JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS

F. G. JACOBS

26 päivänä toukokuuta 2005 [1]

1. Tribunal de police de Neufchâteau (paikallinen rikostuomioistuin) (Belgia) on käsiteltävänä olevassa asiassa pyytänyt yhteisöjen tuomioistuinta ratkaisemaan, onko yhteisön oikeuden kanssa sopusoinnussa sellainen kansallinen lainsäädäntö, jossa edellytetään, että jäsenvaltiossa asuvan henkilön on rekisteröitävä ajoneuvo, jonka hänen käyttöönsä on antanut toiseen jäsenvaltioon sijoittautunut sellainen yritys, jonka palveluksessa hän on ja jonka osakkeita hän omistaa tai jonka johtoon hän kuuluu ja jonka työtehtävissä hän käyttää ajoneuvoa.

Kansallinen lainsäädäntö

2. Ajoneuvojen rekisteröinnistä 20.7.2001 tehdyn Belgian kuninkaan päätöksen [2] 3 §:n 2 momentin 2 kohdassa säädetään poikkeus siihen pääsääntöön, että maassa asuvien henkilöiden on rekisteröitävä ajoneuvot, joita he aikovat käyttää Belgiassa; rekisteröintivelvollisuus ei koske ajoneuvoa, jota henkilö käyttää työhönsä, silloin, kun kyseinen ajoneuvo on rekisteröity ulkomailla sellaisen ulkomaisen omistajan nimiin, johon kyseinen henkilö on työsuhteessa; tällaisessa tapauksessa ajoneuvossa on pidettävä mukana Belgian arvonlisäveroviranomaisten antamaa todistusta.

3. Hallinnollisen kiertokirjeen nro 1/2000 [3], joka on laadittu 3.5.2000, 14 §:ssä, joka ilmeisesti ilmentää hallintokäytäntöä, määritetään ne edellytykset, joilla kyseistä poikkeusta voi hyödyntää. Kyseisen kiertokirjeen 14 §:n f momentti aiheuttaa sen, ettei edellä mainittua todistusta anneta silloin, kun työnantajana on yhtiö ja kun työntekijä on myös kyseisen yhtiön johtoon kuuluva henkilö, ellei työntekijä kykene samalla osoittamaan, että hän on todellisessa alaisuus-

1 — Alkuperäinen kieli: englanti.

2 — *Moniteur belge* 8.8.2001, s. 27022.

3 — www.fisconet.fgov.be.

suhteessa kyseiseen yritykseen nähden. Tämä merkitsee sitä, että hänen on näytettävä olevansa yritystä edustavan henkilön tai sen elimen (hallitus, johtokunta jne.) käskyvallan alainen ja että kyseinen henkilö tai elin on johtoasemassa eikä työntekijä/johtaja voi huomattavasti vaikuttaa häneen tai siihen. Yhdenmiehenyritykset, yrityksen perustaja-osakkaat ja pääasialliset osakkeenomistajat eivät missään olosuhteissa ole oikeutettuja saamaan kyseistä todistusta.

Tosiseikat

4. Asia C-151/04 koskee Claude Nadinia, joka asuu Belgiassa ja joka on Luxemburgiin sijoittautuneen yhtiön Nadin-Lux SA:n työntekijä ja toimitusjohtaja. Asia C-152/04 koskee Jean-Pascal Durréta, joka myös asuu Belgiassa ja joka on samoin Luxemburgiin sijoittautuneen SA Delisalade Luxin työntekijä ja johtaja. Viittaan jäljempänä Nadiniin ja Durréhen vastaajina.

5. Vastaajat pysäytettiin vuoden 2002 maaliskuussa toisistaan erillisissä liikennetarkastuksissa Belgiassa. Nadin kuljetti ajoneuvoa, joka oli rekisteröity Luxemburgissa ja jonka omisti luxemburgilainen Credit Lease SA, joka oli tehnyt kyseisestä ajoneuvosta leasing-sopimuksen Nadine-Lux SA:n kanssa. Kummallakaan vastaajista ei ollut ajoneuvossa mukanaan edellytettyä arvonlisäverotodistusta, ja molemmat ilmoittivat, että Belgian arvonlisäveroviranomaiset olivat kieltäytyneet antamasta heille tällaisia todistuksia. Vastaajia syytettiin 20.7.2001 tehdyn kuninkaan päätöksen 3 §:n 2 momentin 2 kohdan rikkomisesta. Vastaajat väittivät oikeudessa, että heitä oli pidettävä yhteisön oikeudessa tarkoitettuina työntekijöinä ja että kyseinen kuninkaan päätös oli ristiriidassa työntekijöiden vapaan liikkuvuuden kanssa. Asiaa käsittelevä tuomioistuin on esittänyt yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

"Ovatko [EY] 10, [EY] 39, [EY] 43 ja [EY] 49 artikla esteenä sille, että jäsenvaltio velvoittaa alueellaan asuvan työntekijän rekisteröimään siellä ajoneuvon, vaikka kyseinen ajoneuvo kuuluu hänen työnantajalleen, johon kyseinen työntekijä on työsopimussuhteessa mutta jossa hän on samanaikaisesti osakkeenomistajan, hallituksen jäsenen, päivittäisestä liikkeenjohdosta vastaavan yhtiön edustajan tai vastaavaa tehtävää hoitavan henkilön asemassa?"

6. Esitetty kysymys on molemmissa asioissa sama huolimatta siitä, että asianomaisten ajoneuvojen omistajuus on erilainen. Katson vastaavasti Belgian hallituksen esittämällä tavalla, että kysymystä olisi muotoiltava hieman uudelleen siten, että kysymys koskisi sitä, sallitaanko yhteisön oikeudessa sellainen kansallinen lainsäädäntö, jossa valtiossa asuvan henkilön edellytetään rekisteröivän ajoneuvo, jonka hänen käyttöönsä on antanut yritys, jonka palveluksessa hän on ja joka on sijoittautunut toiseen jäsenvaltioon, silloin, kun kyseinen työntekijä on myös kyseisen yrityksen osakkeenomistaja tai johtoon kuuluva henkilö.

7. Kyseessä olevaa kansallista lainsäädäntöä sovelletaan lisäksi ainoastaan ajoneuvoihin, "joita henkilö käyttää työhönsä". Kansallinen tuomioistuin, vastaajat tai Belgian hallitus eivät nosta esille kysymystä yksityiskäytöstä. Tarkastelen näin ollen kansallisen tuomioistuimen esittämää kysymystä siten, että sisällytän siihen sen, että asianomaiset työntekijät/johtajat käyttävät käyttöönsä annettuja ajoneuvoja tällä tavalla.

8. Vastaajat, Belgian, Suomen ja Yhdistyneen kuningaskunnan hallitukset ja komissio ovat esittäneet asiassa kirjallisia huomautuksia. Kaikki mainitut tahot Nadinia lukuun ottamatta olivat edustettuina istunnossa.

Asian arviointi

9. Vastaajat ja komissio toteavat, että esitettyyn kysymykseen olisi vastattava myöntävästi, kun taas huomautuksia esittäneet kolme hallitusta ovat vastakkaisella kannalla.

10. Vastaajat väittävät, että heitä olisi asiassa Lawrie-Blum annetun tuomion [4] mukaisesti pidettävä EY 39 artiklassa tarkoitettuina "työntekijöinä". Tällä perusteella asiassa Ledoux annetusta tuomiosta [5] ja asiassa van Lent annetusta tuomiosta [6] seuraa, että kyseinen kansallinen lainsäädäntö on yhteisön oikeuden vastainen. Vaikka vastaajia ei pidettäisi työntekijöinä, kyseinen lainsäädäntö olisi EY 43 artiklan vastaista. Myös Belgian Conseil d'État on esittänyt käsityksenään, että kyseinen lainsäädäntö on EY 39 ja EY 43 artiklan vastaista. [7]

11. Belgian hallitus väittää ensinnäkin, että kyseisiä kansallisia säännöksiä on tarkastel-

4 — Asia 66/85, Lawrie-Blum, tuomio 3.7.1986 (Kok. 1986, s. 2121).

5 — Asia 127/86, Ledoux, tuomio 6.7.1988 (Kok. 1988, s. 3741).

6 — Asia C-232/01, Van Lent, tuomio 2.10.2003 (Kok. 2003, s. I-11525).

7 — Lakiasäätävän komitean lausunto 31.530/4, *Moniteur belge* 8.8.2001.

tava yhdessä Belgian arvonlisäverolain 12 a §:n ja 25 c §:n kanssa, joilla pannaan täytäntöön kuudennen arvonlisäverodirektiivin 28 a artiklan 5–7 kohta.[8] Näiden säännösten mukaan tavaroiden vastikkeellisena luovutuksena pidetään "verovelvollisen suorittamaa yrityksensä tavaran siirtämistä toiseen jäsenvaltioon" mutta jätetään tämän käsitteen soveltamisalan ulkopuolelle "kyseisen tavaran väliaikainen käyttö enintään 24 kuukauden ajan toisen jäsenvaltion alueella, jonka alueella saman tavaran maahantuonti kolmannesta maasta väliaikaiseen käyttöön oikeuttaisi kokonaan tuontimaksuista vapautetun väliaikaisen maahantuonnin menettelyn soveltamiseen". Yhteisön tullikoodeksin soveltamista koskevan asetuksen N:o 2454/93[9] 561 artiklan 2 kohdasta ilmenee lisäksi, että väliaikaista maahantuontia koskevan järjestelmän soveltaminen edellyttää, että kyseistä ajoneuvoa käyttävä henkilö on ajoneuvon omistajan palveluksessa. Belgian lainsäädännössä tämä edellytys ilmenee kiertokirjeen nro 1/2000 14 §:n f momentista.

12. Belgia väittää seuraavaksi, että koska kansallisessa lainsäädännössä ei edellytetä sitä, että sen soveltamisalaan kuuluvien henkilöiden olisi rekisteröitävä ajoneuvo Belgiassa silloin, kun kyse on yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännössä tarkoitetusta työsuhteesta,[10] ja koska muissa tilanteissa ajoneuvon käyttöön antava yritys voi rekisteröidä sen Belgiassa, kyse ei ole EY 39, EY 43 ja EY 49 artiklassa tarkoitetun työntekijöiden vapaan liikkuvuuden, sijoittautumisvapauden tai palvelujen tarjoamisen vapauden rajoittamisesta. Jos yhteisöjen tuomioistuin kuitenkin omaksuisi vastakkaisen kannan, Belgian hallitus esittää, että kyseiset rajoitukset ovat täysin perusteltavissa sillä, että jäsenvaltioilla on lainsäädäntötoimivalta ajoneuvojen rekisteröinnin alalla[11] ja että kyseisten toimenpiteiden tarkoituksena on estää veronkierto. Toimenpiteet ovat Belgian hallituksen mukaan myös oikeasuhteisia.

13. Suomen ja Yhdistyneen kuningaskunnan hallitukset väittävät, että sillä valtiolla, jossa ajoneuvoa käyttävä henkilö vakinaisesti asuu, on oikeus vaatia ajoneuvon rekisteröintiä. Tämä periaate estää veronkiertoa, helpottaa liikennevalvontaa ja edistää liikenneturvallisuutta, ja sitä voidaan soveltaa myös osana ympäristöstrategiaa.[12] Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus toteaa lisäksi, että kyseessä on myös keino hankkia verotuloja.

8 — Jäsenvaltioiden liikevaihtoverolainsäädännön yhdenmukaistamisesta — yhteinen arvonlisäverojärjestelmä: yhdenmukainen määräytymisperuste — 17 päivänä toukokuuta 1977 annettu neuvoston direktiivi 77/388/ETY (EYVL L 145, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna erityisesti neuvoston direktiivillä 91/680/ETY (EYVL L 376, s. 1).

9 — Tietyistä yhteisön tullikoodeksista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2913/92 soveltamista koskevista säännöksistä 2 päivänä heinäkuuta 1993 annettu komission asetus (ETY) N:o 2454/93 (EYVL L 253, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna erityisesti 4.5.2001 annetulla komission asetuksella (EY) N:o 993/2001 (EYVL L 141, s. 1).

10 — Asia C-85/96, Martinez Sala, tuomio 12.5.1998 (Kok. 1998, s. I-2691) ja edellä alaviitteessä 4 mainitussa asiassa Lawrie-Blum annettu tuomio.

11 — Asia C-451/99, Cura Anlagen, tuomio 21.3.2002 (Kok. 2002, s. I-3193).

12 — Asia Cura Anlagen, tuomion 59 kohta.

14. Komissio esittää, että kansallisen tuomioistuimen on ratkaistava se, sovelletaanko vastaajiin EY 39 artiklaa vai EY 43 artiklaa. Työsuhteen olennainen tunnusmerkki on se, että henkilö on toisen henkilön johdon alainen [13] tai alaisuussuhteessa, [14] jolloin henkilöön sovelletaan EY 39 artiklaa. EY 39 ja EY 43 artiklalla tarjotaan joka tapauksessa samanlainen suoja niiden soveltamisalaan kuuluville henkilöille. [15] Käsiteltävänä olevassa asiassa on asiassa van Lent annetun tuomion [16] perusteella selvää, että kyseessä on rajoitus. Kyseistä rajoitusta ei myöskään voida perustella viittaamalla liikenneturvallisuuteen ja verotulojen pienenemiseen. Kuninkaan päätöksen liitteenä olevan kuninkaalle annetun kertomuksen perusteella on lisäksi selvää, että kyseisen päätöksen nimenomainen tarkoitus oli varmistaa se, etteivät Belgiassa asuvat henkilöt voi välttyä maksamasta Belgian tieveroa, pikemminkin kuin liikenneturvallisuuden edistäminen.

15. Totean aluksi, että kaikki kolme hallitusta, jotka ovat esittäneet huomautuksia, toteavat, että komissio on myöntänyt sen, ettei täydellistä vapautta valita sitä jäsenvaltiota, jossa ajoneuvo rekisteröidään, voida hyväksyä, koska tämä johtaisi siihen, että kaikki ajoneuvot rekisteröitäisiin siinä jäsenvaltiossa, jossa ajoneuvovero on pienin, mitä tilannetta Belgian hallituksen asiamies on istunnossa kuvaillut "verotukselliseksi forum-shoppingiksi". [17] Tämä seikka ei kuitenkaan vaikuta minusta relevantilta sen kysymyksen kannalta, joka käsiteltävinä olevien asioiden osalta nousee esille. Ei ole väitetty, että olisi oltava vapaus rekisteröidä missä tahansa jäsenvaltiossa sellaisia ajoneuvoja, joista on kyse käsiteltävinä olevissa asioissa. Kysymys on yksinkertaisesti siitä, onko sen yrityksen, joka omistaa tai vuokraa leasingsopimuksella ajoneuvon, jonka se antaa työntekijä/johtajan käyttöön käytettäväksi kyseisen henkilön työhön, oltava vapaa rekisteröimään kyseinen ajoneuvo siinä jäsenvaltiossa, johon yritys on tosiasiallisesti sijoittautunut.

16. Kyseessä oleva kansallinen lainsäädäntö johtaa pääasiallisesti siihen, että Belgiassa asuvat henkilöt, jotka työskentelevät toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneessa yrityksessä, jossa heillä myös on liikkeenjohdollinen asema, ovat velvollisia rekisteröimään Belgiassa sellaiset ajoneuvot, jotka yhtiö on antanut heidän käyttöönsä ja joita he käyttävät työhönsä. Olen komission kanssa yhtä mieltä siitä, että sen määrittämiseksi, onko tämä tilanne perustamissopimuksen mukainen, ei ole tarpeen määrittää, ovatko vastaajat käsiteltävinä olevissa asioissa yhteisön oikeuden merkityksessä työntekijöitä vai

13 — Ks. edellä alaviitteessä 4 mainittu asia Lawrie-Blum, tuomion 17 kohta ja asia C-107/94, Asscher, tuomio 27.6.1996 (Kok. 1996, s. I-3089, 25 kohta).

14 — Asia C-268/99, Jany, tuomio 20.11.2001 (Kok. 2001, s. I-8615, 34 kohta).

15 — Asia C-363/89, Roux, tuomio 5.2.1991 (Kok. 1991, s. I-273, 23 kohta).

16 — Mainittu edellä alaviitteessä 6.

17 — Komission tulkitseva tiedonanto toisessa jäsenvaltiossa ennestään rekisteröityjen ajoneuvojen tyyppihyväksyntä- ja rekisteröintimenettelystä (EYVL 1996, C 143, s. 4). Viittaan myös samansisältöiseen lausuntoon edellä alaviitteessä 11 mainitussa asiassa Cura Anlagen esittämäni ratkaisuehdotuksen 45 kohdassa.

itsenäisiä ammatinharjoittajia, koska oikeuskäytännössä on vakiintuneesti todettu, että EY 39 ja EY 43 artiklalla annetaan samantasoinen suoja ja että taloudellisen toiminnan luokittelulla ei näin ollen ole merkitystä. [18] Jos tällainen määrittäminen toteutettaisiin, se olisi joka tapauksessa kansallisen tuomioistuimen tehtävä.

17. Vakiintuneessa oikeuskäytännössä on myös todettu, että kansalliset säännökset, joilla estetään jäsenvaltion kansalaista lähtemästä kotimaastaan tai saadaan hänet luopumaan lähtemisestä, merkitsevät kyseisen vapauden rajoittamista. [19] Sellaisten rajoitusten osalta (jotka johtuvat arvonlisäverolainsäädännön soveltamisesta), jotka kohdistuvat sellaisen ajoneuvon yksityiskäyttöön, joka on annettu työntekijän käyttöön olosuhteissa, jotka ovat samankaltaiset kuin käsiteltävänä olevassa asiassa, yhteisöjen tuomioistuin on lisäksi todennut, että ne "estäisi[vät] käytännössä rajatyöntekijää hyötymästä tietyistä hänen työnantajansa hänelle antamista eduista ainoastaan sillä perusteella, että kyseisen työntekijän kotipaikka on väliaikaisen maahantuonnin kohteena olevan jäsenvaltion alueella [, ja] kyseinen työntekijä olisi näin ollen työsuhteen ehtojen osalta epäedullisessa asemassa verrattuna työtovereihin, joiden kotipaikka on heidän työnantajansa maassa, mikä vaikuttaa suoraan hänen vapaata liikkuvuutta yhteisön alueella koskevan oikeutensa käyttämiseen". [20]

18. Tämä toteamus pätee nähdäkseni sitä suuremmallakin syyllä käsiteltävänä olevassa asiassa, jossa velvollisuus uudelleenrekisteröidä Belgiassa sellainen ajoneuvo, jonka on antanut käyttöön toiseen jäsenvaltioon sijoittautunut työnantaja ja jota käytetään työntekijä/johtajan työhön, on omiaan saamaan Belgiassa asuvat henkilöt luopumaan käyttämästä vapaata liikkuvuutta koskevia oikeuksiaan, riippumatta siitä, katsotaanko tällaisen oikeuden perustuvan EY 39 vai EY 43 artiklaan. Tämä periaate on sitäkin merkityksellisempi sellaisen jäsenvaltion kuin Belgian tapauksessa, jolla on maaraja neljän muun jäsenvaltion kanssa ja näin ollen suuri määrä rajatyöntekijöitä.

19. En näe, miten tähän päätelmään voi vaikuttaa Belgian hallituksen väite, joka perustuu väliaikaista maahantuontia koskeviin yhteisön säännöksiin ja arvonlisäveroa ja tulleja koskevaan kansalliseen lainsäädäntöön. Nämä järjestelmät ovat erillisiä kansallisiin rekisteröintijärjestelmiin nähden. Niiden soveltaminen riippuu useista tekijöistä,

18 — Edellä alaviitteessä 15 mainittu asia Roux, tuomion 23 kohta.

19 — Asia Van Lent, tuomion 16 kohta.

20 — Edellä alaviitteessä 5 mainittu asia Ledoux, tuomion 18 kohta.

kuten verovelvollisen ja väliaikaisen maahantuonnin käsitteiden alasta.[21] Näin ollen en katso, että niillä on mitään merkitystä esitetyn kysymyksen kannalta. On todettava, että muut yhteisöjen tuomioistuimelle huomautuksia esittäneet asianosaiset ja väliintulijat eivät ole ottaneet kantaa kyseisiin väitteisiin.

20. Sen osalta, että kyseinen toimenpide olisi perusteltu, minusta vaikuttaa siltä, ettei mikään huomautuksia esittäneiden hallitusten perusteluista ole kestävä.

21. Belgia vetoaa ensinnäkin jäsenvaltioiden verotusta koskevaan toimivaltaan ajoneuvoverotuksen ja ajoneuvojen rekisteröinnin alalla ja viittaa tältä osin siihen, että yhteisöjen tuomioistuin on hyväksynyt tämän periaatteen asiassa Cura Anlagen antamassaan tuomiossa.[22]

22. Yhteisöjen tuomioistuin totesi kyseisessä asiassa, että koska moottoriajoneuvojen verotusta ei lähtökohtaisesti ole harmonisoitu, jäsenvaltiot ovat vapaita käyttämään verotusta koskevaa toimivaltaansa kyseisellä alalla. Yhteisöjen tuomioistuin mainitsi kuitenkin lisäksi sen edellytyksen, että kyseistä toimivaltaa on käytettävä siten, että jäsenvaltiot "noudattavat yhteisön oikeutta". Jos kansalliset toimenpiteet, joilla säännellään ajoneuvojen rekisteröintiä, ovat EY 39 ja EY 43 artiklan vastaisia, kyseiset toimenpiteet eivät selvästikään ole yhteisön oikeuden mukaisia ja jäsenvaltiot eivät näin ollen ole vapaita soveltamaan niitä tällä tavalla.

23. Kaikki kolme hallitusta viittaavat oikeuttamisperusteena tarpeeseen torjua veronkiertoa.

24. On totta, että jäsenvaltiot voivat evätä oikeuden hyötyä vapaata liikkuvuutta koskevista määräyksistä ja säännöksistä sellaisilta henkilöiltä, jotka ovat syyllistyneet väärinkäytöksiin tai petoksiin. Näin voidaan kuitenkin tehdä ainoastaan tapauskohtaisesti silloin, kun on olemassa näyttöä tällaisesta käyttäytymisestä. Pelkästään sillä, että on olemassa väärinkäytösten tai petosten vaara, ei voida perustella yleistä rajoitusta, joka estäisi yhteisön oikeuteen perustuvien oikeuksien käyttämisen vilpittömässä mielessä.[23] Tällaiset rajoitukset ovat väistämättä

21 — Asetuksen N:o 2454/93 561 artiklan 2 kohtaa, johon Belgian hallitus on vedonnut, sovelletaan itse asiassa silloin, kun ajoneuvoa käyttävän henkilön työnantaja on sijoittautunut yhteisön tullialueen ulkopuolelle.

22 — Mainittu edellä alaviitteessä 11.

23 — Ks. esim. asia C-28/95, Leur-Bloem, tuomio 17.7.1997 (Kok. 1997, s. I-4161, 39–44 kohta); asia C-478/98, komissio v. Belgia, tuomio 26.9.2000 (Kok. 2000, s. I-7587, 45 kohta) ja asia C-436/00, X ja Y, tuomio 21.11.2002 (Kok. 2002, s. I-10829, 62 kohta).

suhteettomia, sillä ne tekevät mahdottomaksi yhteisön oikeuteen perustuvien oikeuksien oikeutetun käytön.

25. Erityisesti on todettava, että oikeuskäytännössä on vakiintuneesti todettu, että vaikka veronkierron estämisellä voidaan perustella sellaiset toimenpiteet, jotka on erityisesti laadittu sitä varten, että veroedun ulkopuolelle voidaan sulkea puhtaasti keinotekoiset järjestelyt, joiden tarkoituksena on kansallisen verolainsäädännön kiertäminen, sillä ei kuitenkaan voida perustella lainsäädäntöä, joka koskee sellaisia toimia, joihin veronmaksajat voivat ryhtyä mistä syystä tahansa.[24] Tässä yhteydessä voidaan huomauttaa, että Belgian hallituksen asiamies totesi istunnossa, että on todennäköisesti tapauksia, joissa sellaisen ajoneuvon rekisteröinti Luxemburgissa, joka on annettu käyttöön kyseessä olevan kaltaisessa tilanteessa, on täysin asiallista.

26. Sen väitteen osalta, että kyseinen toimenpide on perusteltu liikenneturvallisuuteen liittyvistä syistä, en jaa huomautuksia esittäneiden hallitusten näkemystä siitä, että ainoastaan kansallinen rekisteröinti ja siten luottaminen kansallisiin katsastuksiin on asianmukainen keino kyseisen tavoitteen saavuttamiseksi. Kuten komissio toteaa, neuvoston direktiivin 96/96[25] 3 artiklan 2 kohdassa säädetään katsastustulosten vastavuoroisesta tunnustamisesta.

27. Tarkasteltavana olevan kansallisen toimenpiteen osalta kuninkaan päätöksen luonnoksen liitteenä olevasta kuninkaalle annetusta kertomuksesta ilmenee joka tapauksessa, että kyseisen päätöksen nimenomainen tarkoitus oli varmistaa se, etteivät Belgiassa asuvat henkilöt voi välttyä maksamasta Belgian tieveroa, pikemminkin kuin liikenneturvallisuuden edistäminen.

28. Lisäksi on vaikeata yhdistää väitettä siitä, että toimenpide on tarpeellinen liikenneturvallisuuden kannalta, siihen tosiseikkaan, että sillä vapautetaan ajoneuvojen rekisteröintiä koskevasta velvollisuudesta sellaiset ajoneuvot, jotka toiseen jäsenvaltioon sijoittautunut yhtiö on antanut sellaisten työntekijöiden käyttöön, jotka eivät ole johtajia tai pääasiallisia osakkaita.

29. En myöskään hyväksy Suomen ja Yhdistyneen kuningaskunnan hallitusten esittämää väitettä siitä, että kansallinen rekisteröinti

24 — Ks. tuoreena esimerkkinä asia C-9/02, de Lasteyrie du Saillant, tuomio 11.3.2004, 50 kohta.

25 — Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 20 päivänä joulukuuta 1996 annettu neuvoston direktiivi 96/96/EY (EYVL 1997, L 46, s. 1).

yksinään mahdollistaisi ajoneuvojen omistajien luotettavan tunnistamisen. Koska kaikilla jäsenvaltioilla on ajoneuvojen rekisteröintijärjestelmä, pitäisi olla mahdollista jäljittää ajoneuvon omistaja riippumatta siitä, missä päin Euroopan yhteisöä se on rekisteröity. Näin oletettavasti tapahtuu silloin, kun matkailijan tai tilapäisesti maassa vierailevan henkilön kuljettama ajoneuvo on osallisena liikenneonnettomuudessa.

30. Väite siitä, että kansallinen toimenpide olisi perusteltavissa verotulojen hankkimisella, voidaan käsitellä hyvin lyhyesti. Vakiintuneessa oikeuskäytännössä on todettu, että verotulojen väheneminen ei ole koskaan sellainen syy, jonka perusteella perusvapauden käyttämistä voidaan rajoittaa. [26]

31. Viittaan lopuksi Suomen ja Yhdistyneen kuningaskunnan hallitusten väitteeseen siitä, että rekisteröintiä voidaan käyttää osana ympäristöstrategiaa, oletettavasti sellaisella keinolla kuin soveltamalla eri verokantoja heijastamaan ajoneuvotyypin ympäristövaikutuksia. Asia voi tietenkin olla näin, ja on selvää, että ympäristönsuojelua koskevalla tavoitteella voidaan periaatteessa oikeuttaa sellaisia kansallisia toimenpiteitä, jotka olisivat muuten ristiriidassa perustamissopimuksessa taatun perusvapauden kanssa. [27] Käsiteltävänä oleva asia koskee kuitenkin sitä, onko velvollisuutta rekisteröidä ajoneuvo tietyssä jäsenvaltiossa pidettävä lainmukaisena. Maksettavan ajoneuvoveron määrää ei ole asetettu kyseenalaiseksi, eikä myöskään ole esitetty, että kyseinen vero olisi porrastettu siten, että sillä suosittaisiin ympäristöystävällisiä ajoneuvoja. Näin ollen en katso, että käsiteltävänä olevassa asiassa olisi mahdollista vedota ympäristönsuojeluun niiden perustamissopimukseen perustuviin vapauksiin kohdistuvien rajoitusten oikeuttamiseksi, jotka aiheutuvat kyseisestä vaatimuksesta.

32. Edellä esitetyn arvioinnin perusteella ei vaikulta tarpeelliselta tarkastella esitetyssä kysymyksessä mainittuja EY 10 ja EY 49 artiklaa, koska EY 39 ja 43 artiklan tulkinta on riittävä sen kannalta, että kansalliselle tuomioistuimelle voidaan antaa sen tarvitsema vastaus. [28] Voidaan myös todeta, ettei yhdessäkään yhteisöjen tuomioistuimelle esitetyssä huomautuksessa viitata EY 10 tai EY 49 artiklaan.

26 — Asia C-385/00, De Groot, tuomio 12.12.2002 (Kok. 2002, s. I-11819, 103 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen) ja edellä alaviitteessä 23 mainittu asia X ja Y, tuomion 50 kohta.

27 — Asia 302/86, komissio v. Tanska, tuomio 20.9.1988 (Kok. 1988, s. 4607, Kok. Ep. IX, s. 589); asia C-2/90, komissio v. Belgia, tuomio 9.7.1992 (Kok. 1992, s. I-4431, Kok. Ep. XIII s. I-31) ja asia C-379/98, PreussenElektra, tuomio 13.3.2001 (Kok. 2001, s. I-2099).

28 — Asia C-31/00, Dreessen, tuomio 22.1.2002 (Kok. 2002, s. I-663, 30 kohta).

Ratkaisuehdotus

33. Vastaavasti katson, että Tribunal de police de Neufchâteaun esittämään kysymykseen on vastattava seuraavasti:

EY 39 ja EY 43 artiklan kanssa on ristiriidassa kansallinen lainsäädäntö, jossa edellytetään, että kyseisessä valtiossa asuvan henkilön on rekisteröitävä ajoneuvo, jonka hänen käyttöönsä on antanut yritys, jonka palveluksessa hän on ja joka on aidosti sijoittautunut toiseen jäsenvaltioon, silloin kun kyseinen työntekijä on myös mainitun yrityksen osakas tai johtoon kuuluva henkilö.