotipaikka tai päätoimipaikka on Itävallassa (KFG:n 37 §:n 2 momentti).
  - Ajoneuvon osalta on otettu pakollinen liikennevakuutus sellaisesta vakuutuslaitoksesta, jolla on lupa harjoittaa tällaista vakuutustoimintaa Itävallassa (KFG:n 37 §:n 2 momentin b kohta, 59 § ja 61 §).

- Ajoneuvon osalta on hankittu asiantuntijalausunto sen liikenne- ja käyttö-turvallisuudesta sekä päästörajojen noudattamisesta (KFG:n 37 §:n 2 momentin h kohta ja 57 a §).
  
- Normverbrauchsabgabe-niminen polttoaineen kulutukseen pohjautuva vero on maksettu (KFG:n 37 §:n 2 momentin d kohta sekä Normverbrauchsabgabegesetzin — jäljempänä NoVAG — 1 §:n 3 momentti ja 5 momentin f kohta).
  
- 6 Tämän viimeisen edellytyksen osalta NoVAG:in 1 ja 2 §:stä ilmenee, että Normverbrauchsabgabe on maksettava silloin, kun ajoneuvo luovutetaan vas-tikkeellisesti, annetaan vuokralle kaupallisen vuokraustoiminnan puitteissa tai ensirekisteröidään Itävallassa.
  
- 7 NoVAG:n 5 §:n mukaan Normverbrauchsabgaben määränä on uusien ajo-neuvojen osalta tietty prosentti ajoneuvon kauppahinnasta ja muiden ajo-neuvojen osalta tietty prosentti todennäköisestä arvonlisäverottomasta luovutushinnasta. NoVAG:n 6 §:n 2 momentin mukaan tämän prosenttilukeman suuruus riippuu polttoainetyypistä ja ajoneuvon polttoaineenkulutuksesta. Edelleen NoVAG:in 6 §:n 3 momentin mukaan Normverbrauchsabgaben osuus ei voi ylittää 16 prosenttia ajoneuvon arvosta.

### **Pääasian oikeudenkäynti ja ennakkoratkaisukysymys**

- 8 ASL ja Cura Anlagen tekivät helmikuussa 1999 leasingsopimuksen, jonka mukaan ASL vuokraa Cura Anlagenille 36 kuukaudeksi kiinteää kuu-kausimaksua vastaan Saksassa rekisteröidyn henkilöauton (Audi A3). Sopimuk-

sen mukaan kuukausimaksuun sisältyvät liikennevakuutuksen kustannukset, ja tämän maksun lisäksi on suoritettava lisämaksu jokaisesta tietyn kilometrimäärän ylittävästä 1 000 kilometristä.

- 9 Sopimuksen mukaan Cura Anlagenin oli määrä noutaa ajoneuvo ASL:n toimitiloista Münchenissä ja käyttää sitä pääasiallisesti Itävallassa. Edelleen sopimuksen mukaan leasingkauden ajan ajoneuvo oli tarkoitus olla rekisteröity ASL:n nimiin ja siinä oli tarkoitus säilyttää saksalaiset rekisterikilvet.
- 10 Cura Anlagen toi ajoneuvon Itävaltaan helmikuussa 1999, mutta se ei voinut käyttää ajoneuvoa siellä leasing sopimuksen mukaisesti, koska KFG:ssä kielletään se, että ajoneuvoja, joissa on ulkomaalaiset rekisterikilvet, käytetään Itävallassa kolmen päivän määräajan päättymisen jälkeen.
- 11 Cura Anlagen on nostanut tämän vuoksi Handelsgericht Wienissä kanteen, jossa se vaatii, että ASL suostuisi siihen, että leasingajoneuvo rekisteröidään Itävallassa Cura Anlagen nimiin, ja että ASL veloitetaan suorittamaan rekisteröintiin liittyvä 2 460 euron suuruinen Normverbrauchsabgabe taikka että ASL itse rekisteröi kyseisen ajoneuvon Itävallassa omiin nimiinsä ja omalla kustannuksellaan. Toissijaisesti Cura Anlagen vaatii leasing sopimuksen vahvistamista puretuksi.
- 12 ASL vaatii, että kanne hylätään. ASL:n mukaan KFG:n 37 ja 79 § sekä 82 §:n 8 momentti vaikeuttavat jäsenvaltiosta toiseen suuntautuvaa leasingtoimintaa siinä määrin, että ASL ei käytännössä voi myydä leasingpalvelujaan Itävaltassa. Näin ollen kyseisiä säännöksiä ei saada soveltaa, koska niillä loukataan palvelujen tarjoamisen vapautta tai toissijaisesti tavaroiden vapaan liikkuvuuden periaatetta.

- 13 Tässä tilanteessa Handelsgericht Wien on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Onko EY 49 artiklaa ja sitä seuraavia artikloita (tai EY 28 artiklaa) tulkittava niin, että niiden kanssa on ristiriidassa jäsenvaltion A sellainen lainsäädäntö, jolla estetään jäsenvaltioon A sijoittautunutta yritystä käyttämästä jäsenvaltiossa A yli kolme päivää tai yli vuoden sellaista moottoriajoneuvoa, jonka jäsenvaltioon B sijoittautunut leasingyritys on leasingvuokrannut ja joka on rekisteröity jäsenvaltiossa B sinne sijoittautuneen leasingyrityksen nimiin, jos tätä ajoneuvoa ei rekisteröidä (toiseen kertaan) jäsenvaltiossa A?”

#### Ennakkoratkaisukysymyksen kohde ja tutkittavaksi ottaminen

- 14 Itävallan hallitus esittää aluksi, että ennakkoratkaisukysymys on kolmesta syystä jätettävä tutkimatta.
- 15 Ensinnäkin sen mukaan sillä ennakkoratkaisukysymyksen osalla, joka koskee tavaroiden vapaata liikkuvuutta sääntelevän EY 28 artiklan tulkintaa, ei ole merkitystä pääasian ratkaisun kannalta.
- 16 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan yksinomaan kansallisen tuomioistuimen, jossa asia on vireillä ja joka vastaa annettavasta ratkaisusta, tehtävänä on kunkin asian erityispiirteiden perusteella harkita, onko ennakkoratkaisu tarpeen asian ratkaisemiseksi ja onko sen yhteisöjen tuomioistuimelle esittämällä kysymyksillä merkitystä asian kannalta. Yhteisöjen tuomioistuin on kuitenkin todennut, että se voi jättää tutkimatta kansallisen tuomioistuimen esittämän pyynnön, jos on

ilmeistä, että kansallisen tuomioistuimen pyytämällä yhteisön oikeussäännön tulkitsemisella tai pätevyuden tutkimisella ei ole mitään yhteyttä kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävän asian tosiseikkoihin tai kohteeseen, tai jos kyseinen ongelma on luonteeltaan hypoteettinen taikka jos yhteisöjen tuomioistuimella ei ole tiedossaan niitä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja, jotka ovat tarpeen, jotta se voisi antaa hyödyllisen vastauksen sille esitettyihin kysymyksiin (ks. mm. asia C-36/99, *Idéal tourisme*, tuomio 13.7.2000, Kok. 2000, s. I-6049, 20 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

- 17 Tältä osin on todettava, että *Handelsgericht Wien* haluaa kysymyksellään pääasiallisesti tietää, rajoitetaanko Itävallan lainsäädännöllä yhteisön sisäistä kauppaa ja, jos näin on, ovatko rajoitukset perusteltavissa. Tässä tarkoituksessa se kysyy yhteisöjen tuomioistuimelta, onko kyseisen Itävallan lainsäädännön kaltainen lainsäädäntö ristiriidassa joko EY 49—EY 55 artiklan tai EY 28—EY 31 artiklan kanssa; valinta näiden artiklojen välillä on tehtävä sen perusteella, pidetäänkö ajoneuvojen leasingiä palveluna vai tavaroiden luovutuksena.
- 18 On kuitenkin syytä täsmentää, että leasing on EY 50 artiklassa tarkoitettu palvelu. Se on nimittäin vastikkeellinen taloudellisuonteinen suoritus. Se, että leasingtoiminnassa vuokralleantaja luovuttaa vuokralleottajalle tavaran eli esillä olevassa asiassa ajoneuvon, ei vaikuta tähän oikeudelliseen luonnehdintaan, koska kyseisen suorituksen kohteena ei niinkään ole tavara itse, vaan vuokralleottajalle annetaan oikeus käyttää tavaraa, ja tavara pysyy edelleen vuokralleantajan omistuksessa.
- 19 Yhteisöjen tuomioistuin on sitä paitsi jo todennut, että ajoneuvojen leasing on katsottava jäsenvaltioiden liikevaihtoverolainsäädännön yhdenmukaistamisesta — yhteinen arvonlisäverojärjestelmä: yhdenmukainen määräytymisperuste — 17 päivänä toukokuuta 1977 annetun kuudennen neuvoston direktiivin 77/388/ETY (EYVL L 145, s. 1; jäljempänä kuudes arvonlisäverodirektiivi) 9 artiklassa tarkoitetuksi palvelujen suoritukseksi, koska leasing koostuu lähinnä sopimusten neuvottelemisesta, laatimisesta, allekirjoittamisesta ja hallinnoinnista sekä sopimuksen kohteena olevien, leasingyhtiön omistuksessa edelleen pysyvien ajoneuvojen luovuttamisesta asiakkaiden käyttöön (asia C-190/95, *ARO Lease*, tuomio 17.7.1997, Kok. 1997, s. I-4383, 11 ja 18 kohta).



- 20 Tästä seuraa, että ennakkoratkaisukysymyksen on katsottava koskevan ainoastaan EY 49—EY 55 artiklan tulkintaa.
- 21 Itävallan hallitus väittää edelleen, että pääasian oikeudenkäynnissä on kyse sellaisen yksityisoikeudellisen sopimuksen tulkinnasta ja täyttämisestä, jolla ei ole mitään yhteyttä ennakkoratkaisukysymykseen.
- 22 Tältä osin on syytä muistuttaa, että EY 234 artiklan mukaan silloin, kun perustamissopimuksen tai yhteisön toimielinten antaman johdetun oikeuden tulkintakysymys tulee esille jäsenvaltion kansallisessa tuomioistuimessa, tämä tuomioistuin voi, jos se katsoo, että kysymys on ratkaistava, jotta se voi antaa päätöksen, pyytää yhteisöjen tuomioistuinta ratkaisemaan sen (ks. mm. asia C-412/93, Leclerc-Siplec, tuomio 9.2.1995, Kok. 1995, s. I-179, 9 kohta).
- 23 Ennakkoratkaisumenettelyssä kansallinen tuomioistuin, joka yksin tuntee tapauksen tosiseikat, voi parhaiten harkita asian erityispiirteet huomioon ottaen, onko tuomiota varten tarpeellista pyytää ennakkoratkaisua (ks. mm. em. asia Leclerc-Siplec, tuomion 10 kohta).
- 24 Edelleen on katsottava, kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 23 kohdassa, että kun kansallisen tuomioistuimen on annettava ratkaisu sopimuksen täyttämisestä tai pätevydestä, sen on tärkeää saada tietää, ovatko ne kansalliset oikeussäännöt, jotka näyttävät estävän sopimuksen täyttämisen, sopusoinnussa Euroopan yhteisön oikeuden kanssa. Ennakkoratkaisukysymys on siis ratkaisuun vaikuttava.
- 25 Itävallan hallitus on lopuksi väittänyt, että kyseinen oikeusriita ei ole aito vaan erittäin suurelta osin keinotekoinen.

- 26 Tältä osin yhteisöjen tuomioistuin on jo todennut, että yhteisöjen tuomioistuimen asiana on tutkia ne olosuhteet, joissa kansallinen tuomioistuin on saattanut kysymykset sen käsiteltäväksi, jotta se voisi arvioida, onko se toimivaltainen. Se yhteistyön henki, jonka on vallittava ennakkoratkaisumenettelyn yhteydessä, merkitsee sitä, että kansallinen tuomioistuin omalta osaltaan ottaa huomioon sen, että yhteisöjen tuomioistuimen tehtävänä on myötävaikuttaa lainkäyttöön jäsenvaltioissa eikä antaa neuvoa-antavia lausuntoja yleisluonteisista tai hypoteettisista kysymyksistä (ks. asia 149/82, Robards, tuomio 3.2.1983, Kok. 1983, s. 171, 19 kohta ja asia C-83/91, Meilicke, tuomio 16.7.1992, Kok. 1992, s. I-4871, 25 kohta, Kok. Ep. XIII, s. I-107).
- 27 Nyt esillä olevan asian osalta on todettava, että vaikka asiakirja-aineiston perusteella on tiettyä aihetta ajatella, että oikeusriita on luotu keinotekoisesti siinä tarkoituksessa, että yhteisöjen tuomioistuin antaisi ratkaisun yleisesti kiinnostavasta yhteisön oikeuteen liittyvästä kysymyksestä, ei voida kiistää, etteikö kyseessä olisi todella tehty sopimus, jonka täyttäminen tai pätevyys kiistatta riippuvat yhteisön oikeutta koskevasta kysymyksestä.
- 28 Edellä esitetyistä syistä ennakkoratkaisukysymys otetaan tutkittavaksi.

## Pääasia

- 29 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kaikkien sellaisten kansallisten säännösten soveltaminen, joissa ilman objektiivista oikeuttamisperustetta rajoitetaan palvelujen tarjoajan mahdollisuutta tehokkaasti käyttää tätä vapautta, on ristiriidassa EY 49 artiklan kanssa (ks. asia C-381/93, komissio v. Ranska, tuomio 5.10.1994, Kok. 1994, s. I-5145, 16 kohta, Kok. Ep. XVI, s. I-225).

- 30 Myös kaikkien sellaisten kansallisten säännösten soveltaminen, joiden vaikutuksesta palvelujen tarjoaminen jäsenvaltiosta toiseen on vaikeampaa kuin puhtaasti jäsenvaltion sisäinen palvelujen tarjoaminen, on ristiriidassa EY 49 artiklan kanssa (em. asia komissio v. Ranska, tuomion 17 kohta).
- 31 EY 46 artiklassa, jota sovelletaan palvelujen tarjoamisen alalla EY 55 artiklan nojalla, sallitaan kuitenkin sellaiset rajoitukset, jotka ovat perusteltuja yleisen järjestyksen, yleisen turvallisuuden tai kansanterveyden suojaamiseksi, kunhan tämän artiklan nojalla toteutetut toimenpiteet eivät ole suhteettomia asetettuun tavoitteeseen nähden. Koska EY 46 artikla on poikkeus yhdestä perustamissopimuksen peruseriaatteesta, tätä artiklaa on tulkittava siten, että sen vaikutuksia ei uloteta laajemmalle kuin on tarpeen niiden etujen suojaamiseksi, jotka sen tavoitteena on turvata (ks. asia 352/85, Bond van Adverteerders ym., tuomio 26.4.1988, Kok. 1988, s. I-2085, 36 kohta, Kok. Ep. IX, s. 455).
- 32 Lisäksi vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan erotuksetta sovellettavista kansallisista toimenpiteistä aiheutuvat palvelujen tarjoamisen vapautteen kohdistuvat rajoitukset voivat olla sallittuja ainoastaan, jos ne ovat perusteltavissa yleisen edun mukaisilla pakottavilla syillä ja jos ne ovat suhteellisuusperiaatteen mukaisia eli jos niillä voidaan saavuttaa niillä tavoiteltu päämäärä ja jos niillä ei rajoiteta tätä vapautta enempää kuin on välttämätöntä tavoitellun päämäärän saavuttamiseksi (ks. vastaavasti asia C-55/94, Gebhard, tuomio 30.11.1995, Kok. 1995, s. I-4165, 37 kohta ja asia C-67/98, Zenatti, tuomio 21.10.1999, Kok. 1999, s. I-7289, 29 kohta).
- 33 On siis tutkittava, rajoittaako nyt kyseessä olevan kaltainen lainsäädäntö palvelujen tarjoamisen vapautta ja, jos näin on, voiko tällainen rajoitus olla sallittu siksi, että se kuuluu perustamissopimuksessa nimenomaisesti tarkoitettuihin poikkeustoimiin, tai voiko se olla perusteltu yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännössä tarkoitettulla tavalla yleisen edun mukaisten pakottavien syiden vuoksi.
- 34 Ensinnäkin kyseisessä Itävallan lainsäädännössä kielletään se, että yritys, jonka kotipaikka on Itävallassa, käyttää tiettyä määrää aikaa pitemmän ajan Itävallassa

ajoneuvoa, joka on rekisteröity jossain muussa jäsenvaltiossa, ja lisäksi siinä asetetaan useita ehtoja sille, että tällainen ajoneuvo voitaisiin tämän kiellon välttämiseksi rekisteröidä Itävallassa.

- 35 Toiseksi on syytä muistuttaa, että pääasian oikeudenkäynti koskee ainoastaan tilannetta, jossa yhtiö, jonka kotipaikka on Itävallassa, on tehnyt sellaisen yhtiön kanssa, jonka kotipaikka on jossain toisessa jäsenvaltiossa, kolmivuotisen leasing sopimuksen ajoneuvosta, jota on pääasiassa tarkoitus käyttää Itävallassa. Kyse ei siis ole yksinkertaisesta lyhytkestoisesta vuokrasopimuksesta, kuten korvaavan ajoneuvon vuokraamisesta yhtiöltä, jonka kotipaikka on toisessa jäsenvaltiossa.
- 36 On siis katsottava, että Handelsgericht Wien haluaa kysymyksellään varsinaisesti tietää, ovatko palvelujen tarjoamisen vaputta koskevat perustamissopimuksen määräykset (EY 49—EY 55 artikla) esteenä nyt esillä olevan kaltaiselle jäsenvaltion lainsäädännölle, jonka mukaan yrityksen, jonka kotipaikka on tässä jäsenvaltiossa ja joka ottaa leasingvuokralle jossain toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyn moottoriajoneuvon, on rekisteröitävä tämä ajoneuvo ensin mainitussa jäsenvaltiossa voidakseen käyttää sitä siellä tietyn määräajan jälkeenkin. Se haluaa myös tietää, ovatko nämä perustamissopimuksen määräykset esteenä nyt esillä olevan kaltaiselle jäsenvaltion lainsäädännölle, jonka mukaan yrityksen, jonka kotipaikka on tässä jäsenvaltiossa ja joka ottaa leasingvuokralle jossain toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyn ajoneuvon, on rekisteröidäkseen vaaditulla tavalla tämän ajoneuvon ensin mainitussa jäsenvaltiossa noudatettava rekisteröinnin osalta tiettyjä ehtoja.

### *Rekisteröintivelvollisuus*

- 37 On selvää, että jos vuokralleottajalla on velvollisuus rekisteröidä siinä jäsenvaltiossa, jossa ajoneuvoa käytetään, sellainen leasingajoneuvo, joka on vuokrattu yritykseltä, jonka kotipaikka on jossain toisessa jäsenvaltiossa, tämä vaikeuttaa jäsenvaltiosta toiseen harjoitettavaa leasingtoimintaa.

- 38 On siis tutkittava, voiko tästä velvollisuudesta aiheutuva rajoitus olla perusteltu.
- 39 Suomen hallitus on tältä osin painottanut rekisteröintivelvollisuuden yhteyttä verojen maksamiseen sen jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti, jossa ajoneuvoa käytetään. Suomen hallituksen mukaan rekisteröinti on välttämätön edellytys ajoneuvojen verotuksen toteuttamiselle, ja tältä osin sovelletaan sitä yhdenmukaistetussa välillisessä verotuksessa yleisesti noudatettua periaatetta, jonka mukaan tavarat verotetaan pääsääntöisesti siinä jäsenvaltiossa, jossa ne kulutetaan. Tämä merkitsee tässä asiassa sitä, että ajoneuvo on verotettava siinä valtiossa, jossa sitä tosiasiallisesti käytetään. Edelleen Suomen hallituksen mukaan verotuksen valvonnan kannalta olisi kestävämpää, jos kaikilta käyttönsä vuoksi veronalaisilta ajoneuvoilta ei voitaisi edellyttää niiden rekisteröintiä käyttövaltiossa.
- 40 Tältä osin on syytä muistuttaa, että moottoriajoneuvojen verotusta ei ole yhdenmukaistettu ja että tämän alan oikeussäännöt ovat hyvin erilaisia eri jäsenvaltioissa; poikkeuksena tästä ovat väliaikaisesti yhteisöön tuodut ajoneuvot sekä yksinomaan maantiekuljetuksia varten tarkoitettut moottoriajoneuvot, joiden suurin sallittu kokonaispaino on vähintään 12 tonnia, mutta tässä asiassa ei ole kyse tällaisista ajoneuvoista. Jäsenvaltiot saavat siis vapaasti käyttää verotusvaltaansa ajoneuvoalalla, kunhan ne tätä toimivaltaansa käyttäessään noudattavat yhteisön oikeutta. Ne saavat siis jakaa keskenään verotusvallan käyttäen kriteereinä esimerkiksi ajoneuvon todellista käyttöaluetta tai kuljettajan asuinpaikkaa, jotka ovat territoriaali- eli alueperiaatteen eri osatekijöitä, ja ne saavat myös tehdä keskenään sopimuksia, joilla varmistetaan, että ajoneuvo joutuu välillisen verotuksen kohteeksi ainoastaan yhdessä sopimusvaltiossa.
- 41 Tältä osin rekisteröiminen liittyy erottamattomasti verotusvallan käyttämiseen. Rekisteröiminen helpottaa valvontaa sekä rekisteröintivaltiossa että muissa jäsenvaltioissa, joille jäsenvaltiossa suoritettu rekisteröinti on osoitus moottoriajoneuvoverojen maksamisesta tässä valtiossa.

- 42 Näin ollen nyt kyseessä olevan kaltaisessa tilanteessa, jossa sellaiselta yhtiöltä, jonka kotipaikka on jossain jäsenvaltiossa, leasingvuokrattua ajoneuvoa todellisuudessa käytetään toisen jäsenvaltion tieverkostossa, tämä toinen jäsenvaltio saa edellyttää ajoneuvon rekisteröintiä tässä jäsenvaltiossa.
- 43 Edellä esitettyjen näkökohtien valossa ei ole syytä tutkia niitä muita perusteluja, joita Itävallan, Belgian, Tanskan ja Suomen hallitukset sekä komissio ovat esittäneet ja jotka koskevat erityisesti yleisen järjestyksen suojaamista ja liikenneturvallisuutta.
- 44 On kuitenkin syytä tarkastella sitä, onko se määräaika, joka ajoneuvon käyttäjälle on asetettu ajoneuvon rekisteröimiseksi Itävallassa, perusteltavissa.
- 45 Jotta Handelsgericht Wienille annettaisiin asian ratkaisemisen kannalta hyödyllinen vastaus, on riittävää tutkia, onko se kolmen päivän määräaika perusteltavissa, jota sovelletaan ajoneuvon rekisteröintiin silloin, kun ajoneuvon tuo Itävaltaan oikeushenkilö, jonka kotipaikka on Itävallassa, koska pääasian oikeudenkäynnissä on kyse ainoastaan tästä määräajasta.
- 46 Vaikka tällä alalla ei ole annettu yhteisön lainsäädäntöä ja vaikka kyse on nyt esillä olevan kaltaisesta tapauksesta, jossa rekisteröintivelvollisuutta voidaan pitää EY 49—EY 55 artiklan mukaisena, jäsenvaltiot eivät saa säätää niin lyhyestä määräajasta, että asetettujen velvollisuuksien noudattaminen on mahdotonta tai suhteettoman vaikeaa, kun otetaan huomioon kyseisten menettelysääntöjen sisältö.
- 47 Pääasian oikeudenkäynnissä kyseessä oleva, Itävallan lainsäädännössä asetettu kolmen päivän määräaika on ilmeisellä tavalla liian lyhyt ja ylittää selvästikin sen, mikä on tarpeen tämän lainsäädännön tavoitteen saavuttamiseksi. Sitä on

siis tältä osin pidettävä perusteettomana esteenä, jolla rajoitetaan EY 49—EY 55 artiklassa turvattua palvelujen tarjoamisen vapautta.

*Leasingyritykselle asetettu velvollisuus, jonka mukaan sillä on oltava kotipaikka tai toimipaikka Itävallassa, ellei se suostu siihen, että ajoneuvo rekisteröidään vuokralleottajan nimiin*

- 48 KFG:n 37 §:n 2 momentin perusteella leasingyrityksen, jonka kotipaikka on jossain muussa jäsenvaltiossa kuin Itävallassa, kuten ASL:n, päätoimipaikan on oltava Itävallassa tai muussa tapauksessa sen on suostuttava siihen, että ajoneuvon vuokralleottaja rekisteröi ajoneuvon omiin nimiinsä Itävallassa, millä kuitenkin rajoitetaan leasingyrityksen oikeuksia ajoneuvon omistajana.
- 49 Itävallan hallitus väittää, että tieliikennelainsäädännön rikkomistapauksissa on usein tarpeen vaatia, että henkilö, jonka nimiin ajoneuvo on rekisteröity, antaa tietoja kuljettajan henkilöllisyydestä tiettyinä ajankohtana. Tällaisia tietoja on Itävallan hallituksen mukaan kuitenkin vaikea saada, jos kyseinen henkilö on sijoittautunut johonkin toiseen jäsenvaltioon.
- 50 Tällainen velvollisuus on katsottava suhteettoman ankaraksi verrattuna siihen tavoitteeseen, johon Itävallan hallitus on vedonnut.
- 51 Kuten komissio on ehdottanut, leasingpalvelujen tarjoamisen vapauden kunnioittamiseksi olisi riittävää, jos leasingvuokrattu ajoneuvo voitaisiin rekisteröidä siinä jäsenvaltiossa, jossa sitä käytetään, eli tässä tapauksessa Itävallassa, leasingyrityksen nimiin niin, että samalla annettaisiin tiedot vuokralleottajasta, joka Itävallan alueella sijaitsevana oikeussubjektina olisi — tarvittaessa yhdessä leasingyrityksen kanssa — vastuussa kaikista ajoneuvon rekisteröintiin ja käyttöön liittyvistä velvollisuuksista.

52 Jos vastuu asetettaisiin tällä tavalla vuokralleottajalle, tämän tuomion 49 kohdassa mainittu Itävallan hallituksen asettama tavoite voitaisiin yhtä lailla saavuttaa siitä huolimatta, että ajoneuvo olisi edelleen rekisteröity siinä jäsenvaltiossa, jossa leasingyrityksellä on kotipaikka.

### *Velvollisuus vakuutuksen ottamiseen*

53 KFG:n 37 §:n 2 momentin b kohdan, 59 §:n ja 61 §:n mukaan rekisteröinnin saamiseksi Itävallassa moottoriajoneuville, joka on annettu leasingvuokralle henkilölle, jonka kotipaikka on Itävallassa ja joka käyttää tätä ajoneuvoa siellä, tälle ajoneuville on otettava vakuutus vakuutuslaitoksesta, jolla on lupa harjoittaa asianomaista vakuutustoimintaa Itävallassa.

54 Koska tällaisella säännöksellä rajoitetaan oikeutta valita vapaasti vakuutuslaitos, sillä rajoitetaan muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden leasingyritysten vapautta tarjota palvelujaan asiakkaille, joiden koti- tai asuinpaikka on Itävallassa. Erityisesti sellaisten moottoriajoneuvoalan leasingyritysten, joilla on kanta-asiakassopimuksia muiden kuin itävaltalaisten vakuutuslaitosten kanssa, on tämän säännöksen vuoksi tehtävä vähemmän edullisia sopimuksia.

55 Tämän rajoituksen mahdollista perusteltavuutta on tarkasteltava niiden yhteisön direktiivien valossa, jotka koskevat vakuutuspalveluja ja erityisesti moottoriajoneuvovakuutuksia (ks. viimeksi moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevien jäsenvaltioiden lainsäädäntöjen lähentämisestä ja neuvoston direktiivien 73/239/ETY ja 88/357/ETY muuttamisesta 16 päivänä toukokuuta 2000 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/26/EY, ns. neljäs liikennevakuutusdirektiivi, EYVL L 181, s. 65), ja tältä osin on erityisesti otettava huomioon se, että ajoneuvon rekisteröintivaltion viranomaiset valvovat ja takaavat, että vakuuttamisvelvollisuutta noudatetaan kaikkien yleisillä teillä käytettävien ajoneuvojen osalta.



- 56 Kuten komissio on todennut, arvioitaessa sitä, onko tällainen vakuuttamisvelvollisuus sopusoinnussa yhteisön oikeuden kanssa, keskeinen merkitys on sillä, mitä kyseisessä Itävallan lainsäädännössä tarkoitetaan puhuttaessa vakuutuslaitoksesta, jolla "on lupa" harjoittaa tällaista vakuutustoimintaa ("berechtigter Versicherer"). Jos tällä ilmauksella tarkoitetaan sitä, että vakuutuslaitoksen päätoimipaikan on oltava Itävallassa ja että sillä on oltava siellä sellainen "virallinen toimilupa", josta säädetään muuta vakuutusta kuin henkivakuutusta koskevilla direktiiveissä (ks. erityisesti muuta ensivakuutusta kuin henkivakuutusta koskevien lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten yhteensovittamisesta sekä direktiivien 73/239/ETY ja 88/357/ETY muuttamisesta 18 päivänä kesäkuuta 1992 annettu neuvoston direktiivi 92/49/ETY, ns. kolmas vahinkovakuutusdirektiivi, EYVL L 228, s. 1), on katsottava, että rajoituksella ylitetään se, mikä on tarpeen tavoitellun päämäärän saavuttamiseksi. Näin ei kuitenkaan ole siinä tapauksessa, että kyseisellä ilmauksella tarkoitetaan sitä, että vakuutuslaitoksen on täytettävä näissä direktiiveissä säädetty edellytykset tarjotakseen palvelujaan muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, jossa sillä on kotipaikka.

### *Katsastusvelvollisuus*

- 57 KFG:n 37 §:n 2 momentin h kohdasta ja 57 a §:stä ilmenee, että ajoneuvon rekisteröinnin edellytyksenä on se, että ajoneuvon liikenne- ja käyttöturvallisuudesta saadaan myönteinen asiantuntijalausunto, jossa on myös todettava, aiheutuuko ajoneuvosta liiallisia päästöjä.
- 58 Jos moottoriajoneuvo leasingvuokrataan toisesta jäsenvaltiosta, tästä säännöksestä johtuu, että ajoneuvosta, joka on tarkoitus leasingvuokrata Itävaltaan ja joka on jo läpäissyt tässä toisessa jäsenvaltiossa tekniset ja ympäristönormeihin liittyvät tarkastukset, on suoritettava lisätarkastuksia Itävallassa. Tämä velvollisuus tekee vähemmän houkuttelevaksi leasingpalvelujen tarjoamisen muista jäsenvaltioista Itävaltaan ja rajoittaa siis palvelujen tarjoamisen vapautta.

- 59 On myös syytä muistuttaa, että vaikka liikenneturvallisuus on yksi niistä yleistä etua koskevista pakottavista syistä, joihin vetoamalla vapaan liikkuvuuden esteet ovat perusteltavissa (asia C-55/93, Van Schaik, tuomio 5.10.1994, Kok. 1994, s. I-4837, 19 kohta), jäsenvaltioiden on noudatettava asiaan sovellettavia Euroopan yhteisön oikeussääntöjä, kun ne tarkastavat ajoneuvojen liikenne- ja käyttöturvallisuutta ja ympäristöystävällisyyttä.
- 60 Tältä osin on ensinnäkin todettava, että moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 20 päivänä joulukuuta 1996 annetun neuvoston direktiivin 96/96/EY (EYVL 1997, L 46, s. 1) 3 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeelliseksi katsomansa toimenpiteet, jotta voidaan osoittaa, että ajoneuvo on hyväksytty vähintään tämän direktiivin säännösten mukaisessa katsastuksessa. Näistä toimenpiteistä on ilmoitettava muille jäsenvaltioille ja komissiolle. Direktiivin 96/96/EY 3 artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltiossa annettu todistus siitä, että kyseisen jäsenvaltion alueella rekisteröity moottoriajoneuvo ja sen perävaunu tai puoliperävaunu on hyväksytty vähintään tämän direktiivin säännösten mukaisessa katsastuksessa, on jokaisen muun jäsenvaltion tunnustettava samoin perustein kuin jos kyseinen valtio olisi antanut tämän todistuksen.
- 61 Direktiivin 96/96/EY 5 artiklassa sallitaan kuitenkin se, että jäsenvaltiot edellyttävät direktiivin 1 artiklassa — luettuna yhdessä erityisesti direktiivin liitteen II kanssa — säädettyjä vähimmäiskatsastuksia kattavampien tai ankarampien katsastusten suorittamista tai katsastusten suorittamista direktiivissä säädettyä useammin.
- 62 Näin ollen silloin, kun moottoriajoneuvo on katsastettu yhdessä jäsenvaltiossa, vastaavuuden ja vastavuoroisen tunnustamisen periaatteesta, josta säädetään direktiivin 96/96/EY 3 artiklan 2 kohdassa, johtuu, että kaikkien muiden jäsenvaltioiden on tunnustettava tällaisesta katsastuksesta annettu todistus, mutta

tämä ei estä näitä valtioita edellyttämästä lisätestejä ajoneuvon rekisteröimiseksi niissä, siltä osin kuin kyseinen todistus ei jo kata kyseisiä testejä.

- 63 Lisäksi asiassa 50/85, Schloh, 12.6.1986 annetusta tuomiosta (Kok. 1985, s. 1855, 13—16 kohta), joka koskee tavaroiden vapaata liikkuvuutta, ilmenee, että jos ajoneuvoa on käytetty yleisillä teillä viimeksi tehdyn katsastuksen jälkeen, tämä voi olla peruste sille, että kun ajoneuvo halutaan rekisteröidä jossain toisessa jäsenvaltiossa, ihmisten terveyden ja elämän suojaamiseksi tutkitaan, että ajoneuvo ei ole ollut liikenneonnettomuudessa ja että se on hyväkuntoinen, edellyttäen, että samankaltaista tutkintaa edellytetään kotimaisilta ajoneuvoilta, jotka halutaan rekisteröidä vastaavassa tilanteessa.
- 64 Tästä seuraa, että nyt kyseessä olevan kaltaisessa tilanteessa, jossa yhtiöltä, jonka kotipaikka on jossain jäsenvaltiossa, on leasingvuokrattu ajoneuvo, joka on jo katsastettu tässä jäsenvaltiossa, toisen jäsenvaltion viranomaiset voivat edellyttää tämän ajoneuvon rekisteröimiseksi tässä valtiossa lisäkatsastuksen suorittamista ainoastaan sen varmistamiseksi, että ajoneuvo täyttää sellaiset tässä jäsenvaltiossa rekisteröitäville ajoneuvoille asetetut edellytykset, joita ensiksi mainitussa jäsenvaltiossa suoritettavat katsastukset eivät kata, ja/tai että ajoneuvon kunto ei ole heikentynyt sen jälkeen, kun se katsastettiin ensin mainitussa jäsenvaltiossa, jos sitä on sillä välin käytetty yleisillä teillä, kunhan samankaltaista katsastusta edellytetään myös silloin, kun tässä toisessa jäsenvaltiossa aiemmin katsastettu ajoneuvo halutaan rekisteröidä tässä toisessa valtiossa.

*Velvollisuus maksaa Normverbrauchsabgabe*

- 65 ASL väittää, että kun Itävallan tasavallassa on kielletty sellaisten ajoneuvojen käyttö, joissa on ulkomaiset rekisterikilvet, tämä valtio ei pyri turvaamaan etuja,

jotka liittyvät liikenneturvallisuuteen ja vakuutusuojaan, vaan se todellisuudessa pyrkii verotukselliseen tavoitteeseen. Normverbrauchsabgabe on ASL:n mukaan itse asiassa peitelty arvonlisäverokannan korotus, jolla rikotaan kuudennen arvonlisäverodirektiivin 12 artiklan 3 kohtaa, jossa sallitaan ainoastaan yksi tavanomainen ja kaksi alennettua arvonlisäverokantaa. Normverbrauchsabgabe on ASL:n mukaan säädetty siksi, että korvattaisiin korotetun 32 prosentin verokannan poistaminen; tällaista verokantaa sovellettiin 31.12.1991 asti erityisesti moottoriajoneuvojen myyntiin ja vuokraukseen. Lisäksi tämä vero on ASL:n mukaan tietty prosentti ajoneuvon arvosta.

- 66 Itävallan hallituksen mukaan kyseisen veron tarkoituksena on taata ympäristön kunnioittaminen henkilöajoneuvojen ostamisen ja leasingin yhteydessä. Koska verokanta määräytyy ajoneuvon polttoaineenkulutuksen perusteella, paljon polttoainetta kuluttavista ajoneuvoista kannetaan ostamisen tai leasingin yhteydessä suurempi vero kuin vähän kuluttavasta ajoneuvosta.
- 67 Komission mukaan tällaisen veron kantaminen on EY 49 artiklan vastaista, jos se kannetaan täysimääräisenä. ASL:n tavoin komissio korostaa sitä, että kyseinen vero kannetaan saman suuruisena siitä riippumatta, miten kauan ajoneuvoa käytetään Itävallassa tai se on siellä rekisteröitynä, vaikka moottoriajoneuvoalan leasingyritysten kannalta vero kohdentuu hyvin erimittaisille ajanjaksoille riippuen tämän käyttö- tai rekisteröintiajan pituudesta. Siksi prorata-sääntely eli veron suuruuden suhteellinen alentaminen leasingsopimuksen todellisen keston mukaisesti täyttäisi paremmin suhteellisuusperiaatteesta johtuvat vaatimukset.
- 68 Tältä osin ei voida epäillä, etteikö nyt kyseessä olevan kaltaisella verolla voi olla yleisen edun mukainen tarkoitus eli se, että paljon polttoainetta kuluttavien ajoneuvojen ostamisesta tai hallussapidosta tehdään vähemmän houkuttelevaa.

- 69 Tällainen vero on kuitenkin suhteellisuusperiaatteen vastainen, jos sillä tavoiteltu päämäärä voidaan saavuttaa sellaisella verolla, jonka suuruus muuttuu sen mukaan, kuinka pitkän ajan ajoneuvo on rekisteröitynä käyttövaltiossaan, millä päästäisiin siihen tavoitteeseen, että muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneita moottoriajoneuvoalan leasingyhtiöitä ei syrjittäisi veron ajallisen kohdentumisen osalta.
- 70 On myös syytä huomata, että Normverbrauchsabgaben ja kuudennen arvonlisäverodirektiivin välisellä suhteella ei ole mitään vaikutusta siihen, onko Itävallan lainsäädäntö sopusoinnussa palvelujen tarjoamisen vapautta koskevien yhteisön oikeussääntöjen kanssa.
- 71 Edellä esitetyn perusteella Handelsgericht Wienin esittämään kysymykseen on vastattava, että palvelujen tarjoamisen vapautta koskevat perustamissopimuksen määräykset (EY 49—EY 55 artikla) ovat esteenä sellaiselle nyt esillä olevan kaltaiselle jäsenvaltion lainsäädännölle, jonka mukaan yrityksen, jonka kotipaikka on tässä jäsenvaltiossa ja joka ottaa leasingvuokralle jossain toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyn moottoriajoneuvon, on rekisteröitävä tämä ajoneuvo ensin mainitussa jäsenvaltiossa voidakseen käyttää sitä siellä sellaisen määräajan jälkeenkin, jonka on niin lyhyt, että asetettujen velvollisuuksien noudattaminen on mahdotonta tai suhteettoman vaikeaa, eli tässä tapauksessa kolmen päivän määräajan jälkeen. Nämä perustamissopimuksen määräykset ovat esteenä myös sellaiselle nyt esillä olevan kaltaiselle jäsenvaltion lainsäädännölle, jonka mukaan yrityksen, jonka kotipaikka on tässä jäsenvaltiossa ja joka ottaa leasingvuokralle jossain toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyn moottoriajoneuvon, on rekisteröidäkseen vaaditulla tavalla tämän ajoneuvon ensin mainitussa jäsenvaltiossa noudatettava rekisteröinnin osalta yhtä tai useampaa seuraavista ehdoista:
- Henkilöllä, jonka nimiin ajoneuvo rekisteröidään, on oltava kotipaikka tai toimipaikka siinä jäsenvaltiossa, jossa ajoneuvoa on tarkoitus käyttää; tämä ehto on kyseisten määräysten vastainen, koska sen seurauksena leasingyhtiöillä on joko oltava päätoimipaikkansa tässä jäsenvaltiossa tai sen on suostuttava siihen, että ajoneuvo rekisteröidään vuokralleottajan nimiin ja että sen tähän ajoneuvoon liittyviä oikeuksia rajoitetaan tällä tavalla.

- Ajoneuvon rekisteröimiseksi ajoneuvolle on otettava vakuutus vakuutuslaitoksesta, jolla on lupa harjoittaa kyseistä vakuutustoimintaa jäsenvaltiossa, jossa ajoneuvoa on tarkoitus käyttää; tämä ehto on kyseisten määräysten vastainen, jos tämä velvollisuus merkitsee sitä, että vakuutuslaitoksen päätoimipaikan on oltava tässä valtiossa siksi, että se on muuta vakuutusta kuin henkivakuutusta koskevissa direktiiveissä tarkoitettu kotijäsenvaltio, ja jos sillä on oltava tässä valtiossa ”virallinen toimilupa”.
- Ajoneuvo on katsastettava, vaikka se on jo katsastettu siinä jäsenvaltiossa, jossa leasingyhtiöllä on kotipaikka; näitä määräyksiä ei kuitenkaan rikota, jos tällä velvollisuudella on tarkoitus varmistaa, että ajoneuvo täyttää sellaiset ajoneuvon käyttövaltiossa rekisteröitäville ajoneuvoille asetetut edellytykset, joita siinä jäsenvaltiossa, jossa leasingyhtiöllä on kotipaikka, suoritettavat katsastukset eivät kata, ja/tai että ajoneuvon kunto ei ole heikentynyt sen jälkeen, kun se katsastettiin viimeksi mainitussa jäsenvaltiossa, jos sitä on sillä välin käytetty yleisillä teillä, kunhan samankaltaista katsastusta edellytetään myös silloin, kun edellä mainitussa käyttövaltiossa aiemmin katsastettu ajoneuvo halutaan rekisteröidä tässä käyttövaltiossa.
- Ajoneuvosta on suoritettava siinä jäsenvaltiossa, jossa sitä on tarkoitus käyttää, polttoaineen kulutukseen perustuva vero, jonka suuruus ei muutu sen mukaan, kuinka kauan ajoneuvo on rekisteröitynä tässä valtiossa.

## Oikeudenkäyntikulut

- 72 Yhteisöjen tuomioistuimelle huomautuksensa esittäneille Itävallan, Belgian, Tanskan ja Suomen hallituksille ja Euroopan yhteisöjen komissiolle aiheutuneita oikeudenkäyntikuluja ei voida määrätä korvattaviksi. Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta.

Näillä perusteilla

### YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (viides jaosto)

on ratkaissut Handelsgericht Wien 10.11.1999 tekemällään päätöksellä esittämän kysymyksen seuraavasti:

Palvelujen tarjoamisen vapautta koskevat perustamissopimuksen määräykset (EY 49—EY 55 artikla) ovat esteenä sellaiselle nyt esillä olevan kaltaiselle jäsenvaltion lainsäädännölle, jonka mukaan yrityksen, jonka kotipaikka on tässä jäsenvaltiossa ja joka ottaa leasingvuokralle jossain toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyn moottoriajoneuvon, on rekisteröitävä tämä ajoneuvo ensin mainitussa jäsenvaltiossa voidakseen käyttää sitä siellä sellaisen määräajan jälkeenkin, jonka on niin lyhyt, että asetettujen velvollisuuksien noudattaminen on mahdollonta tai suhteettoman vaikeaa, eli tässä tapauksessa kolmen päivän määräajan jälkeen. Nämä perustamissopimuksen määräykset ovat esteenä myös sellaiselle nyt esillä olevan kaltaiselle jäsenvaltion lainsäädännölle, jonka mukaan yrityksen, jonka kotipaikka on tässä jäsenvaltiossa ja joka ottaa leasingvuokralle jossain toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyn moottoriajoneuvon, on rekisteröidäkseen vaaditulla tavalla tämän ajoneuvon ensin mainitussa jäsenvaltiossa noudatettava rekisteröinnin osalta yhtä tai useampaa seuraavista ehdoista:

- Henkilöllä, jonka nimiin ajoneuvo rekisteröidään, on oltava kotipaikka tai toimipaikka siinä jäsenvaltiossa, jossa ajoneuvoa on tarkoitus käyttää; tämä ehto on kyseisten määräysten vastainen, koska sen seurauksena leasingyrityksellä on joko oltava päätoimipaikkansa tässä jäsenvaltiossa tai sen on suostuttava siihen, että ajoneuvo rekisteröidään vuokralleottajan nimiin ja että sen tähän ajoneuvoon liittyviä oikeuksia rajoitetaan tällä tavalla.

- Ajoneuvon rekisteröimiseksi ajoneuvolle on otettava vakuutus vakuutuslaitoksesta, jolla on lupa harjoittaa kyseistä vakuutustoimintaa jäsenvaltiossa, jossa ajoneuvoa on tarkoitus käyttää; tämä ehto on kyseisten määräysten vastainen, jos tämä velvollisuus merkitsee sitä, että vakuutuslaitoksen päätoimipaikan on oltava tässä valtiossa siksi, että se on muuta vakuutusta kuin henkivakuutusta koskevissa direktiiveissä tarkoitettu kotijäsenvaltio, ja jos sillä on oltava tässä valtiossa ”virallinen toimilupa”.
  
- Ajoneuvo on katsastettava, vaikka se on jo katsastettu siinä jäsenvaltiossa, jossa leasingyhtiöllä on kotipaikka; näitä määräyksiä ei kuitenkaan rikota, jos tällä velvollisuudella on tarkoitus varmistaa, että ajoneuvo täyttää sellaiset ajoneuvon käyttövaltiossa rekisteröitäville ajoneuvoille asetetut edellytykset, joita siinä jäsenvaltiossa, jossa leasingyhtiöllä on kotipaikka, suoritettavat katsastukset eivät kata, ja/tai että ajoneuvon kunto ei ole heikentynyt sen jälkeen, kun se katsastettiin viimeksi mainitussa jäsenvaltiossa, jos sitä on sillä välin käytetty yleisillä teillä, kunhan samankaltaista katsastusta edellytetään myös silloin, kun edellä mainitussa käyttövaltiossa aiemmin katsastettu ajoneuvo halutaan rekisteröidä tässä käyttövaltiossa.
  
- Ajoneuvosta on suoritettava siinä jäsenvaltiossa, jossa sitä on tarkoitus käyttää, polttoaineen kulutukseen perustuva vero, jonka suuruus ei muutu sen mukaan, kuinka kauan ajoneuvo on rekisteröitynä tässä valtiossa.

von Bahr

Edward

La Pergola

Wathelet

Timmermans

Julistettiin Luxemburgissa 21 päivänä maaliskuuta 2002.

R. Grass

P. Jann

kirjaaja

viidennen jaoston puheenjohtaja