KOHTUJURISTI ETTEPANEK

F. G. JACOBS

esitatud 26. mail 2005 [1]

1. Käesolevates kohtuasjades on Tribunal de police de Neufchâteau (kohalik kriminaalkohus) (Belgia) palunud Euroopa Kohtult eelotsust selle kohta, kas ühenduse õiguses on lubatud siseriiklike õigusaktidega nõuda, et elanik registreeriks sõiduki, mille on tema käsutusse andnud tema tööandjaks olev teises liikmesriigis asutatud äriühing, kui ta on ka selle äriühingu aktsionär või juhataja või tegevjuht ning kasutab sõidukit selle äriühingu tööülesannete täitmisel.

Siseriiklikud õigusnormid

2. Sõidukite registreerimist käsitleva 20. juuli 2001. aasta Belgia kuningliku dekreedi [2] artikli 3 lõike 2 punktis 2 on sätestatud, et erandina üldnõudest, mille kohaselt elanikud peavad registreerima sõidukid, mida nad soovivad Belgias kasutada, ei ole kohustuslik sellise sõiduki registreerimine, mida isik kasutab oma tööülesannete täitmisel, kui sõiduk on registreeritud välisriigis välismaise omaniku nimel, kellega seda isikut seob tööleping; sel juhul peab sõidukis olema Belgia käibemaksuasutuse väljastatud tõend.

3. Selle erandi rakendamise tingimused on sätestatud 3. mai 2000. aasta ringkirja nr 1/2000, [3] mis näib väljendavat haldustavasid, artiklis 14. Artikli 14 punktist f tulenevalt ei väljastata tõendit siis, kui tööandja on äriühing ja töötaja on ühtlasi selle äriühingu juhataja või tegevjuht, välja arvatud juhul, kui töötaja saab tõendada, et ta on äriühinguga tõelises alluvussuhtes. See hõl-

1 — Algkeel: inglise.

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

3 — www.fisconet.fgov.be.

mab tõendust, et ta on allutatud teise volitatud isiku või äriühingu organi (nõukogu, juhatus vms) võimule, kellel on juhtpositsioon, mille suhtes töötajal/juhatajal puudub oluline mõju. Mingil juhul ei ole tõendi saamise õigust üheisikulist äriühingut juhtivatel isikutel, äriühingu asutajaliikmetel ega peamistel aktsionäridel.

Vaidluse aluseks olevad asjaolud

4. Kohtuasi C-151/04 puudutab Belgias elavat Claude Nadin'i, kes on Luksemburgis asutatud äriühingu Nadin-Lux SA töötaja ja tegevjuht. Kohtuasi C-152/04 puudutab Belgias elavat Jean-Pascal Durré'd, kes on Luksemburgis asutatud äriühingu SA Delisalade Lux töötaja ja tegevjuht. Viitan edaspidi C. Nadinile ja J.-P. Durréle koos kui „süüdistatavatele".

5. Märtsis 2002 peatati süüdistatavad eraldi juhtudel Belgias politseikontrolliks. C. Nadin juhtis Luksemburgis registreeritud autot, mille omanik oli Luksemburgis asutatud äriühing Credit Lease SA, kes oli selle liisinud äriühingule Nadin-Lux SA. J.-P. Durré juhtis Delisalade Lux SA nimele registreeritud autot. Kummalgi süüdistataval ei olnud sõidukis kaasas nõutavat käibemaksutõendit; mõlemad väitsid, et Belgia käibemaksuasutus oli keeldunud sellist tõendit väljastamast. Neile esitati süüdistus 20. juuli 2001. aasta kuningliku dekreedi artikli 3 lõike 2 punkti 2 rikkumises. Tribunal de police'ile esitasid süüdistatavad argumendi, et neid tuleb käsitleda kui töötajaid ühenduse õiguse tähenduses ning kõnealune kuninglik dekreet on vastuolus töötajate liikumisvabaduse põhimõttega. Tribunal de police on esitanud Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas [EÜ] asutamislepingu artiklitega 10, 39, 43 ja 49 on vastuolus, kui liikmesriik võtab vastu meetme, millega tema territooriumil elavat töötajat kohustatakse seal mootorsõidukit registreerima, kuigi see mootorsõiduk kuulub tema tööandjale, kes on teises liikmesriigis asutatud äriühing ja kellega seda töötajat seob tööleping, ent kus ta on osaliselt ka aktsionäri, juhataja, tegevjuhi või nendega analoogses seisundis?"

6. Eelotsuse küsimus on mõlemal juhul ühesugune, hoolimata kõnealuste sõidukite omandiõiguste erinevusest. Sellest tulenevalt olen seisukohal, et see küsimus tuleks pisut teisiti sõnastada, nagu on soovitanud Belgia valitsus, küsimaks, kas ühenduse õigusega on lubatud siseriiklikud õigusaktid, millega kohustatakse elanikku registreerima sõiduk, mille on talle kasutada andnud tema tööandja, kes on teises liikmesriigis asutatud äriühing, mille aktsionär, juhataja või tegevjuht kõnealune töötaja ühtlasi on.

7. Vaidlusalused siseriiklikud õigusnormid kohalduvad üksnes selliste sõidukite suhtes, „mida isik kasutab oma tööülesannete täitmisel". Siseriiklik kohus, süüdistatavad ega ka Belgia valitsus ei ole tõstatanud eraviisilise kasutamise küsimust. Sellest tulenevalt käsitlen eelotsuse küsimust nii, et selles on täpsustatud, et asjaomased töötajad/juhatajad neile kasutada antud sõidukeid sel viisil kasutavad.

8. Kirjalikud märkused on esitanud mõlemad süüdistatavad, Belgia, Soome ja Ühendkuningriigi valitsus ning komisjon, kes kõik, välja arvatud C. Nadin, olid kohtuistungil esindatud.

Hinnang

9. Süüdistatavad ja komisjon leiavad, et eelotsuse küsimusele tuleks vastata jaatavalt, samas kui kolm märkusi esitanud valitsust on asunud vastupidisele seisukohale.

10. Süüdistatavad väidavad, et neid tuleks vastavalt kohtuasjas Lawrie-Blum tehtud otsusele [4] käsitleda kui „töötajaid" EÜ artikli 39 tähenduses. Sellest lähtuvalt tuleneb kohtuotsustest Ledoux [5] ja Van Lent [6], et kõnealused siseriiklikud õigusnormid on vastuolus ühenduse õigusega. Isegi kui süüdistatavaid ei käsitletaks kui töötajaid, oleksid kõnealused õigusnormid vastuolus EÜ artikliga 43. Lisaks oli Belgia Conseil d'État seisukohal, et kõnealused õigusnormid on vastuolus EÜ artiklitega 39 ja 43. [7]

11. Belgia valitsus on esiteks seisukohal, et vaidlusaluseid siseriiklikke meetmeid tuleb

4 — 3. juuli 1986. aasta otsus kohtuasjas 66/85: Lawrie-Blum (EKL 1986, lk 2121).

5 — 6. juuli 1988. aasta otsus kohtuasjas 127/86: Ledoux (EKL 1988, lk 3741).

6 — 2. oktoobri 2003. aasta otsus kohtuasjas C-232/01: Van Lent (EKL 2003, lk I-11525).

7 — Õiguskomisjoni arvamus 31.530/4, *Moniteur belge*, 8.8.2001.

käsitleda koos Belgia käibemaksuseadustiku artikli 12 punktiga a ja artikli 25 punktiga c, millega rakendatakse kuuenda käibemaksudirektiivi [8] artikli 28a lõiked 5–7. Kõnealustes sätetes loetakse kaubatarneks tasu eest „kauba toimetamine maksukohustuslase poolt oma ettevõttest teise liikmesriiki", ent jäetakse tarneteks loetava hulgast välja teistesse liikmesriikidesse tehtud tarned seoses muu hulgas „nimetatud kauba ajutise kasutamisega kõige rohkem 24 kuu jooksul teises liikmesriigis, mille territooriumil oleks kolmandast riigist ajutiseks kasutamiseks imporditud sama kaup kõlblik suunamiseks ajutise impordi protseduurile täieliku vabastusega imporditollimaksudest". Lisaks on ühenduse tolliseadustikku rakendava määruse nr 2454/93 [9] artikli 561 lõikest 2 selge, et ajutise impordirežiimi kasutamiseks peab kõnealust sõidukit kasutava isiku tööandjaks olema selle sõiduki omanik. Belgia õiguses kajastub see tingimus ringkirja nr 1/2000 artikli 14 punktis f.

12. Edasi väidab Belgia, et kuna siseriiklike õigusaktidega ei kohustata isikuid, kelle suhtes need õigusaktid kohalduvad, sõidukit Belgias registreerima, kui on olemas Euroopa Kohtu praktikas [10] määratletud töösuhe, ja kuna muudel juhtudel on sõidukit kasutada andval äriühingul võimalus see Belgias registreerida, ei piirata sellega töötajate vaba liikumist ega asutamisvabadust ega teenuste osutamise vabadust EÜ artiklite 39, 43 ja 49 tähenduses. Belgia valitsus lisab, et kui Euroopa Kohus peaks siiski asuma vastupidisele seisukohale, on kõnealused piirangud täielikult õigustatud selle alusel, et liikmesriikidel on õigus kehtestada õigusakte sõidukite registreerimise valdkonnas [11] ning kõnealuste meetmete eesmärk on ära hoida maksustamise vältimist; peale selle on need meetmed proportsionaalsed.

13. Soome valitsus ja Ühendkuningriigi valitsus on seisukohal, et sõiduki kasutaja alalisel elukohariigil on õigus nõuda sõiduki registreerimist. Selle põhimõttega hoitakse ära maksustamise vältimist, hõlbustatakse liiklusjärelevalvet ja liiklusohutuse tagamist ning seda võib kasutada keskkonnastrateegias; [12] Ühendkuningriik lisab, et sellega saab samuti suurendada riigitulusid.

8 — Nõukogu 17. mai 1977. aasta direktiiv 77/388/EMÜ kumuleeruvate käibemaksudega seotud liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta — ühine käibemaksusüsteem: ühtne maksubaas (EÜT 1977, L 145, lk 1; ELT eriväljaanne 07/02, lk 514), mida on muudetud eriti nõukogu direktiiviga 91/680/EMÜ (EÜT 1991, L 376, lk 1; ELT eriväljaanne 09/01, lk 160).

9 — Komisjoni 2. juuli 1993. aasta määrus, millega kehtestatakse rakendussätted nõukogu määrusele (EMÜ) nr 2913/92, millega kehtestatakse ühenduse tolliseadustik (EÜT 1993, L 253, lk 1; ELT eriväljaanne 02/06, lk 3), mida on muudetud eriti komisjoni 4. mai 2001. aasta määrusega (EÜ) nr 993/2001 (EÜT 2001, L 141, lk 1; ELT eriväljaanne 02/11, lk 286).

10 — 12. mai 1998. aasta otsus kohtuasjas C-85/96: Martinez Sala (EKL 1998, lk I-2691) ning eespool 4. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus Lawrie-Blum.

11 — 21. märtsi 2002. aasta otsus kohtuasjas C-451/99: Cura Anlagen (EKL 2002, lk I-3193).

12 — Eespool 11. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus Cura Anlagen, punkt 59.

14. Komisjon leiab, et küsimus, kas süüdistatavad jäävad EÜ artikli 39 või artikli 43 reguleerimisalasse, on siseriikliku kohtu otsustada. Töösuhte sisuline tunnus on see, kas isik on teise isiku juhtimise all [13] või alluvussuhtes, [14] millisel juhul ta jääb artikli 39 reguleerimisalasse. Igal juhul võimaldavad artiklid 39 ja 43 oma reguleerimisalasse jäävatele isikutele ühesugust kaitset. [15] Käesoleval juhul on Van Lenti kohtuotsusest [16] tulenevalt selge, et on olemas piirang; seda piirangut ei saa õigustada viidetega liiklusohutusele või maksutulude kahanemisele. Lisaks sellele ilmneb eespool mainitud kuningliku dekreedi eelnõule lisatud aruandest kuningale, et selle dekreedi sõnaselge eesmärk oli tagada, et Belgia elanikud ei saaks hoiduda Belgia liiklusmaksu tasumisest, mitte aga liiklusohutuse edendamine.

15. Mainin kohe algul, et kõik kolm kirjalikke märkusi esitanud valitsust märgivad, et komisjon on tunnistanud, [17] et täielik valikuvabadus sõiduki registreerimise liikmesriigi küsimuses ei oleks vastuvõetav, sest selle tulemusel registreeritaks kõik sõidukid selles liikmesriigis, kus sõidukite maksustamise tase on kõige madalam: tekiks olukord, mille kirjeldamiseks kasutas Belgia valitsuse esindaja kohtuistungil väljendit „maksualane *forum-shopping*". Siiski ei tundu see kaalutlus mulle käesolevates kohtuasjades tekkivas küsimuses asjakohane. Keegi ei ole väitnud, et selliseid sõidukeid, nagu on vaidluse all käesolevates kohtuasjades, peaks saama registreerida mis tahes liikmesriigis; küsimus on lihtsalt selles, kas ettevõtjal, kes omab või liisib sõidukit ja annab selle oma töötajale/juhatajale kasutamiseks tema tööülesannete täitmisel, peaks olema vabadus registreerida see sõiduk oma tegelikus asukohaliikmesriigis.

16. Vaidlusalused siseriiklikud õigusnormid tingivad sisuliselt selle, et Belgia elanikud, kes on teises liikmesriigis asutatud äriühingu töötajad ja ühtlasi selles äriühingus vastutaval ametikohal, peavad selle äriühingu poolt neile antud sõidukid, mida nad tööülesannete täitmiseks kasutavad, Belgias registreerima. Olen komisjoniga nõus: selleks, et otsustada, kas kõnealune olukord on vastavuses asutamislepinguga, ei ole vaja

13 — Eespool 4. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus Lawrie-Blum, punkt 17, ning 27. juuni 1996. aasta otsus kohtuasjas C-107/94: Asscher (EKL 1996, lk I-3089, punkt 25).

14 — 20. novembri 2001. aasta otsus kohtuasjas C-268/99: Jany (EKL 2001, lk I-8615, punkt 34).

15 — 5. veebruari 1991. aasta otsus kohtuasjas C-363/89: Roux (EKL 1991, lk I-273, punkt 23).

16 — Viidatud eespool 6. joonealuses märkuses.

17 — Komisjoni tõlgendav teatis varem teises liikmesriigis registreeritud sõidukite tüübikinnituse ja registreerimise kohta (EÜT 1996, C 143, lk 4). Viitan ka samalaadse mõjuga märkusele eespool 11. joonealuses märkuses viidatud Cura Anlageni kohtuasjas minu ettepaneku punktis 45.

kindlaks määrata, kas käesolevates kohtuasjades on süüdistatavad töötajad või iseenda tööandjad ühenduse õiguse tähenduses, sest kohtupraktikast tuleneb, et EÜ artiklid 39 ja 43 pakuvad ühesugust õiguskaitset ja sellepärast ei ole majandustegevuse liigitamisel tähtsust. [18] Kui selline määrang siiski anda, peab seda loomulikult igal juhul tegema siseriiklik kohus.

17. Kohtupraktikas on kindlaks määratud ka see, et siseriiklikud sätted, millega takistatakse või heidutatakse liikmesriigi kodanikku lahkumast päritoluriigist teostamaks liikumisvabadust, kujutavad endast selle vabaduse takistust. [19] Lisaks sellele on Euroopa Kohus käesolevate kohtuasjadega võrreldes sarnastel asjaoludel töötajale antud auto eraviisilise kasutamise piirangutega (mis tulenesid käibemaksualaste õigusaktide kohaldamisest) seoses otsustanud, et selliste piirangute toimel „takistataks piirialatöötajaid tegelikult kasutamast teatavaid tööandjate võimaldatavaid soodustusi ainult sel põhjusel, et nende töötajate elukoht on liikmesriigis, kuhu sõiduk ajutiselt impordi-

takse, [ja] need töötajad oleksid seetõttu ebasoodsamas olukorras kui nende kolleegid, kes elavad tööandja asukohariigis, ning see mõjutaks otseselt nende ühenduse piires vabalt liikumise õiguse teostamist". [20]

18. Mulle näib, et see tees kehtib *a fortiori* käesolevas kohtuasjas, kus kohustus registreerida Belgias uuesti sõiduk, mille on andnud teises liikmesriigis asuv tööandja ja mida kasutatakse töötaja/juhataja tööülesannete täitmisel, võib takistada Belgia elanikke liikumisvabaduse teostamisel, olenemata sellest, kas see vabadus tuleneb korrektse analüüsi kohaselt EÜ artiklist 39 või artiklist 43. Peale selle on kõnealune põhimõte tõenäoliselt veelgi asjakohasem sellise liikmesriigi puhul nagu Belgia, millel on maapiir nelja teise liikmesriigiga ja sellest tulenevalt märkimisväärsel arvul piirialatöötajaid.

19. Ma ei näe, kuidas saab seda järeldust mõjutada Belgia valitsuse argument, mis põhineb ühenduse ajutise impordi sätetel ning siseriiklikel käibemaksu- ja tollialastel õigusaktidel. Need režiimid on siseriiklikest sõidukite registreerimise süsteemidest erinevad. Nende kohaldamine sõltub mitmest

18 — Eespool 15. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus Roux, punkt 23.

19 — Eespool 6. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus Van Lent, punkt 16.

20 — Eespool 5. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus Ledoux, punkt 18.

tegurist, nagu mõistete „maksukohustuslane" ja „ajutine import" ulatusest.[21] Sellepärast olen seisukohal, et neil ei ole eelotsuse küsimuses tähtsust. Tuleb märkida, et ükski teine pool, kes on esitanud Euroopa Kohtule märkusi, ei ole neid argumente käsitlenud.

20. Seoses õigustatuse küsimusega tundub mulle, et ükski alus, millele märkusi esitanud valitsused tuginevad, ei ole kehtiv.

21. Belgia tugineb kõigepealt liikmesriikide maksualasele pädevusele sõidukite maksustamise ja registreerimise valdkonnas, viidates sellele, et Euroopa Kohus on seda põhimõtet tunnistanud kohtuotsuses Cura Anlagen.[22]

22. Kõnealuses kohtuasjas märkis Euroopa Kohus, et kuna mootorsõidukite maksustamine on üldiselt ühtlustamata, on liikmesriikidel vabadus teostada selles valdkonnas oma maksustamispädevust. Siiski lisas Euroopa Kohus eritingimuse, et seda pädevust tuleb teostada „vastavuses ühenduse õigusega". Kui sõidukite registreerimist reguleerivad siseriiklikud meetmed on vastuolus EÜ artiklitega 39 ja 43, on selge, et need meetmed ei ole vastavuses ühenduse õigusega ning seega ei ole liikmesriikidel vabadust neid meetmeid selliselt teostada.

23. Kõik kolm valitsust viitavad põhjendusena vajadusele võidelda maksustamise vältimise vastu.

24. Liikmesriigid võivad tõepoolest keelata vabast liikumisest tuleneva kasu isikutele, kes on süüdi kuritarvitamises või pettuses. Seda tohib siiski teha üksnes igal üksikjuhul eraldi, kui sellise tegevuse kohta on olemas tõendid. Pelgalt kuritarvitamise või pettuse ohuga ei saa õigustada üldist piirangut, mis takistaks ühenduse õiguste heauskset teostamist.[23] Sellised piirangud on paratamatult ebapro-

21 — Määruse nr 2454/93 artikli 561 lõiget 2, millele Belgia valitsus tugineb, kohaldatakse tegelikult siis, kui sõidukit kasutava isiku tööandja asukoht on väljaspool ühenduse tolliterritooriumi.

22 — Viidatud eespool 11. joonealuses märkuses.

23 — Vt nt 17. juuli 1997. aasta otsus kohtuasjas C-28/95: Leur-Bloem (EKL 1997, lk I-4161, punktid 39–44), 26. septembri 2000. aasta otsus kohtuasjas C-478/98: komisjon *v.* Belgia (EKL 2000, lk I-7587, punkt 45) ning 21. novembri 2002. aasta otsus kohtuasjas C-436/00: X ja Y (EKL 2002, lk I-10829, punkt 62).

portsionaalsed, sest need muudavad võimatuks ühenduse õiguste legitiimse kasutamise.

25. Konkreetsemalt on kohtupraktikas otsustatud, et kuigi eesmärgiga hoida ära maksustamise vältimist võib õigustada piiravaid meetmeid, mida võetakse konkreetselt selleks, et välistada maksusoodustuste kohaldamisalast puhtalt kunstlikud tehingud, mis on suunatud siseriiklikust maksuõigusest kõrvalehoidmisele, ei saa sellega õigustada õigusakte, mis on suunatud üldiselt tehingutele, mida maksumaksjad võivad mis tahes põhjusel sooritada.[24] Sellega seoses tuleb märkida, et Belgia valitsuse esindaja tõdes kohtuistungil, et tõenäoliselt on olemas juhtumeid, mil Luksemburgis sellise sõiduki registreerimine, mis on antud kasutusse sarnastel asjaoludel nagu käesolevas kohtuasjas, on täiesti nõuetekohane.

26. Seoses argumendiga, et kõnealust meedet õigustavad liiklusohutusega seotud põhjused, ei nõustu ma märkusi esitanud valitsuste seisukohaga, mille järgi selle eesmärgi saavutamiseks on asjakohane üksnes siseriiklik registreerimine ja seega tuginemine siseriiklikele tehnoülevaatustele. Nagu komisjon märgib, on nõukogu direktiivi 96/96[25] artikli 3 lõikega 2 ette nähtud tehnoülevaatuste vastastikune tunnustamine.

27. Mis puudutab vaidlusalust siseriiklikku meedet, ilmneb kõnealuse kuningliku dekreedi eelnõule lisatud aruandest kuningale, et dekreedi sõnaselge eesmärk oli tagada, et Belgia elanikud ei saaks hoiduda Belgia liiklusmaksu tasumisest, mitte aga liiklusohutuse edendamine.

28. Peale selle on raske sobitada argumenti, et kõnealust meedet on vaja liiklusohutuse huvides, tõsiasjaga, et sellega vabastatakse registreerimisnõudest sõidukid, mis on antud teises liikmesriigis asutatud äriühingu poolt töötajatele, kes ei ole juhatajad ega enamusaktsionärid.

29. Samuti ei nõustu ma Soome valitsuse ja Ühendkuningriigi valitsuse esitatud argumendiga, et üksnes siseriiklik registreerimine

24 — Vt hiljutise näitena 11. märtsi 2004. aasta otsus kohtuasjas C-9/02: de Lasteyrie du Saillant (EKL 2004, lk I-2409, punkt 50).

25 — 20. detsembri 1996. aasta direktiiv 96/96/EÜ mootorsõidukite ja nende haagiste tehnoülevaatust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT 1997, L 46, lk 1; ELT eriväljaanne 07/02, lk 514).

võimaldab usaldusväärselt kindlaks teha sõidukiomanikke. Arvestades, et kõikidel liikmesriikidel on sõidukite registreerimise süsteem, peaks olema võimalik tuvastada sõiduki omanik hoolimata sellest, millises ühenduse punktis see on registreeritud. Olukord on kahtlemata selline, kui turisti või ajutiselt riigis viibiva isiku juhitud sõiduk on sattunud liiklusõnnetusse.

30. Väidet, et kõnealune siseriiklik meede võib olla õigustatud maksutulude saamise eesmärgil, saab käsitleda lühidalt. Kohtupraktikas on otsustatud, et maksutulude kahanemisega ei saa õigustada piiranguid põhivabaduse teostamisele. [26]

31. Lõpuks viitan Soome valitsuse ja Ühendkuningriigi valitsuse esitatud argumendile, et registreerimist võib kasutada keskkonnastrateegia osana, väidetavalt kui teatavat vahendit näiteks erisuguste maksumäärade rakendamiseks, sõltuvalt sõidukitüübi keskkonnamõjust. See võib muidugi tõele vastata ja on selge, et eesmärk kaitsta keskkonda võib põhimõtteliselt õigustada siseriiklikke meetmeid, mis oleksid muidu vastuolus asutamislepingus tagatud põhivabadusega. [27] Käesolevas kohtuasjas on siiski küsimus selles, kas asjaomases liikmesriigis registreerimise nõue on seaduslik. Tasumisele kuuluva mootorsõidukimaksu määra ei ole vaidlustatud, samuti ei ole väidetud, et maks oleks astmeline julgustamaks keskkonnaohutumate sõidukite kasutamist. Sellepärast olen seisukohal, et käesolevas asjas ei saa tugineda keskkonnakaitsele õigustamaks asutamislepingus sätestatud vabaduste piiranguid, mis tulenevad kõnealusest nõudest.

32. Eespool esitatud analüüsist lähtuvalt ei näi vajalik käsitleda EÜ artiklit 10 ega artiklit 49, mida mõlemat on mainitud eelotsuse küsimuses, sest EÜ artiklite 39 ja 43 tõlgendusest piisab eelotsusetaotluse esitanud kohtule tarviliku vastuse andmiseks. [28] Võib märkida, et üheski Euroopa Kohtule esitatud märkuses ei käsitletud artiklit 10 ega artiklit 49.

26 — 12. detsembri 2002. aasta otsus kohtuasjas C-385/00: De Groot (EKL 2002, lk I-11819, punkt 103 ja seal viidatud kohtupraktika) ning eespool 23. joonealuses märkuses viidatud X ja Y kohtuotsus, punkt 50.

27 — 20. septembri 1988. aasta otsus kohtuasjas 302/86: komisjon *v.* Taani (EKL 1988, lk 4607); 9. juuli 1992. aasta otsus kohtuasjas C-2/90: komisjon *v.* Belgia (EKL 1992, lk I-4431) ning 13. märtsi 2001. aasta otsus kohtuasjas PreussenElektra (EKL 2001, lk I-2099).

28 — 22. jaanuari 2002. aasta otsus kohtuasjas C-31/00: Dreessen (EKL 2002, lk I-663, punkt 30).

I. Ettepanek

33. Sellest tulenevalt teen ettepaneku vastata Tribunal de police de Neufchâteau esitatud küsimustele järgmiselt.

EÜ artiklitega 39 ja 43 on vastuolus siseriiklikud õigusnormid, millega nõutakse, et elanik registreeriks sõiduki, mille on tema käsutusse andnud tema tööandjaks olev tegelikult teises liikmesriigis asuv äriühing, mille aktsionär, juhataja või tegevjuht kõnealune töötaja ühtlasi on.