

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO
2 päivänä heinäkuuta 2002 *

Asiassa C-115/00,

jonka Finanzgericht Münster (Saksa) on saattanut EY 234 artiklan nojalla yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi saadakseen tässä kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevassa asiassa

Andreas Hoves Internationaler Transport-Service Sàrl

vastaan

Finanzamt Borken

ennakkoratkaisun edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden tavaraliikennettä jäsenvaltiossa, 25 päivänä lokakuuta 1993 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3118/93 (EYVL L 279, s. 1) 6 artiklan ja tiettyjen maanteiden tavaraliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen verotuksen sekä tiettyjen infrastruktuurien käytöstä perittävien tie- ja käyttömaksujen soveltamisesta jäsenvaltioissa 25 päivänä lokakuuta 1993 annetun neuvoston direktiivin 93/89/ETY (EYVL L 279, s. 32) 5 artiklan tulkinnasta,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN,

toimien kokoonpanossa: presidentti G. C. Rodríguez Iglesias, jaostojen puheenjohtajat P. Jann, F. Macken, N. Colneric ja S. von Bahr sekä tuomarit C. Gulmann, D. A. O. Edward, A. La Pergola, J.-P. Puissochet, M. Wathelet (esittelevä tuomari), R. Schintgen, V. Skouris ja J. N. Cunha Rodrigues,

julkisasiamies: D. Ruiz-Jarabo Colomer,
kirjaaja: johtava hallintovirkkamies H. A. Rühl,

ottaen huomioon kirjalliset huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- Andreas Hoves Internationaler Transport-Service Sàrl, edustajinaan mainitun yhtiön liikkeenjohtajat B. Jansen-Weber ja A. Hoves,
- Ranskan hallitus, asiamiehinään K. Rispal-Bellanger ja S. Seam,
- Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään M. Wolfcarius ja E. Traversa, joita avustaa Rechtsanwalt A. Böhlke,

ottaen huomioon suullista käsittelyä varten laaditun kertomuksen,

kuultuaan Finanzamt Borkenin, asiamiehenään W. Busch, Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksen, edustajanaan barrister P. Whipple, ja komission, edustajanaan M. Wolfcarius, jota avustaa A. Böhlke, 16.10.2001 pidetyssä istunnossa esittämät suulliset huomautukset,

kuultuaan julkisasiamiehen 27.11.2001 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

- 1 Finanzgericht Münster on 23.2.2000 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 27.3.2000, esittänyt EY 234 artiklan nojalla kaksi ennakkoratkaisukysymystä edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden tavaraliikennettä jäsenvaltiossa, 25 päivänä lokakuuta 1993 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3118/93 (EYVL L 279, s. 1) 6 artiklan ja tiettyjen maanteiden tavaraliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen verotuksen sekä tiettyjen infrastruktuurien käytöstä perittävien tie- ja käyttömaksujen soveltamisesta jäsenvaltioissa 25 päivänä lokakuuta 1993 annetun neuvoston direktiivin 93/89/ETY (EYVL L 279, s. 32) 5 artiklan tulkinnasta.
- 2 Nämä kysymykset on esitetty asiassa, jossa kantajana on Andreas Hoves Internationaler Transport-Service Sàrl (jäljempänä Hoves-yhtiö) ja vastaajana Finanzamt Borken ja joka koskee moottoriajoneuvoveroa, jota vastaaja on Saksan oikeuden nojalla vaatinut Hoves-yhtiön Luxemburgissa rekisteröidyistä kuorma-autoista, joilla harjoitetaan Saksassa kabotaasiliikennettä.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Yhteisön lainsäädäntö

3 Väliaikaiset säännökset kabotaasiliikenteestä annettiin ensimmäisen kerran edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden tavaraliikennettä jäsenvaltiossa, 21 päivänä joulukuuta 1989 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 4059/89 (EYVL L 390, s. 3).

4 Tässä asetuksessa säädettiin, että jokaisella toisen lukuun toimivalla maanteiden tavaraliikenteen harjoittajalla, joka on sijoittautunut johonkin jäsenvaltioon (jäljempänä sijoittautumisjäsenvaltio) kyseisen valtion lainsäädännön mukaisesti ja jolla oli siellä oikeus harjoittaa kansainvälistä maanteiden tavaraliikennettä, oli 1.7.1990 alkaen oikeus tilapäisesti harjoittaa kansallista liikennettä toisessa jäsenvaltiossa (jäljempänä vastaanottava jäsenvaltio), vaikkei liikenteenharjoittajalla ole siellä kotipaikkaa tai muuta liikettä, kunhan hänellä on kabotaasilupa.

5 Asetuksessa vahvistettiin yhteisön tasolla kiintiö, johon sisältyi tietty kaksi kuukautta voimassa olevien kabotaasilupien lukumäärä, jota komissio saattoi lisätä vuosittain, ja asetuksessa määritettiin myös, millä tavoin nämä luvat jakautuivat jäsenvaltioiden kesken. Komissio jakoi luvat sijoittautumisjäsenvaltioille. Niiden toimivaltaiset viranomaiset toimittivat ne sitten niitä hakeneille liikenteenharjoittajille.

6 Näitä väliaikaisia säännöksiä sovellettiin 31.12.1992 asti. Asetuksen N:o 4059/89 9 artiklassa nimittäin säädettiin, että neuvosto antaa 1.7.1992 mennessä asetuksen, joka sisältää kabotaasiliikennettä koskevat lopulliset säännökset ja joka tulee voimaan 1.1.1993.

- 7 Yhteisöjen tuomioistuin kumosi olennaisten menettelysääntöjen rikkomisen vuoksi asiassa C-65/90, parlamentti vastaan neuvosto, 16.7.1992 annetulla tuomiolla (Kok. 1992, s. I-4593, Kok. Ep. XIII, s. I-43) asetuksen N:o 4059/89, mutta pysytti sen vaikutukset voimassa siihen asti, kunnes uudet säännökset annetaan asianmukaista menettelyä noudattaen.
- 8 Neuvosto antoi 25.10.1993 asetuksen N:o 3118/93, joka tuli voimaan 1.1.1994. Tämän asetuksen mukaan jokaisella tavaraliikenteen harjoittajalla, jolla on yhteisössä jäsenvaltion alueelle tai sen alueelta taikka yhden tai useamman jäsenvaltion alueen kautta tapahtuvan maanteiden tavaraliikenteen markkinoille pääsystä 26 päivänä maaliskuuta 1992 annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 881/92 (EYVL L 95, s. 1) tarkoitettu yhteisön lupa, on oikeus harjoittaa kansallista liikennettä.
- 9 Asetuksella N:o 3118/93 annettiin säännökset uudesta väliaikaisesta järjestelmästä, jota sovellettiin kabotaasiliikennettä koskevaan yhteisön lupaan ja kiintiöjakoon. Asetuksessa vahvistettiin yhteisön kiintiö, johon sisältyi tietty määrä kahden kuukauden ajan voimassa olevia kabotaasilupia, ja määritettiin tapa, jolla nämä luvat jaettiin jäsenvaltioiden kesken. Kyseisessä asetuksessa säädettiin tämän kiintiön vuotuisesta lisäyksestä kiinteän suhdeluvun mukaisesti.
- 10 Asetuksen N:o 3118/93 12 artiklan 2 kohdassa säädettiin, että yhteisön luvan ja yhteisön kabotaasikiintiötä koskevan järjestelyn voimassaolo päättyi 1.7.1998. Mainitun artiklan 3 kohdan ensimmäisessä alakohdassa täsmennettiin, että tästä ajankohdasta lähtien jokainen muualta oleva liikenteenharjoittaja, joka täyttää tämän asetuksen mukaiset edellytykset, voi väliaikaisesti ja ilman määrällisiä rajoituksia harjoittaa kansallista maanteiden tavaraliikennettä muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, jossa sillä on kotipaikka tai muu liike.

- 11 Asetuksen N:o 3118/93 1 artiklan 1 kohta kuuluu seuraavasti:

”Jokaisella toisen lukuun toimivalla maanteiden tavaraliikenteen harjoittajalla, jolla on asetuksessa (ETY) N:o 881/92 tarkoitettu yhteisön lupa, on tässä asetuksessa säädetyin edellytyksin oikeus tilapäisesti harjoittaa toisessa jäsenvaltiossa, jäljempänä ’vastaanottava jäsenvaltio’, kansallista maanteiden tavaraliikennettä toisen lukuun, jäljempänä ’kabotaasiliikenne’, vaikka hänellä ei ole kotipaikkaa tai muuta liikettä kyseisessä jäsenvaltiossa.”

- 12 Asetuksen N:o 3118/93 3 artiklan 3 kohdan ensimmäisessä ja toisessa alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Kabotaasilupa annetaan liikenteenharjoittajan nimiin. — — . [Sitä] saa käyttää vain yksi ajoneuvo kerrallaan.

’Ajoneuvolla’ tarkoitetaan sijoittautumisjäsenvaltiossa rekisteröityä moottori-ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jonka moottoroitu ajoneuvo ainakin on rekisteröity sijoittautumisjäsenvaltiossa ja jota käytetään yksinomaan tavarakuljetuksiin.”

- 13 Asetuksen N:o 3118/93 6 artiklan 1 ja 3 kohdassa, jotka ovat sanamuodoltaan lähes täsmälleen samanlaiset kuin asetuksen N:o 4059/89 5 artiklan 1 ja 2 kohta, säädetään seuraavaa:

”1. Jollei muissa yhteisön säännöksissä toisin säädetä, kabotaasiliikenteen harjoittamiseen sovelletaan vastaanottavan jäsenvaltion voimassa olevia lakeja, asetuksia ja hallinnollisia määräyksiä seuraavilla aloilla:

- a) kuljetussopimusta koskevat hinnat ja muut ehdot;

- b) tieliikenteen ajoneuvojen painot ja mitat — — ;

- c) tiettyjen tavaralajien, erityisesti vaarallisten aineiden, helposti pilaantuvien elintarvikkeiden ja elävien eläinten kuljetuksia koskevat vaatimukset;

- d) ajo- ja lepoajat;

- e) liikenteen arvonnlisävero. — —

— —

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuja säännöksiä on sovellettava muualta oleviin liikenteenharjoittajiin samoin edellytyksin kuin jäsenvaltio soveltaa niitä omiin kansalaisiinsa siten, että estetään tehokkaasti kaikki kansalaisuuteen tai sijoit-tautumispaikkaan perustuva syrjintä riippumatta siitä, onko se avointa vai epä-suoraa.”

- 14 Neuvosto antoi 25.10.1993 myös direktiivin 93/89/ETY. Direktiivin tarkoituksena on jäsenvaltioiden kuljetusyritysten välisen kilpailun vääristymien poistaminen yhdenmukaistamalla maksujärjestelmät ja ottamalla käyttöön oikeudenmukainen järjestely infrastruktuurikustannusten veloittamiseksi liikenteenharjoittajilta. Tämä direktiivi oli sen 13 artiklan 1 kohdan mukaan saatettava voimaan viimeistään 1.1.1995.
- 15 Mainitun direktiivin 1 artiklassa säädetään siksi, että jäsenvaltioiden on tarvittaessa mukautettava muun muassa ajoneuvojen verojärjestelmiä.
- 16 Direktiivin 93/89/ETY 2 artiklan mukaan ”ajoneuvolla” tarkoitetaan tässä direktiivissä ”yksittäistä moottoriajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, joka on tarkoitettu ainoastaan maanteiden tavarakuljetukseen ja jonka suurin sallittu kokonaispaino on vähintään 12 tonnia”.
- 17 Direktiivissä 93/89/ETY tarkoitettut ajoneuvoverot luetellaan sen 3 artiklan 1 kohdassa, jossa säädetään seuraavaa:

— Saksassa: Kraftfahrzeugsteuer,

— —

— Luxemburgissa: taxe sur les véhicules automoteurs,

— — ”

18 Direktiivin 93/89/ETY 5 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Ainoastaan rekisteröinnin suorittanut jäsenvaltio voi kantaa 3 artiklassa tarkoitettuja veroja siellä rekisteröityjen ajoneuvojen osalta.”

19 Yhteisöjen tuomioistuin kumosi asiassa C-21/94, parlamentti vastaan neuvosto, 5.7.1995 annetulla tuomiolla (Kok. 1995, s. I-1827) direktiivin 93/89/ETY mutta pysytti sen vaikutukset voimassa siihen asti, kunnes uudet säännökset annettaisiin. Uudet säännökset ovat verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavara-liikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä 17 päivänä kesäkuuta 1999 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 1999/62/EY (EYVL L 187, s. 42), joka on tullut voimaan 20.7.1999.

Kansallinen lainsäädäntö

20 Asiassa merkityksellinen kansallinen lainsäädäntö on kansallisen tuomioistuimen ennakkoratkaisupyynnössä esittämän kuvauksen mukaan seuraava.

21 Sovellettavaksi tulee ensinnäkin Kraftfahrzeugsteuergesetz (Saksan laki moottoriajoneuvoverosta, jäljempänä KraftStG), jonka 1 §:ssä, jonka otsikko on ”Veron kohde”, säädettiin sen 31.12.1994 asti voimassa olleessa muodossa seuraavaa:

”1) Moottoriajoneuvoveron alaista on:

— —

2. ulkomaisten ajoneuvojen hallussapito yleisellä tiellä käyttämistä varten, niin kauan kuin ajoneuvot ovat valtion alueella;

3. ajoneuvojen lainvastainen käyttö; — — ”

22 KraftStG:n kyseisessä säännöksessä säädetään sen 1.1.1995 alkaen voimassa olevassa muodossa seuraavaa:

”1) Moottoriajoneuvoveron alaista on:

— —

2. ulkomaisten ajoneuvojen hallussapito yleisellä tiellä käyttämistä varten, niin kauan kuin ajoneuvot ovat valtion alueella. Siitä vapautettuja ovat yksinomaan maanteiden tavaraliikenteeseen tarkoitettut ajoneuvot ja ajoneuvoyhdistelmät, joiden suurin sallittu kokonaispaino on vähintään 12 000 kg ja jotka on rekisteröity jossakin muussa Euroopan yhteisöjen jäsenvaltiossa 25.10.1993 annetun neuvoston direktiivin 93/89/ETY (EYVL L 279, s. 32) 5 artiklan mukaisesti; ei kuitenkaan 3 kohdassa mainituissa tapauksissa;

3. ajoneuvojen lainvastainen käyttö; — — ”

- 23 KraftStG:n 2 §:ssä, jonka otsikko on ”Määritelmät, liikenneviranomaisten yhteistyö”, säädetään seuraavaa:

” — —

- 4) Ajoneuvo on ulkomainen ajoneuvo, jos se on hyväksytty liikenteeseen muun valtion lainsäädännön mukaisessa menettelyssä.

- 5) Tässä laissa tarkoitettua lainvastaista käyttöä on se, että ajoneuvoa käytetään valtion alueella yleisellä tiellä, vaikka sitä ei ole rekisteröity kansallisen lainsäädännön mukaisesti. Lainvastaisesta käytöstä ei veroteta, jos hallusapito on verovapaata tai jos vero on jo määrätty 1 §:n 1 momentin 1 tai 2 kohdan mukaan.”

- 24 Toinen sovellettava säädös on Strassenverkehrs-Zulassungsordnung (asetus ajoneuvojen hyväksymisestä liikenteeseen, jäljempänä StVZO), jonka 18 §, jonka otsikko on ”Rekisteröintivelvollisuus”, kuuluu seuraavasti:

”Moottoriajoneuvoa, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enemmän kuin 6 km/h, ja sen perävaunua (moottoriajoneuvon vetämää ajoneuvoa, lukuun ottamatta hinattavana olevaa toimintakyvytöntä ajoneuvoa ja hinauksessa käytettävää apuvaunua) saa käyttää liikenteessä yleisellä tiellä vain, jos ne on

hyväksytyt liikenteeseen rekisteröintikatsastuksen tai EY-tyyppi hyväksynnän perusteella ja hallintoviranomaisen (ajoneuvorekisteriviranomainen) annettua moottoriajoneuvolle tai perävaunulle rekisteritunnuksen.”

25 StVZO:n 23 §:n 1 momentissa, jonka otsikko on ”Rekisteritunnuksen antaminen”, säädetään seuraavaa:

”Omistajan on pyydetty rekisteritunnuksen antamista moottoriajoneuvolle tai moottoriajoneuvon perävaunulle sen paikkakunnan hallintoviranomaiselta (ajoneuvorekisteriviranomainen), missä ajoneuvolla on säännöllinen asemapaikka.
— — ”

26 Kolmanneksi 12.10.1934 annetun Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr -nimisen asetuksen (asetus kansainvälisestä moottoriajoneuvoliikenteestä, lyhennettynä IntKfzVO; RGBl. 1934 I, s. 1137) 1 §:n 1 momentissa sen pääasian oikeudenkäynnin kohteeseen liittyvänä ajankohtana voimassa olleessa muodossa säädetään seuraavaa:

”Ulkomaisten moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen tilapäinen käyttö liikenteessä on sallittu alueella, jota tämä asetus koskee, edellyttäen että toimivaltainen viranomainen on antanut niille:

— —

- b) ulkomaisen rekisteröintitodistuksen, eikä niillä ole säännöllistä asemapaikkaa alueella, jota tämä asetus koskee. — — ”

Pääasian oikeudenkäynti ja ennakkoratkaisukysymykset

- 27 Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että Hoves-yhtiö, joka on perustettu Luxemburgissa 6.6.1989 päivätyllä asiakirjalla, on Luxemburgin oikeuden mukainen yhtiö, joka on sijoittautunut Luxemburgin suurherttuakuntaan. Hoves on 13.9.1993 alkaen tämän yhtiön ainoa osakas. Aluksi hän oli sen liikkeenjohtajana yksin, sittemmin liikkeenjohtajaksi nimettiin 24.3.1998 päivätyllä notaarin laatimalla asiakirjalla myös Bettina Jansen-Weber. Oikeus mainitun yhtiön edustamiseen on liikkeenjohtajilla yhdessä. Hoves on liikkeenjohtajana myös Saksan oikeuden mukaan perustetussa Hoves Speditionsgesellschaft mbH:ssa, jonka kotipaikka on Rhede (Saksa) (jäljempänä GmbH).
- 28 Hoves-yhtiön toimiala on kotimainen ja kansainvälinen tavaraliikenne. Vuoden 1995 loppuun asti se harjoitti liikennettä yksinomaan GmbH:n lukuun. Tämän toiminnan harjoittamista koskevat ehdot oli määrätty 27.1.1993 tehdyllä sopimuksella. Tämän sopimuksen mukaan GmbH huolehti ajoneuvojen käytön ja kuljettajien työskentelyn suunnittelusta. Kuljetusmääräysten toteuttamisen jälkeen taloudelliset suhteet Hoves-yhtiön kanssa selvitettiin hyvityslaskuilla.
- 29 Hoves-yhtiön nimiin oli rekisteröity Luxemburgissa 15 kuorma-autoa. Hoves-yhtiö maksoi näistä ajoneuvoista Luxemburgin oikeuden mukaisen ajo-

neuvoveron (taxe sur les véhicules automoteurs). Luxemburgin viranomaiset myönsivät sille kabotaasilupia asetuksen N:o 4059/89 5 artiklan mukaisesti. Yhtiön palveluksessa oli kahdeksan kuljettajaa, jotka kaikki asuivat Saksassa.

30 Bundesamt für Finanzen pyysi Finanzgericht Kölnissä (Saksa) vireillä olevan, vuosia 1993 ja 1994 koskevan ja nyt käsiteltävästä pääasiasta erillisen vero-oikeudellisen oikeusriidan yhteydessä Luxemburgin viranomaisilta oikeusapua ja hallinnollista virka-apua sen paikan määrittämiseksi, mistä Hoves-yhtiön toimintaa johdettiin. Luxemburgin Direction des contributions directes (välittömän verotuksen osasto) toimitti 12.7.1996 päivätyllä kirjeellä eräitä tietoja jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten keskinäisestä avusta välittömien verojen alalla 19 päivänä joulukuuta 1977 annetun neuvoston direktiivin 77/799/ETY (EYVL L 336, s. 15) mukaisesti.

31 Näiden tietojen mukaan, siten kuin ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin on ne esittänyt, Hoves-yhtiöllä ei ole Luxemburgissa omaa korjaamoa eikä pysäköintipaikkaa kuorma-autojaan varten. Koska sen toiminta Luxemburgissa käsitti pääasiallisesti vain kuljetusten johtamisen ja koska tätä yhtiötä koskevat tärkeät päätökset teki yksinomaan Hoves, jonka kotipaikka oli Saksassa ja joka useimmiten oleskeli siellä, paikka, mistä Hoves-yhtiön liiketoimintaa johdettiin, ei kaksinkertaisen verotuksen välttämiseksi ja vastavuoroista hallinnollista virka-apua tulo- ja varallisuusverotuksen, elinkeinoverotuksen ja kiinteistöverotuksen alalla koskevien sääntöjen laatimiseksi Luxemburgin suurherttuakunnan ja Saksan liittotasavallan välillä 23.8.1958 tehdyn sopimuksen (BGBl. 1959 II, s. 1270), sellaisena kuin se on muutettuna 15.7.1973 [oikeastaan 15.6.1973] (BGBl. 1978 II, s. 111), 3 artiklan 6 kappaleen mukaan ollut Luxemburgissa vaan Saksassa. Siihen, olivatko Remichissä ja Esch-sur-Alzettessa (Luxemburg) sijaitsevat konttorit tässä sopimuksessa tarkoitettuja toimipaikkoja, ei kuitenkaan ollut mahdollista antaa selvää vastausta. On mahdollista, että Bertrangessa (Luxemburg) sijaitisi toimipaikka 9.2.1996 lähtien.

32 Saksan veroviranomaiset yhtyivät Luxemburgin viranomaisten arviointiin asiasta. Ne pitivät selvitettyinä, että paikka, mistä Hoves-yhtiön liiketoimintaa johdettiin, oli Rhede, minkä vuoksi ne myös arvioivat veron perusteet yhtiöveroa ja

liikevaihtoveroa varten vuosilta 1989—1995, varallisuusveroa varten vuodelta 1992 ja vuosilta 1989—1994 kannettavaa ennakonpidätystä varten. Näistä päätöksistä tehtyihin oikaisuvaatimuksiin ei ollut vielä annettu ratkaisua ennakkoratkaisun pyytämispäätöksen julistamispäivään mennessä.

- 33 Finanzamt Borken arvioi myös veron perusteet Hoves-yhtiön nimiin rekisteröidyistä ajoneuvoista perittävää veroa varten ja vahvisti moottoriajoneuvoveron määrän verovuosiksi 1991—1996. Finanzgericht Münsterissä vireillä oleva kanne kohdistuu moottoriajoneuvoveroa koskeviin päätöksiin ja verolippuihin.
- 34 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin muistuttaa, että StVZO:n 23 §:n 1 momentissa tarkoitettu säännöllinen asemapaikka, siten kuin tätä käsitettä on tulkittu oikeuskäytännössä, on se paikka, mistä ajoneuvo välittömästi lähtee liikenteeseen yleisellä tiellä ja minne se pysäköidään ajomatkan päätyttyä; seuraturajan ylittävässä liikenteessä, josta pääasian oikeudenkäynnissä on kysymys, asemapaikka on se paikka, jossa ajoneuvon käyttöä ja myös kuljettajien lepoaikoja koskevat päätökset tehdään. Käsiteltävänä olevassa tapauksessa ajoneuvojen säännöllinen asemapaikka on Rhede.
- 35 Koska ajoneuvoilla on säännöllinen asemapaikka Saksassa, ne olisi StVZO:n 18 §:n mukaan rekisteröitävä siellä. Ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen mukaan velvollisuus maksaa Saksan moottoriajoneuvoveroa perustui 31.12.1994 saakka KraftStG:n 1 §:n 1 momentin 2 kohtaan ja 1.1.1995 lähtien KraftStG:n 1 §:n 1 momentin 2 kohdan toisen virkkeen toiseen osaan ja saman momentin 3 kohtaan yhdessä sovellettuina. Ajoneuvoja on nimittäin käytetty KraftStG:n 2 §:n 5 momentissa tarkoitettulla tavalla lainvastaisesti.

- 36 Ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen mukaan moottoriajoneuvoverosta vapauttamiseen ei ole perusteita kansallisen oikeuden eikä kaksinkertaisen verotuksen välttämiseksi 23.8.1958 tehdyn sopimuksen mukaan. Kyseinen tuomioistuin tarkastelee yksitellen useita kansallisen oikeuden säännöksiä ja täsmentää, että myös moottoriajoneuvojen verotusta koskevassa Luxemburgin suurherttuakunnan kanssa tehdystä kahdenvälisessä sopimuksessa (ks. Reichsminister der Finanzenin asetus 1.7.1930, RStBl. 1930, s. 454) edellytetään ajoneuvojen olevan Saksassa ainoastaan tilapäisesti.
- 37 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin on kuitenkin epätietoinen siitä, onko tämä oikeustila yhteensopiva yhteisön oikeussäännösten ja erityisesti asetuksen N:o 3118/93 6 artiklan ja direktiivin 93/89/ETY 5 artiklan kanssa.
- 38 Finanzgericht Münster huomauttaa, että yhtiön kotipaikka on asiassa C-212/97, Centros, 9.3.1999 annetun tuomion (Kok. 1999, s. I-1459) mukaan määrättävä sen yhtiöjärjestyksessä. Hoves-yhtiöllä on Luxemburgissa kotipaikka ja toimipaikka, joten sillä, sijaitseeko sen johto samassa paikassa, ei kansallisen tuomioistuimen mukaan ole merkitystä. Pääasian oikeudenkäynnin kohteena olevana ajanjaksona kyseisellä yhtiöllä ei ole ollut Saksassa tytäryhtiötä, agentuuria eikä myöskään mitään sivuliikettä tai muuta sivutoimipaikkaa, joita käsite pysyvä kiinteä laitos tarkoittaa, eli vero-oikeudellisessa mielessä pysyvää toimipaikkaa. Se, että GmbH hallinnoi Hoves-yhtiön ajoneuvojen käyttöä, tai sekään, että Hoves-yhtiön liikkeenjohtajan asuinpaikka on mainitussa jäsenvaltiossa, ei kansallisen tuomioistuimen mukaan oikeuta päättelemään, että sellainen toimipaikka olisi olemassa. Liikenneluvat on sitä paitsi myöntänyt Luxemburgin suurherttuakunta.
- 39 Veronkierron ja väärinkäytösten estämistä koskevan tavoitteen osalta kansallinen tuomioistuin huomauttaa, että Hoves-yhtiö on pelkästään käyttänyt hyväksien Euroopan yhteisön alueella olemassa olevia laillisia mahdollisuuksia, vaikka tämän tarkoituksena oli saavuttaa verosäästöjä maksamalla moottoriajoneuvovero sellaisessa jäsenvaltiossa, jonka verojärjestelmä on edullinen.

40 Finanzgericht Münster päätti nämä seikat huomioon ottaen lykätä asian ratkaisua ja esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

- ”1) Onko 25.10.1993 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3118/93 (EYVL L 279, s. 1) 6 artikla esteenä kansallisille säännöksille, jotka johtavat moottoriajoneuvoveron perimiseen sellaisten tavaran kuljetukseen tarkoitettujen moottoriajoneuvojen käyttämisestä, jotka on rekisteröity toisessa Euroopan unionin jäsenvaltiossa ja joille on siellä annettu kabotaasilupa, kun niitä käytetään kabotaasiliikenteeseen Saksan liittotasavallassa, jossa niiden säännöllinen asemapaikka on?
- 2) Onko 25.10.1993 annetun neuvoston direktiivin 93/89/ETY (EYVL L 279, s. 32) 5 artikla ensimmäisessä kysymyksessä tarkoitetun kaltaisissa tapauksissa esteenä sellaiselle kansalliselle lainsäädännölle, josta on kysymys Kraftfahrzeugsteuergesetzin 1 §:n 1 momentin 2 kohdan toisen virkkeen toisessa osassa luettuna yhdessä saman lain 1 §:n 1 momentin 3 kohdan kanssa?”

Ensimmäinen kysymys

41 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin pyrkii ensimmäisellä kysymyksellään selvittämään lähinnä, onko asetuksen N:o 3118/93 6 artikla esteenä vastaanottavan jäsenvaltion kansallisille säännöksille, jotka johtavat siihen, että mainittu valtio perii moottoriajoneuvoveroa moottoriajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä sillä perusteella, että näiden ajoneuvojen säännöllinen asemapaikka on tämän vastaanottavan jäsenvaltion alueella, vaikka ne on

rekisteröity sijoittautumisjäsenvaltiossa ja niitä käytetään vastaanottavassa jäsenvaltiossa kabotaasiliiikenteeseen sijoittautumisjäsenvaltion asianmukaisesti antamien lupien mukaisesti.

Yhteisöjen tuomioistuimelle esitetyt huomautukset

- 42 Hoves-yhtiö esittää näkemyksensä samanaikaisesti molemmista kysymyksistä ja esittää, että kysymyksiin vastattaisiin myöntävästi. Yhtiö vetoaa siihen, että Luxemburgin liikenneministeriö on myöntänyt kaikille ajoneuvoille yhteisön kabotaasiluvat ja että ministeriö on vuosittain tarkastanut, että niiden myöntämisen edellytyksiä noudatettiin, mihin sisältyi yhtiön kotipaikan ja ajoneuvojen asemapaikan määrittäminen sekä teknisten ja taloudellisten määräysten noudattamisen toteaminen. Väite, jonka mukaan sillä, että liikenneluvat on myönnetty Luxemburgissa, ei olisi mitään merkitystä, tarkoittaa Hoves-yhtiön mukaan sitä, ettei Luxemburgin liikenneministeriön toimi olisi yhteisön oikeuden mukainen, koska liikennelupien myöntäminen ja liikenneyritysten markkinoille pääsy on säännelty yhteisössä yhdenmukaisesti.
- 43 Hoves-yhtiö ei kiistä sitä, ettei sillä ole milloinkaan ollut Luxemburgissa omaa korjaamoja eikä pysäköintipaikkoja raskaita ajoneuvoja varten. Se katsoo kuitenkin, ettei tämä ole pakollista. Jos nämä edellytykset olisivat kuljetusliikkeen harjoittamisen ennakkoehtoja, liikenneministeriö ei yhtiön mukaan olisi myöntänyt vastaavia lupia.
- 44 Puhuttaessa ajoneuvon ”säännöllisestä asemapaikasta”, jonka perusteella verovelvollisuuden olemassaolo määritetään, Hoves-yhtiö kiistää sen, että tämän käsitteen määritelmä voisi olla ”paikka, jossa ajoneuvon käyttöä koskevat pää-

tökset tehdään”. Jos nimittäin asia olisi näin, mikä tahansa merkittävä liikenneyhtiö voisi välttyä moottoriajoneuvoveron maksuvelvollisuudelta siirtämällä tällaiset päätökset tekevän osastonsa jäsenvaltioon, jossa tämä vero on pienempi. Saksan oikeuden mukaisen asemapaikan kriteerin soveltaminen käsiteltävänä olevaan tapaukseen vaikuttaisi useiden eurooppalaisten yhtiöiden asemaan, koska GmbH ei hallinnoi pelkästään Hoves-yhtiön vaan myös Italiaan, Espanjaan ja Portugaliin sijoittautuneiden liikenneyhtiöiden ajoneuvojen käyttöä, eikä se omista lainkaan niiden pääomaa.

- 45 Hoves-yhtiön mukaan toiminnan keskus on määriteltävä objektiivisin perustein. Tältä osin se huomauttaa, että

— selvästi suurinta osaa ajoneuvoista käytettiin ulkomailla

— raskaiden ajoneuvojen tauot olivat Luxemburgissa ainakin yhtä pitkät kuin Saksassa noudatettavat tauot

— ajoneuvot oli rekisteröity ja niistä verotettiin Luxemburgissa

— katsastukset suoritettiin Luxemburgissa

- polttoainesäiliöt täytettiin enimmäkseen Luxemburgissa

- raskaat ajoneuvot oli vakuutettu Luxemburgissa, kuljettajat oli rekisteröity ja vakuutettu tässä jäsenvaltiossa

- liikenteeseen käytettiin Luxemburgin liikennelupia, joita oli haettava uudelleen vuosittain

- toiminnassa noudatettiin Luxemburgissa voimassa olevaa lainsäädäntöä ja alalle pääsyn edellytyksiä

- Hoves-yhtiöön tehtiin säännöllisesti verotarkastuksia ja se oli verovelvollinen.

46 Ranskan hallitus katsoo kirjallisissa huomautuksissaan ja Finanzamt Borken istunnossa suullisesti esittämässään huomautuksissa, ettei asetuksen N:o 3118/93 6 artikla ole esteenä moottoriajoneuvoveroa koskeville kansallisille säännöksille, vaikka nämä johtaisivat veron perimiseen sellaisten ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteeseen, jotka on rekisteröity toisessa jäsenvaltiossa ja joille on myönnetty kabotaasilupa tässä valtiossa. Puheena olevassa säännöksessä ei nimenomaisesti mainita moottoriajoneuvoveroa, mutta sitä sovelletaan, ”jollei

yhteisön lainsäädännöstä muuta johdu”. Direktiivi 93/89/ETY koskee maanteiden tavaraliikenteeseen käytettävien eräiden ajoneuvojen verottamista, mutta määräaika sen saattamiseksi jäsenvaltioiden oikeusjärjestysten osaksi päättyi vasta 1.1.1995. Tuohon päivään asti asetus N:o 3118/93 ei sellaisenaan estänyt soveltamasta moottoriajoneuvoverotusta koskevaa jäsenvaltioiden lainsäädäntöä.

47 Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus katsoo istunnossa esittämässään huomautuksissa, että jokaisella jäsenvaltiolla on toimivalta määrittää ne seikat, joiden vallitessa se voi vaatia ajoneuvon rekisteröintiä ja verotusta. Yhteisön oikeudessa on kuitenkin säädetty eräitä tähän vapauteen kohdistuvia rajoituksia, joihin asetus N:o 3118/93 kuuluu. Liikenneveron vaatiminen maksettavaksi ajoneuvosta, joka käyttää jäsenvaltion tiestöä tilapäisesti kabotaasiluvan mukaisella tavalla, olisi vastoin kyseisen asetuksen tavoitetta, joka on nimenomaan tilapäisen liikenteen salliminen toisessa jäsenvaltiossa.

48 Komissio katsoo, että koska asetuksen N:o 3118/93 6 artiklassa tarkoitetut säännökset ovat tyhjentäviä eikä niihin sisälly moottoriajoneuvoveroa, tämä artikla on esteenä sellaisen veron perimiselle vastaanottavassa jäsenvaltiossa sijoittautumisvaltion myöntämän kabotaasiluvan voimassaoloaikana siitä riippumatta, mikä on maanteiden tavaraliikenteessä käytettävän moottoriajoneuvon säännöllinen asemapaikka kysymyksessä olevana ajanjaksona.

49 Komissio huomauttaa, että Hoves-yhtiö on saanut kaksi kuukautta voimassa olevia kabotaasilupia, joita on myönnetty peräkkäin usean vuoden ajan, mutta lisää, ettei Luxemburgin viranomaisten menettelyn asianmukaisuus kabotaasilupien myöntämisessä kyseisinä vuosina ole oikeudenkäynnin kohteena. Komissio vetoaa tältä osin siihen, että Saksan liittotasavalta voi vastaanottavana

jäsenvaltiona tarkastaa, että kabotaasiliikenne tapahtuu sääntöjä noudattaen, ja määrätä sääntöjen vakavasta rikkomisesta seuraamuksia tai pyytää sijoittautumisjäsenvaltiota ryhtymään toimenpiteisiin. Ei kuitenkaan näytä siltä, että Luxemburgin viranomaisiin olisi otettu yhteyttä tässä tarkoituksessa.

Yhteisöjen tuomioistuimen ratkaisu

50 EY:n perustamissopimuksen 61 artiklan (josta on muutettuna tullut EY 51 artikla) mukaan palvelujen tarjoamisen vapautteen liikenteen alalla sovelletaan liikennettä koskevan osaston määräyksiä.

51 EY:n perustamissopimuksen 75 artiklassa (josta on muutettuna tullut EY 71 artikla) säädetään, että yhteisen liikennepolitiikan toteuttamiseksi ja liikenteen erityispiirteet huomioon ottaen neuvoston on määrättyä menettelyä noudattaen vahvistettava muun muassa ne edellytykset, joilla muut kuin jäsenvaltiossa asuvat liikenteenharjoittajat saavat harjoittaa liikennettä siellä. Neuvosto on täyttänyt tämän velvoitteen antamalla asetuksen N:o 4059/89 ja sen jälkeen asetuksen N:o 3118/93, jotka molemmat perustuvat perustamissopimuksen 75 artiklaan.

52 Tämä oikeus kansallisen liikenteen harjoittamiseen toisessa jäsenvaltiossa on asetuksen N:o 3118/93 1 artiklan mukaan ”jokaisella toisen lukuun toimivalla maanteiden tavaraliikenteen harjoittajalla, jolla on asetuksessa (ETY) N:o 881/92 tarkoitettu yhteisön lupa”. Viimeksi mainitun asetuksen 3 artiklan 2 kohdassa täsmennetään, että yhteisön lupa myönnetään ”toisen lukuun tavaraa maanteitse kuljettavalle liikenteenharjoittajalle — — joka on sijoittautunut jäsenvaltioon — — kyseisen jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti” ja ”jolla on sekä yhteisön että kyseisen jäsenvaltion maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyä koskevan lainsäädännön mukaisesti oikeus harjoittaa maanteiden kansainvälistä tavaraliikennettä”.

- 53 Tästä seuraa, että Hoves-yhtiön kaltainen yhtiö, joka on asianmukaisesti perustettu Luxemburgin lainsäädännön mukaisesti ja jolla on Luxemburgin suurherttuakunnassa saatu oikeus harjoittaa maanteiden kansainvälistä tavaraliikennettä, kuuluu niihin, joiden hyväksi oikeus kansallisen liikenteen harjoittamiseen toisessa jäsenvaltiossa on voimassa, edellyttäen että se saa sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten eli nyt käsiteltävässä tapauksessa Luxemburgin viranomaisten myöntämät kabotaasiluvat.
- 54 Kuten asetuksen N:o 3118/93 6 artiklassa säädetään, kabotaasiliikenteen harjoittamiseen sovelletaan vastaanottavan jäsenvaltion voimassa olevia lakeja, asetuksia ja hallinnollisia määräyksiä tietyillä aloilla. Tämän säännöksen sanamuodosta johtuu, että sen 1 kohdan a—e alakohdassa mainitut alat muodostavat tyhjentävän luettelon, johon ei sisälly velvollisuutta rekisteröidä ajoneuvo vastaanottavassa jäsenvaltiossa eikä velvollisuutta maksaa siellä moottoriajoneuvoveroa.
- 55 Tältä osin on syytä todeta, että liikenteenharjoittajan velvoittaminen rekisteröimään ajoneuvo vastaanottavassa jäsenvaltiossa olisi sellaisenaan vastoin maanteiden kabotaasiliikenteen palvelujen tarjoamisen vapautta, jonka käyttäminen edellyttää asetuksen N:o 3118/93 3 artiklan 3 kohdan toisen alakohdan mukaan, että moottoriajoneuvo on rekisteröity sijoittautumisjäsenvaltiossa.
- 56 Liikenteenharjoittajan pakottaminen maksamaan moottoriajoneuvovero vastaanottavassa jäsenvaltiossa, vaikka hän on jo maksanut sellaisen veron sijoittautumisjäsenvaltiossa, olisi vastaavasti vastoin asetuksen N:o 3118/93

tarkoitusta, joka sen johdanto-osan toisen perustelukappaleen mukaan on palveluiden tarjoajan vapauttaminen kaikista rajoituksista, jotka perustuvat hänen kansalaisuuteensa tai siihen, että hän on sijoittautunut muuhun jäsenvaltioon kuin siihen, jossa palveluita on määrä tarjota.

57 Tältä osin on merkityksetöntä, että Saksan moottoriajoneuvoveron perimisen perusteena oleva ajoneuvojen asemapaikka on Saksan oikeuskäytännön mukaan Saksassa sen vuoksi, että paikka, jossa ajoneuvojen käyttöä koskevat päätökset tehdään, sijaitsee tässä jäsenvaltiossa. Hoves-yhtiön kaltaisella yhtiöllä on nimittäin ollut oikeus tehdä yhteistyötä toisessa jäsenvaltiossa sijaitsevan yhtiön kanssa ja antaa eräät liikenteen järjestelyä koskevat päätökset tämän yhtiön tehtäväksi, ilman että se tämän vuoksi lakkaisi olemasta maanteiden kabotaa-siliikenteen palveluja tarjoava yhtiö.

58 Asetuksen N:o 3118/93 8 artiklan 1 kohdassa säädetään joka tapauksessa, että jäsenvaltioiden on avustettava toisiaan tämän asetuksen soveltamisessa. Jos Saksan viranomaisilla on ollut Luxemburgin viranomaisten myöntämien kabotaa-silupien asianmukaisuutta koskevia epäilyjä, niiden olisi pitänyt saattaa tämä kysymys Luxemburgin viranomaisten käsiteltäväksi, jotta nämä tarpeen vaatiessa tutkisivat asian uudelleen. Vastaanottavan jäsenvaltion viranomaisina Saksan viranomaisilla ei sen sijaan ole ollut oikeutta olla hyväksymättä sijoittautumis-jäsenvaltion myöntämiä kabotaa-silupia eikä säätää asetukseen N:o 3118/93 perustumattomia edellytyksiä maanteiden kabotaa-siliikenteen harjoittamiselle (ks. vastaavasti ex analogia asia C-202/97, FTS, tuomio 10.2.2000, Kok. 2000, s. I-883, 51—56 kohta ja asia C-178/97, Banks ym., tuomio 30.3.2000, Kok. 2000, s. I-2005, 38—43 kohta).

59 Ensimmäiseen kysymykseen on edellä esitetyt seikat huomioon ottaen vastattava siten, että asetuksen N:o 3118/93 6 artikla on esteenä vastaanottavan jäsenvaltion kansallisille säännöksille, jotka johtavat siihen, että mainittu valtio perii moottoriajoneuvoveroa moottoriajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavara-

liikenteessä sillä perusteella, että näiden ajoneuvojen säännöllinen asemapaikka on tämän vastaanottavan jäsenvaltion alueella, vaikka ne on rekisteröity sijoittautumisjäsenvaltiossa ja niitä käytetään vastaanottavassa jäsenvaltiossa kabotaasiliikenteeseen sijoittautumisjäsenvaltion asianmukaisesti antamien lupien mukaisesti.

Toinen kysymys

- 60 Kansallinen tuomioistuin pyrkii toisella kysymyksellään selvittämään lähinnä, onko direktiivin 93/89/ETY 5 artikla esteenä sellaisille asetuksen N:o 3118/93 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun vastaanottavan jäsenvaltion kansallisille säännöksille, jotka johtavat siihen, että mainittu valtio perii moottoriajoneuvoveroa moottoriajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä sillä perusteella, että näiden ajoneuvojen säännöllinen asemapaikka on tämän vastaanottavan jäsenvaltion alueella, vaikka ne on rekisteröity ja tämän direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu vero maksetaan sijoittautumisjäsenvaltiossa ja näitä ajoneuvoja käytetään vastaanottavassa jäsenvaltiossa maanteiden kabotaasiliikenteen harjoittamiseen sijoittautumisjäsenvaltion asianmukaisesti antamien lupien mukaisesti.

Yhteisöjen tuomioistuimelle esitetyt huomautukset

- 61 Finanzamt Borken korostaa sitä, että jäsenvaltion oikeus vaatia ajoneuvon rekisteröintiä ja sen oikeus vaatia veron maksamista tästä ajoneuvosta liittyvät toisiinsa. Koska rekisteröintimenettelyn yhdenmukaistamisesta ei ole yhteisön säännöksiä, on mahdollista, että kaksi jäsenvaltiota katsoo rekisteröinnin olevan pakollinen tietyssä tilanteessa ja että ne molemmat sen vuoksi vaativat myös verottamista. Finanzamtin mielestä direktiivin 93/89/ETY 5 artikla ei estä tätä.

- 62 Ranskan hallitus korostaa direktiivin 93/89/ETY tarkoitusta, sellaisena kuin se ilmenee sen johdanto-osan ensimmäisestä perustelukappaleesta, eli ”maksujärjestelmien yhdenmukaistamista”. Kyseisen hallituksen mukaan tämä yhdenmukaistaminen ilmenee siten, että rekisteröinnin suorittaneella jäsenvaltiolla on yksinomainen oikeus moottoriajoneuvoveron perimiseen ja että muissa jäsenvaltioissa sovellettavista samankaltaisista veroista myönnetään vapautus. Se katsoo tältä osin olevan itsestään selvää, että rekisteröinnin suorittanut valtio on ajoneuvojen laillinen rekisteröintivaltio.
- 63 Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus ilmoitti istunnossa olevansa samaa mieltä Ranskan hallituksen ja komission kanssa. Se ehdottaa toiseen kysymykseen vastattavaksi siten, että direktiivin 93/89/ETY 5 artikla on esteenä sellaisille kansallisille säännöksille, joiden mukaan velvollisuus direktiivin 93/89/ETY 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettun veron maksamiseen perustuu ajoneuvon lainvastaiseen käyttöön yleisellä tiellä ja tällä lainvastaisella käytöllä tarkoitetaan rekisteröimättä jättämistä.
- 64 Komissio huomauttaa, että verotusoikeus ja rekisteröinti on direktiivillä kytketty erottamattomasti toisiinsa, vaikkei siinä puututa rekisteröintiin sinänsä. Koska maanteiden tavaraliikenteeseen käytettävien ajoneuvojen rekisteröinnin perusteita ei vielä ole yhdenmukaistettu, rekisteröintiin liittyvät toimivaltaristiriidat ovat väistämättömiä ja ne on ratkaistava. Ne eivät sellaisinaan kuitenkaan salli verotusoikeuden ja rekisteröinnin välillä vallitsevan erottamattoman yhteyden purkamista. Ne eivät saa johtaa muiden kuin rekisteröinnistä johtuvien seikkojen lainvastaiseen säätämiseen moottoriajoneuvoveron maksuvelvollisuuden perustaviksi seikoiksi.
- 65 Komissio katsoo sen vuoksi, että direktiivin 93/89/ETY mukaan moottoriajoneuvovero on rekisteröinnin seuraus eikä sen korvike. Näin ollen se ehdottaa kysymykseen vastattavaksi siten, että niin kauan kuin rekisteröinti toisessa jäsenvaltiossa on voimassa, direktiivin 5 artikla on esteenä kansalliselle sään-

nökselle, jonka mukaan direktiivin 3 artiklassa tarkoitetun veron periminen liittyy ajoneuvon lainvastaiseen käyttöön yleisellä tiellä eli sen käyttämiseen yleisellä tiellä, vaikka sitä ei ole asianmukaisesti rekisteröity tieliikennelainsäädännön mukaisesti.

Yhteisöjen tuomioistuimen ratkaisu

- 66 Pääasian oikeudenkäynnin kohteena oleva oikeusriita johtuu ajoneuvojen rekisteröintiä ja näin ollen myös niiden verotusta koskevien lakien välisestä posititiivisesta kollisiotilanteesta. Luxemburgin lainsäädäntö edellyttää Hoves-yhtiön ajoneuvojen rekisteröintiä, koska tämän yhtiön kotipaikka on Luxemburgissa, mutta toisaalta Saksan lainsäädäntö edellyttää samojen ajoneuvojen rekisteröintiä sillä perusteella, että niiden säännöllinen asemapaikka on Saksassa. Ajoneuvojen rekisteröinnin ja niiden verotuksen välisen yhteyden vuoksi kumpikin näistä lainsäädännöistä edellyttäisi moottoriajoneuvoveron perimistä.
- 67 Tältä osin on syytä todeta, että direktiivillä 93/89/ETY on jäsenvaltioiden kuljetusyritysten välisen kilpailun vääristymien poistamiseksi yhdenmukaistettu hyötyajoneuvoista, joiden kokonaispaino ylittää tietyn rajan, perittäviä maksuja koskevat kansalliset järjestelmät.
- 68 Tässä direktiivissä määritetään kyseisistä ajoneuvoista perittäviin veroihin sovellettavat vähimmäismäärät ja säädetään, että ainoastaan rekisteröinnin suorittanut jäsenvaltio voi kantaa niitä.

- 69 Tästä direktiivin 93/89/ETY yleisestä systematiikasta nimittäin seuraa, että siinä edellytetään vain yhden ainoan jäsenvaltion suorittavan ajoneuvon rekisteröinnin. Tämän direktiivin 5 artiklassa säädetään siten, että verot kantaa ”ainoastaan rekisteröinnin suorittanut jäsenvaltio”.
- 70 Direktiiviin 93/89/ETY ei sen sijaan sisälly lainvalintasääntöä, jonka mukaan voitaisiin määrittää, mikä jäsenvaltio on toimivaltainen rekisteröintiä koskevissa asioissa.
- 71 On kuitenkin syytä todeta, että asetuksen N:o 3118/93 tarkoitus eli maanteiden kabotaasiliikenteen palvelujen tarjoamisen kehityksen edistäminen, joka liittyy direktiivillä 93/89/ETY toteutettuun eräistä hyötyajoneuvoista perittävien verojen yhdenmukaistamiseen, jäisi saavuttamatta, jos vastaanottava jäsenvaltio voisi sillä perusteella, että ajoneuvo tulee ajoneuvoverotusta koskevan kansallisen lain soveltamisalan piiriin, pakottaa liikennöitsijän, joka käyttää tätä ajoneuvoa kabotaasiliikenteeseen sijoittautumisjäsenvaltion asianmukaisesti myöntämien lupien mukaisesti, suorittamaan tästä ajoneuvosta jonkin veron, jota tarkoitetaan mainitun direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa, vaikka sellainen vero on jo maksettu sijoittautumisjäsenvaltiossa.
- 72 Toiseen kysymykseen on näin ollen vastattava siten, että direktiivin 93/89/ETY 5 artikla on esteenä sellaisille asetuksen N:o 3118/93 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun vastaanottavan jäsenvaltion kansallisille säännöksille, jotka johtavat siihen, että mainittu valtio perii moottoriajoneuvoveroa moottoriajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä sillä perusteella, että näiden ajoneuvojen säännöllinen asemapaikka on tämän vastaanottavan jäsenvaltion alueella, vaikka ne on rekisteröity ja tämän direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu vero maksetaan sijoittautumisjäsenvaltiossa ja näitä ajoneuvoja käytetään vastaanottavassa jäsenvaltiossa maanteiden kabotaasiliikenteen harjoittamiseen sijoittautumisjäsenvaltion asianmukaisesti antamien lupien mukaisesti.

Oikeudenkäyntikulut

- 73 Yhteisöjen tuomioistuimelle huomautuksensa esittäneille Ranskan ja Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksille ja 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

on ratkaissut Finanzgericht Münsterin 23.2.2000 tekemällään päätöksellä esittämät kysymykset seuraavasti:

- 1) Edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden tavaraliikennettä jäsenvaltiossa, 25 päivänä lokakuuta 1993 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3118/93 6 artikla on esteenä vastaanottavan jäsenvaltion kansallisille säännöksille, jotka johtavat siihen, että mainittu valtio perii moottoriajoneuvoveroa moottoriajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä sillä perusteella, että näiden ajoneuvojen säännöllinen asemapaikka on tämän vastaanottavan jäsenvaltion alueella, vaikka ne on rekisteröity sijoittautumisjäsenvaltiossa ja niitä käytetään vastaanottavassa

jäsenvaltiossa kabotaasiliikenteeseen sijoittautumisjäsenvaltion asianmukaisesti antamien lupien mukaisesti.

- 2) Tiettyjen maanteiden tavaraliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen verotuksen sekä tiettyjen infrastruktuurien käytöstä perittävien tie- ja käyttömaksujen soveltamisesta jäsenvaltioissa 25 päivänä lokakuuta 1993 annetun neuvoston direktiivin 93/89/ETY 5 artikla on esteenä sellaisille asetuksen N:o 3118/93 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen vastaantavan jäsenvaltion kansallisille säännöksille, jotka johtavat siihen, että mainittu valtio perii moottoriajoneuvoveroa moottoriajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä sillä perusteella, että näiden ajoneuvojen säännöllinen asemapaikka on tämän vastaantavan jäsenvaltion alueella, vaikka ne on rekisteröity ja tämän direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu vero maksetaan sijoittautumisjäsenvaltiossa ja näitä ajoneuvoja käytetään vastaanottavassa jäsenvaltiossa maanteiden kabotaasiliikenteen harjoittamiseen sijoittautumisjäsenvaltion asianmukaisesti antamien lupien mukaisesti.

Rodríguez Iglesias	Jann	Macken
Colneric	von Bahr	Gulmann
Edward	La Pergola	Puissochet
Wathelet		Schintgen
Skouris		Cunha Rodrigues

Julistettiin Luxemburgissa 2 päivänä heinäkuuta 2002.

R. Grass

kirjaaja

G. C. Rodríguez Iglesias

presidentti