



## Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (hatodik tanács)

2021. december 16.\*

„Előzetes döntéshozatal – EUMSZ 63. cikk – A tőke szabad mozgása – Közúti közlekedés – Gépjárművek nyilvántartásba vétele és adóztatása – Valamely tagállamban illetőséggel rendelkező gépjárművezető – Valamely más tagállamban nyilvántartásba vett jármű – Rövid időtartamra ingyenesen rendelkezésre bocsátott gépjármű – Az Olaszországban 60 napnál hosszabb ideje illetőséggel rendelkező személyek számára külföldön nyilvántartásba vett gépjárművel e tagállamban való közlekedést megtiltó nemzeti szabályozás”

A C-274/20. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Giudice di pace di Massa (massai békebíróság, Olaszország) a Bírósághoz 2020. június 19-én érkezett, 2020. június 16-i határozatával terjesztett elő

**GN,**

**WX**

és

a **Prefettura di Massa Carrara – Ufficio Territoriale del Governo di Massa Carrara**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (hatodik tanács),

tagjai: L. Bay Larsen, a Bíróság elnökhelyettese, a hatodik tanács elnökeként eljárva, N. Jääskinen (előadó) és M. Safjan bírák,

főtanácsnok: A. Rantos,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– GN és WX képviselőiben M. Kòsa avvocato,

\* Az eljárás nyelve: olasz.

- az olasz kormány képviselőjében G. Palmieri, meghatalmazotti minőségben, segítője: P. Garofoli avvocato dello Stato,
- a cseh kormány képviselőjében M. Smolek, J. Vláčil és J. Očková, meghatalmazotti minőségben,
- a finn kormány képviselőjében M. Pere, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviselőjében E. Montaguti, B.-R. Killmann és L. Malferrari, meghatalmazotti minőségben,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

meghozta a következő

### **Ítéletet**

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem az EUMSZ 18., EUMSZ 21., EUMSZ 26., EUMSZ 45., EUMSZ 49–EUMSZ 55. és EUMSZ 56–EUMSZ 62. cikk értelmezésére vonatkozik.
- 2 E kérelmet GN, valamint WX és a Prefettura di Massa Carrara – Ufficio Territoriale del Governo di Massa Carrara (Massa Carrara-i prefektúra – Massa Carrara-i területi kormányhivatal, Olaszország) között egy szabálysértési jegyzőkönyv tárgyában folyamatban lévő eljárásban terjesztették elő.

### **Jogi háttér**

- 3 Az 1992. április 30-i decreto legislativo n° 285 – Nuovo codice della strada (az új közúti közlekedésről szóló 285. sz. törvényerejű rendelet; a GURI 1992. május 18-i 114. számának rendes melléklete) 93. cikke 1-bis bekezdésének az alapeljárásra alkalmazandó változata (a továbbiakban: a közúti közlekedésről szóló törvénykönyv) a következőket írja elő:

„Az 1-ter bekezdésben foglaltak kivételével az Olaszország területén több mint [60] napja tartózkodási hellyel rendelkező személynek tilos külföldön nyilvántartásba vett gépkocsival közlekedni.”

- 4 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy e törvénykönyv 93. cikke 1-bis bekezdésének megsértése 712 és 2848 euró közötti közigazgatási bírsággal sújtható.
- 5 E törvénykönyv 93. cikkének 1-ter bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„Az Európai Unió vagy az Európai Gazdasági Térség valamely más tagállamában letelepedett, Olaszországban másodlagos telephellyel vagy más tényleges székhellyel nem rendelkező vállalkozás által gépjárművezető nélkül lízingelt vagy bérbe vett jármű, valamint az Olaszországban tartózkodási hellyel rendelkező és az Európai Unió vagy az Európai Gazdasági Térség valamely más tagállamában letelepedett, Olaszországban másodlagos telephellyel vagy más tényleges székhellyel nem rendelkező vállalkozással munkaviszonyban vagy munkavégzésre irányuló jogviszonyban álló személynek ingyenesen kölcsönbe adott jármű esetében, a Közösségi Vámkódex rendelkezéseinek tiszteletben tartása mellett, a járműben az üzemben tartó által aláírt és konkrét dátumot tartalmazó olyan dokumentumot kell tartani, amelyből kitűnik a jármű rendelkezésre bocsátásának jogcíme és

időtartama. Ilyen dokumentum hiányában úgy kell tekinteni, hogy a járművel a gépjárművezető rendelkezik.”

- 6 A Codice Civile (polgári törvénykönyv) alapeljárásra alkalmazandó változata szerinti 43. cikke a „lakóhelyet” úgy határozza meg, mint „az a hely, ahol a személy szokásos tartózkodási helye van”.

### **Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések**

- 7 GN Olaszországban, míg felesége, WX, Szlovákiában rendelkezik lakóhellyel.
- 8 2019. február 17-én, amikor WX Olaszországban tartózkodott, GN és WX az utóbbi Szlovákiában nyilvántartásba vett gépkocsijával bevásárolni indult egy szupermarketbe.
- 9 E gépjárművet előbb WX, majd GN vezette.
- 10 Ennek során a Massa Carrara-i közlekedésrendészet megállította és ellenőrizte őket. E rendőrségi ellenőrzés során szabálysértési jegyzőkönyvet vettek fel az említett ellenőrzés időpontjában az érintett gépjárművet vezető GN-nel, valamint e gépjármű tulajdonosával, WX-szel szemben, és a közúti közlekedésről szóló törvénykönyv 93. cikke 1-bis bekezdésének megsértése miatt ez utóbbi jármű lefoglalását rendelték el azzal az indokkal, hogy GN, aki 60 napnál hosszabb ideje tartózkodott Olaszországban, külföldön nyilvántartásba vett gépjárművet vezetett.
- 11 A kérdést előterjesztő bíróság megállapítja, hogy az alkalmazandó nemzeti jog értelmében azok a személyek, akik több mint 60 napja tartózkodnak Olaszországban, nem jogosultak arra, hogy ezen országban külföldön nyilvántartásba vett gépjárművel közlekedjenek, és ennek érdekében kötelesek e gépjárművet Olaszországban összetett és költséges adminisztratív előírásoknak megfelelően nyilvántartásba vetetni.
- 12 E bíróság pontosítja, hogy valamely gépjármű Olaszországban való honosítása a nyilvántartásba vételi költségeken és a meglehetősen összetett adminisztratív eljárásen kívül magában foglalja az érdekelt azon kötelezettségét, hogy a gépjárművet Olaszországban újra levizsgáztassa, hogy megfizesse az olaszországi gépjárműadót, ideértve a folyó évi adót, amely év tekintetében az azzal egyenértékű adót külföldön már megfizette, és hogy új biztosítást kössön valamelyik olasz biztosítótársaságnál.
- 13 Az említett bíróság úgy ítéli meg, hogy az olasz szabályozás által minden, 60 napnál hosszabb ideje Olaszországban tartózkodó személlyel szemben arra vonatkozóan előírt tilalom, hogy valamely más tagállamban nyilvántartásba vett gépjárművel Olaszországban közlekedjen, függetlenül attól, hogy mely személy nevére vették nyilvántartásba e gépjárművet, állampolgárságon alapuló hátrányos megkülönböztetésnek minősül. Ezenkívül ugyanezen bíróság úgy véli, hogy a más tagállamban már nyilvántartásba vett gépjárművek Olaszországban történő nyilvántartásba vételére vonatkozó kötelezettség alkalmas arra, hogy közvetve, de jelentős mértékben megnehezítse vagy korlátozza az érintett uniós polgárok számára az EUM-Szerződésben biztosított bizonyos jogok gyakorlását.

14 E körülmények között a Giudice di pace di Massa (massai békebíróság, Olaszország) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

- „1) Úgy kell-e értelmezni az »állampolgárság alapján történő megkülönböztetés« tilalmának az EUMSZ 18. cikk értelmében vett fogalmát, hogy a tagállamok részéről tilos minden olyan szabályozás, amely akár közvetetten, rejtetten és/vagy anyagi szempontból nehézséget okozhat a többi tagállam állampolgárai számára?
- 2) Amennyiben az első kérdésre igenlő választ kell adni, a Codice della Strada [a közúti közlekedésről szóló törvénykönyv] 93. cikkének 1-bis bekezdése szerinti, a [60] napot meghaladó olaszországi tartózkodást követően a külföldi rendszámmal történő közlekedésre vonatkozó (a gépjármű tulajdonosától független) tilalom nehézséget okozhat e más tagállamok (külföldi rendszámú gépkocsival rendelkező) állampolgárai számára, következésképpen állampolgárság alapján történő hátrányos megkülönböztetésnek minősülhet-e?
- 3) Úgy kell-e értelmezni a következő fogalmakat:
  - a. »a tagállamok területén történő szabad mozgáshoz és tartózkodáshoz való jog« az EUMSZ 21. cikk értelmében,
  - b. a »belső piac« az EUMSZ 26. cikk értelmében, amely egy olyan »belső határok nélküli térség, amelyben a Szerződések rendelkezéseivel összhangban biztosított az áruk, a személyek, a szolgáltatások és a tőke szabad mozgása«,
  - c. »[a]z Unión belül biztosítani kell a munkavállalók szabad mozgását« az EUMSZ 45. cikk értelmében,
  - d. »tilos a valamely tagállam állampolgárainak egy másik tagállam területén történő szabad letelepedésére vonatkozó minden korlátozás« az EUMSZ 49–EUMSZ 55. cikk értelmében,
  - e. »tilos az Unión belüli szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó minden korlátozás a tagállamok olyan állampolgárai tekintetében, akik nem abban a tagállamban letelepedettek, mint a szolgáltatást igénybe vevő személy« EUMSZ 56–EUMSZ 62. cikk értelmében,

hogy az olyan nemzeti rendelkezések is tiltottak, amelyek az uniós polgárok számára – akár közvetetten, rejtetten és/vagy anyagi szempontból – korlátozhatják, megnehezíthetik vagy bármilyen módon érinthetik a tagállamok területén történő szabad mozgáshoz és tartózkodáshoz való jog, a munkavállalók Unión belüli szabad mozgáshoz való joga, valamint a letelepedés szabadsága és a szolgáltatásnyújtás szabadsága gyakorlását?

- 4) Amennyiben a harmadik kérdésre igenlő választ kell adni, a Codice della Strada [a közúti közlekedésről szóló törvénykönyv] 93. cikkének 1-bis bekezdése szerinti, a [60] napot meghaladó olaszországi tartózkodást követően a külföldi rendszámmal történő közlekedésre vonatkozó (a gépjármű tulajdonosától független) tilalom korlátozhatja-e, megnehezítheti-e vagy bármilyen módon érintheti-e a tagállamok területén történő szabad mozgáshoz és tartózkodáshoz való jog, a munkavállalók Unión belüli szabad mozgáshoz való joga, a letelepedés szabadsága és a szolgáltatásnyújtás szabadsága gyakorlását?”

### **Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről**

15 Kérdéseivel, amelyeket célszerű együttesen vizsgálni, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy úgy kell-e értelmezni az EUMSZ 18., EUMSZ 21., EUMSZ 26., EUMSZ 45., EUMSZ 49–EUMSZ 55. és EUMSZ 56–EUMSZ 62. cikket, hogy azokkal ellentétes az olyan

nemzeti jogi rendelkezés, amely minden olyan személy számára, aki 60 napnál hosszabb ideje illetőséggel rendelkezik valamely tagállamban, megtiltja, hogy e tagállamban valamely másik tagállamban nyilvántartásba vett gépjárművel közlekedjen, függetlenül attól, hogy mely személy nevére vették nyilvántartásba e gépjárművet.

- 16 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy még ha a kérdést előterjesztő bíróság formálisan az EUMSZ 18., EUMSZ 21., EUMSZ 26., EUMSZ 45., EUMSZ 49–EUMSZ 55. és EUMSZ 56–EUMSZ 62. cikk értelmezésére korlátozta is kérdéseit, az ilyen körülmény nem képezi akadályát annak, hogy a Bíróság a nemzeti bíróság részére az uniós jognak az előtte folyamatban lévő ügy elbírálásához hasznos, valamennyi értelmezési szempontját megadja, függetlenül attól, hogy e bíróság kérdései megfogalmazásában utalt-e azokra, vagy sem (lásd különösen: 2015. október 29-i Nagy ítélet, C-583/14, EU:C:2015:737, 20. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 17 A Bíróság ily módon a különböző tagállamokban illetőséggel rendelkező állampolgárok közötti kölcsönszerződést illetően már kimondta, hogy a gépjárművek határokon átnyúló ingyenes kölcsönadása az EUMSZ 63. cikk értelmében vett tőkemozgásnak minősül (2015. október 29-i Nagy ítélet, C-583/14, EU:C:2015:737, 23. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 18 Mivel az EUMSZ 63. cikk alkalmazandó, és az a hátrányos megkülönböztetésre vonatkozó különös szabályokat ír elő, az EUMSZ 18. cikket nem kell alkalmazni (2015. október 29-i Nagy ítélet, C-583/14, EU:C:2015:737, 24. pont).
- 19 Másfelől az EUMSZ 49–EUMSZ 55. cikk, amely tiltja a letelepedés szabadságának korlátozásait, nem releváns az alapeljárásban, mivel a kérdést előterjesztő bíróság által szolgáltatott információk szerint e jogvita nem vonatkozik sem a gazdasági tevékenység önálló vállalkozóként történő megkezdésének, sem pedig e tevékenység folytatásának jogára.
- 20 Hasonlóképpen, mivel a Bírósághoz benyújtott iratok nem tartalmaznak egyetlen olyan elemet sem, amely alapján megállapítható lenne, hogy kapcsolat áll fenn az alapeljárásbeli helyzet és a szolgáltatásnyújtás EUMSZ 56–EUMSZ 62. cikkben előírt szabadságának gyakorlása között, ez utóbbiak értelmezése sem tűnik relevánsnak az említett jogvita megoldása szempontjából.
- 21 Ezenkívül az előzetes döntéshozatalra utaló határozat nem tartalmaz egyetlen olyan elemet sem, amely alapján megállapítható lenne, hogy e helyzet és a munkavállalók EUMSZ 45. cikkben előírt szabad mozgásának gyakorlása között kapcsolat állna fenn.
- 22 Végül, mivel az EUMSZ 26. cikk azt írja elő, hogy a belső piac egy olyan, belső határok nélküli térség, amelyben a Szerződések rendelkezéseivel összhangban biztosított többek között a tőke szabad mozgása, és mivel az EUMSZ 63. cikk alkalmazandó, az előbbi cikket nem kell alkalmazni.
- 23 Ily módon, mivel az alapjogvita egy gépjármű valamely tagállamban illetőséggel rendelkező személy által valamely másik tagállamban illetőséggel rendelkező személy részére történő kölcsönadására vonatkozik, az előterjesztett kérdéseket először is az EUMSZ 63. cikkre figyelemmel, majd – adott esetben – az EUMSZ 21. cikkre tekintettel kell megvizsgálni (lásd ebben az értelemben: 2015. október 29-i Nagy ítélet, C-583/14, EU:C:2015:737, 25. pont).
- 24 Következésképpen, annak érdekében, hogy hasznos választ lehessen adni a kérdést előterjesztő bíróság számára, át kell fogalmazni az előterjesztett kérdéseket, és meg kell állapítani, hogy e kérdésekkel e bíróság lényegében arra vár választ, hogy úgy kell-e értelmezni az EUMSZ 21. és

EUMSZ 63. cikket, hogy azokkal ellentétes az olyan tagállami szabályozás, amely minden olyan személy számára, aki 60 napnál hosszabb ideje rendelkezik illetőséggel valamely tagállamban, megtiltja, hogy e tagállamban valamely másik tagállamban nyilvántartásba vett gépjárművel közlekedjen, függetlenül attól, hogy mely személy nevére vették nyilvántartásba e gépjárművet.

### *A korlátozás fennállásáról*

- 25 Az EUMSZ 63. cikk (1) bekezdése értelmében vett korlátozásoknak minősülnek a valamely tagállam által előírt olyan intézkedések, amelyek alkalmasak arra, hogy visszatartsák az e tagállamban illetőséggel rendelkező személyeket attól, hogy más tagállamokban kössenek kölcsönszerződést (lásd ebben az értelemben: 2015. október 29-i Nagy ítélet, C-583/14, EU:C:2015:737, 26. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 26 A közúti közlekedésről szóló törvénykönyv 93. cikkének 1-bis bekezdésében foglaltak értelmében az Olaszország területén több mint 60 napja tartózkodási hellyel rendelkező személynek tilos külföldön nyilvántartásba vett gépkocsival közlekedni.
- 27 Következésképpen a GN-hez hasonló személy, aki 60 napnál hosszabb ideje rendelkezik illetőséggel Olaszországban, és aki más tagállamban nyilvántartásba vett gépjárművel rendelkezik, és azzal közlekedni kíván Olaszországban, köteles e gépjárművet az utóbbi tagállamban nyilvántartásba vetetni, ami – amint arra a kérdést előterjesztő bíróság rámutat – költségek és díjak megfizetését, valamint összetett adminisztratív előírások teljesítését vonja maga után.
- 28 Márpedig, tekintettel arra, hogy a használati célú kölcsön alapvető eleme a kölcsönadott dolog használatának lehetősége, meg kell állapítani, hogy az alapügyben szóban forgó nemzeti szabályozás, mivel a 60 napnál hosszabb ideje Olaszországban illetőséggel rendelkező személyeket arra kötelezi, hogy az olasz közúthálózat valamely más tagállamban nyilvántartásba vett gépjárművel történő használata esetén adót fizessenek, azon esetet is beleértve, ha e gépjárművet valamely más tagállamban illetőséggel rendelkező személy ingyenesen adta kölcsön, a gépjárművek határokon átnyúló, használat céljára történő ingyenes kölcsönbe adásának adóztatásához vezet (lásd ebben az értelemben: 2012. április 26-i van Putten ítélet, C-578/10–C-580/10, EU:C:2012:246, 39. pont). Ezzel szemben az Olaszországban nyilvántartásba vett járművek használat céljára történő ingyenes kölcsönbe adása nem tartozik ezen adó hatálya alá.
- 29 Ily módon az azon alapuló eltérő bánásmód, hogy a gépjárművet melyik tagállamban vették nyilvántartásba, alkalmas arra, hogy visszatartsa az Olaszországban illetőséggel rendelkező személyeket attól, hogy a más tagállamokban illetőséggel rendelkező személyek által felajánlott, az ezen utóbbi tagállamokban nyilvántartásba vett járművek kölcsönbe adását elfogadják (lásd ebben az értelemben: 2020. szeptember 10-i Wallonische Region [Kölcsönzött gépjármű nyilvántartásba vétele] végzés, C-41/20–C-43/20, nem tették közzé, EU:C:2020:703, 48. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 30 Ennélfogva a jelen ítélet 24. pontjában hivatkozott nemzeti szabályozás, amennyiben alkalmas arra, hogy visszatartsa az Olaszországban illetőséggel rendelkező személyeket attól, hogy más tagállamokban kössenek kölcsönszerződést, a tőke szabad mozgásának az EUMSZ 63. cikk (1) bekezdése értelmében vett korlátozásának minősül (lásd ebben az értelemben: 2012. április 26-i van Putten ítélet, C-578/10–C-580/10, EU:C:2012:246, 40. és 41. pont).

### ***A korlátozás igazolásáról***

- 31 Az állandó ítélkezési gyakorlatból kitűnik, hogy az EUM-Szerződésben biztosított alapvető szabadságok ilyen korlátozása csak akkor engedhető meg, ha az az említett Szerződéssel összeegyeztethető jogos célt szolgál, és ha azt közérdeken alapuló kényszerítő ok igazolja. Ez esetben az is szükséges továbbá, hogy az ilyen intézkedés alkalmazása lehetővé tegye a szóban forgó cél elérésének biztosítását, és ne haladja meg az e cél eléréséhez szükséges mértéket (lásd különösen: 2015. október 29-i Nagy ítélet, C-583/14, EU:C:2015:737, 31. pont; 2021. szeptember 23-i Wallonische Region [Kölcsönzött gépjármű nyilvántartásba vétele] végzés, C-23/21, nem tették közzé, EU:C:2020:703, 48. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 32 Az olasz kormány lényegében arra hivatkozik, hogy az alapügyben szóban forgó szabályozás célja annak elkerülése, hogy a külföldön nyilvántartásba vett járműveknek az Olaszországban illetőséggel rendelkező és ott dolgozó személyek által szokásosan belföldön történő használatával jogellenes cselekmények elkövetésére kerülhessen sor, így például ne fizessenek adót és úthasználati díjat, kivonhassák magukat a szankciók alól, vagy kedvezőbb biztosítási díjakat vegyenek igénybe, továbbá hogy az ellenőrzéseket végző rendőri erők számára nehézséget jelent – vagy egyenesen lehetetlen – az e gépjárműveket ténylegesen vezető személyek azonosítása.
- 33 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a regisztrációs adóval és a gépjárműadóval összefüggésben elkövetett adócsalás elleni küzdelemre irányuló célt illetően a Bíróság már megállapította, hogy valamely tagállam akkor vethet ki regisztrációs adót a valamely más tagállamban nyilvántartásba vett gépjárművekre, ha e járművet alapvetően az előbbi tagállam területén történő állandó használatra szánják, vagy ténylegesen így használják (lásd ebben az értelemben: 2012. április 26-i van Putten ítélet, C-578/10–C-580/10, EU:C:2012:246, 46. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 34 Ha viszont e feltételek nem teljesülnek, akkor a más tagállamban nyilvántartásba vett jármű olyan csekély mértékben kapcsolódik az adott tagállamhoz, hogy a kérdéses korlátozás további igazolása szükséges (2012. április 26-i van Putten ítélet, C-578/10–C-580/10, EU:C:2012:246, 47. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 35 A nemzeti bíróság feladata az alapügyekben szóban forgó kölcsön időtartamának és a kölcsönadott gépjárművek tényleges használatának az értékelése (2012. április 26-i van Putten ítélet, C-578/10–C-580/10, EU:C:2012:246, 49. pont).
- 36 Másrészt a visszaélések megelőzésének célját illetően a Bíróság ítélkezési gyakorlatából az következik, hogy jóllehet a jogalanyok nem hivatkozhatnak visszaélésszerűen vagy csalárd módon az uniós jogra, nem alapozható a visszaélésre vonatkozó általános vélelem arra, hogy valamely olaszországi illetőséggel rendelkező személy e tagállam területén valamely másik tagállamban nyilvántartásba vett olyan gépjárművet használ, amelyet az e másik tagállamban illetőséggel rendelkező személy ingyenesen adott számára kölcsön (lásd ebben az értelemben: 2020. szeptember 10-i Wallonische Region [Kölcsönzött gépjármű nyilvántartásba vétele] végzés, C-41/20–C-43/20, nem tették közzé, EU:C:2020:703, 53. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 37 Ami a közúti ellenőrzések hatékonyságának követelményére vonatkozóan az olasz kormány által az írásbeli észrevételeiben hivatkozott igazolást illeti, meg kell állapítani, hogy abból nem tűnik úgy, hogy az ellenőrzéseket végző rendőri erők számára miért lenne nehéz – vagy egyenesen lehetetlen – az ezen gépjárműveket ténylegesen vezető személyek azonosítása.

- 38 Ezenkívül, ami az e kormány által hivatkozott, arra irányuló célt illeti, hogy az érintett gépjárművezető ne részesüljön kedvezőbb biztosítási díjakban, sem az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból, sem pedig az említett kormány írásbeli észrevételeiből nem tűnik ki, hogy a jelen ítélet 31. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlatnak megfelelően e cél mennyiben minősül az EUM-Szerződéssel összeegyeztethető jogszerű célnek, és azt mennyiben igazolják közérdeken alapuló kényszerítő indokok. Márpedig e tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az e Szerződésben biztosított alapvető szabadságok valamelyikének korlátozását igazoló okra hivatkozó tagállam feladata annak konkrét bizonyítása, hogy valamely közérdeken alapuló indok áll fenn (lásd ebben az értelemben: 2003. május 8-i ATRAL ítélet, C-14/02, EU:C:2003:265, 69. pont).
- 39 Végül az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az adóbevételek csökkenése nem tekinthető olyan közérdeken alapuló nyomós indoknak, amelyre valamely alapvető szabadsággal főszabály szerint ellentétes intézkedés igazolása céljából hivatkozni lehet (lásd különösen: 2004. szeptember 7-i Manninen ítélet, C-319/02, EU:C:2004:484, 49. pont; 2018. november 22-i Sofina és társai ítélet, C-575/17, EU:C:2018:943, 61. pont; 2020. szeptember 10-i Wallonische Region [Kölcsönzött gépjármű nyilvántartásba vétele] végzés, C-41/20–C-43/20, nem tették közzé, EU:C:2020:703, 55. pont).
- 40 Következésképpen az előterjesztett kérdésekre azt a választ kell adni, hogy az EUMSZ 63. cikk (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azzal ellentétes az olyan tagállami szabályozás, amely minden olyan személy számára, aki 60 napnál hosszabb ideje rendelkezik illetőséggel valamely tagállamban, megtiltja, hogy e tagállamban valamely másik tagállamban nyilvántartásba vett gépjárművel közlekedjen, függetlenül attól, hogy mely személy nevére vették nyilvántartásba e gépjárművet, anélkül, hogy figyelembe venné a szóban forgó jármű előbbi tagállamban történő használatának időtartamát, és anélkül, hogy az érintett személy mentességhez való jogot érvényesíthetne, amennyiben a szóban forgó járművet nem alapvetően az előbbi tagállam területén történő állandó használatra szánták, vagy ténylegesen nem így használták.
- 41 E körülmények között az EUMSZ 21. cikk értelmezéséről nem szükséges határozni.

### **A költségekről**

- 42 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (hatodik tanács) a következőképpen határozott:

**Az EUMSZ 63. cikk (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azzal ellentétes az olyan tagállami szabályozás, amely minden olyan személy számára, aki 60 napnál hosszabb ideje rendelkezik illetőséggel valamely tagállamban, megtiltja, hogy e tagállamban valamely másik tagállamban nyilvántartásba vett gépjárművel közlekedjen, függetlenül attól, hogy mely személy nevére vették nyilvántartásba e gépjárművet, anélkül, hogy figyelembe venné a szóban forgó jármű előbbi tagállamban történő használatának időtartamát, és anélkül, hogy az érintett személy mentességhez való jogot érvényesíthetne, amennyiben a szóban forgó járművet nem alapvetően az előbbi tagállam területén történő állandó használatra szánták, vagy ténylegesen nem így használták.**



## Aláírások