ĢENERĀLADVOKĀTA F. DŽ. DŽEIKOBSA [*F. G. JACOBS*] SECINĀJUMI, sniegti 2005. gada 26. maijā [1]

1. Šajās lietās *Tribunal de police, Neufchâteau* (Nefšato Policijas tribunāls, Beļģija) lūdz Tiesu izlemt, vai Kopienu tiesības pieļauj pieņemt tādu valsts tiesību aktu, kas iedzīvotājam uzliek pienākumu reģistrēt transportlīdzekli, ko uzņēmums, kas ir tā darba devējs un kura juridiskā adrese ir citā dalībvalstī, ir nodevis viņa rīcībā, ja darbinieks ir arī šī uzņēmuma akcionārs, pārvaldnieks vai direktors un ja transportlīdzekli viņš lieto darbā.

Valsts tiesību akti

2. 2001. gada 20. jūlija Beļģijas karaliskā lēmuma par transportlīdzekļu reģistrāciju [2] 3. panta 2. punkta 2. apakšpunktā ir paredzēts, ka izņēmuma kārtā no vispārējās normas par to, ka iedzīvotājam jāreģistrē transportlīdzeklis, ko tas vēlas lietot Beļģijā, obligātā reģistrācija neattiecas uz transportlīdzekli, ko persona lieto darbā, ja tas ir reģistrēts ārvalstī uz tāda ārvalsts īpašnieka vārda, ar kuru šo personu saista darba līgums; šādā gadījumā transportlīdzeklī ir jābūt Beļģijas PVN iestādes izsniegtai apliecībai.

3. 2000. gada 3. maija Cirkulāra Nr. 1/2000 [3] 14. pantā, kas, šķiet, norāda uz administratīvo praksi, ir uzskaitīti nosacījumi, lai izmantotu šo izņēmumu. 14. panta f) punkta sekas ir tādas, ka apliecība netiks izsniegta, ja darba devējs ir sabiedrība un darba ņēmējs ir arī šīs sabiedrības pārvaldnieks vai direktors, ja vien darba ņēmējs var pierādīt, ka ar sabiedrību viņu saista patiesa pakļautības saikne. No tā izriet, ka ir

1 — Oriģinālvaloda — angļu.

2 — *Moniteur belge*, 2001. gada 8. augusts, 27022. lpp.

3 — www.fisconet.fgov.be.

jāpierāda, ka viņš ir pakļauts citai personai, kas pārstāv sabiedrību vai tās struktūrvienību (valdi, pārvaldības komiteju Komisija), un ka darba ņēmējs/direktors ir pakļauts šai personai vai struktūrvienībai un nevar to būtiski ietekmēt. Personām, kuras vada viena cilvēka sabiedrību, sabiedrības dibinātājiem vai galvenajiem akcionāriem nekādā gadījumā nav tiesības saņemt apliecību.

Prāvas rašanās fakti

4. Lieta C-151/04 attiecas uz Nadēnu [*Nadin*], kas dzīvo Beļģijā un ir darba ņēmējs un pilnvarotais pārvaldnieks *Nadin-Lux SA*, sabiedrībā, kuras juridiskā adrese ir Luksemburgā. Lieta C-152/04 attiecas uz Dirē [*Durré*] kungu, kas arī dzīvo Beļģijā un ir darba ņēmējs un pārvaldnieks sabiedrībā *SA Delisalade Lux*, kuras juridiskā adrese arī ir Luksemburgā. Turpmāk tekstā uz Nadēnu un Dirē atsaukšos kopā kā uz "atbildētājiem".

5. Atsevišķos gadījumos 2002. gada martā atbildētājus pārbaudei Beļģijā apturēja policija. Nadēns vadīja automašīnu, kas bija reģistrēta Luksemburgā un kas piederēja Luksemburgas sabiedrībai *Credit Lease SA*, kas to bija iznomājusi sabiedrībai *Nadin-Lux SA*. Dirē kungs vadīja automašīnu, kas bija reģistrēta uz sabiedrības *Delisalade Lux SA* vārda. Nevienam no atbildētajiem transportlīdzeklī nebija vajadzīgās PVN apliecības; abi paziņoja, ka Beļģijas PVN iestādes atteikušās šādu apliecību izsniegt. Atbildētājiem pārmeta 2001. gada 20. jūlija karaliskā lēmuma 3. panta 2. punkta 2) apakšpunkta pārkāpumu. *Tribunal de police* atbildētāji apgalvoja, ka Kopienas tiesību ietvaros viņus jāuzskata par darba ņēmējiem un ka karaliskais lēmums nav saderīgs ar darba ņēmēju brīvas pārvietošanās principu. *Tribunal de police* ir iesniedzis Tiesai šādu prejudiciālo jautājumu:

"Vai [EK] līguma 10., 39., 43. un 49. pants pieļauj, ka dalībvalsts pieņem tiesību aktu, kas liek darba ņēmējam, kura dzīvesvieta atrodas tās teritorijā, reģistrēt transportlīdzekli, kaut arī šis transportlīdzeklis pieder viņa darba devējam, tas ir, sabiedrībai, kuras juridiskā adrese ir citas dalībvalsts teritorijā un ar kuru šo darba ņēmēju saista darba līgums, kaut arī viņš vienlaicīgi ir arī akcionārs, pārvaldnieks, ikdienas pārvaldes pilnvarotā persona vai arī ieņem līdzvērtīgu amatu?"

6. Uzdotais jautājums abos gadījumos ir identisks, neskatoties uz atšķirībām konkrēto transportlīdzekļu īpašumtiesībās. Tādēļ, kā ierosina Beļģijas valdība, uzskatu, ka jautājuma formulējums nedaudz jāmaina tādā veidā, lai uzdotu jautājumu par to, vai Kopienu tiesības pieļauj pieņemt valsts tiesību aktus, kas iedzīvotājam uzliek pienākumu reģistrēt transportlīdzekli, ko uzņēmums, kas ir tā darba devējs un kura juridiskā adrese ir citā dalībvalstī, ir nodevis viņa rīcībā, ja darbinieks ir arī šī uzņēmuma akcionārs, pārvaldnieks vai direktors.

7. Konkrētais valsts tiesību akts turklāt attiecas vienīgi uz transportlīdzekļiem, "ko persona lieto darbā". Ne valsts tiesa, ne atbildētāji, ne arī Beļģijas valdība nejautā par transportlīdzekļa lietojumu personīgām vajadzībām. Tādējādi pieņemu, ka iesniedzējtiesas jautājums ir kvalificējams tā, ka attiecīgie darba ņēmēji/pārvaldnieki tādā veidā lieto tām nodotos transportlīdzekļus.

8. Rakstveida apsvērumus ir iesnieguši abi atbildētāji, Beļģijas, Somijas un Apvienotās Karalistes valdības, kā arī Komisija, kas visi, izņemot Nadēnu, bija pārstāvēti tiesas sēdē.

Vērtējums

9. Atbildētāji un Komisija uzskata, ka uz uzdoto jautājumu būtu jāatbild apstiprinoši, turpretim trim valdībām, kas ir iesniegušas apsvērumus, ir pretējs viedoklis.

10. Atbildētāji uzskata, ka saskaņā ar spriedumu lietā *Lawrie-Blum*[4] viņi ir uzskatāmi par "darba ņēmējiem" EKL 39. panta izpratnē. Pamatojoties uz to, no spriedumiem lietās *Ledoux*[5] un *van Lent*[6] izriet, ka valsts tiesību akts ir pretrunā Kopienu tiesībām. Pat tad, ja atbildētājus neuzskatītu par darba ņēmējiem, tiesību akts būtu pretrunā EKL 43. pantam. Turklāt Beļģijas Valsts padome uzskata, ka tiesību akts ir pretrunā EKL 39. un 43. pantam[7].

11. Vispirms Beļģijas valdība norāda, ka konkrētie valsts pasākumi jāskata saistībā ar

4 — 1986. gada 3. jūlija spriedums lietā 66/85 (*Recueil*, 2121. lpp.).

5 — 1988. gada 6. jūlija spriedums lietā 127/86 (*Recueil*, 3741. lpp.).

6 — 2003. gada 2. oktobra spriedums lietā C-232/01 (*Recueil*, I-11525. lpp.).

7 — Likumdošanas komitejas [atzinums] *Avis* 31.530/4, *Moniteur belge*, 2001. gada 8. augusts.

12. panta a) punktu un 25. panta c) punktu Beļģijas Pievienotās vērtības nodokļa kodeksā, ar ko ievieš Sestās PVN direktīvas [8] 28.a panta 5.–7. punktu. Saskaņā ar šiem noteikumiem par preču piegādi, kas veikta par maksu, uzskata "preču pārvešanu, ko nodokļu maksātājs veic no sava uzņēmuma uz citu dalībvalsti", bet izslēdz no paredzētās piegādes darbības jomas preču pārvedumus uz citu dalībvalsti, ja tie, cita starpā, tiek veikti "attiecīgo preču pagaidu izmantošanai uz laiku, kas nav ilgāks par 24 mēnešiem, citas dalībvalsts teritorijā, kurā to pašu preču imports no trešās valsts pagaidu lietošanai atbilstoši prasībām attiecībā uz pagaidu importu varētu saņemt pilnīgu atbrīvojumu no ievedmuitas nodokļiem". Turklāt no 561. panta 2) punkta Regulā Nr. 2454/93 par Kopienas Muitas kodeksa izveidi [9] skaidri izriet, ka preču pagaidu ievešanas režīmu var izmantot ar nosacījumu, ja persona, kas lieto attiecīgo transportlīdzekli, ir darba attiecībās ar tā īpašnieku. Beļģijas tiesību aktos šis nosacījums ir paredzēts Cirkulāra Nr. 1/2000 14. panta f) punktā.

12. Turklāt Beļģija apgalvo, ka, tā kā valsts tiesību akti neprasa personām, uz ko tie attiecas, reģistrēt transportlīdzekli Beļģijā, ja pastāv darba tiesiskās attiecības, kā definēts Tiesas judikatūrā [10], un tā kā citos gadījumos uzņēmums, kas transportlīdzekli nodod, var to reģistrēt Beļģijā, darba ņēmēju brīvas pārvietošanās vai brīvības veikt uzņēmējdarbību, vai pakalpojumu sniegšanas brīvības ierobežojumi EKL 39., 43. un 49. panta izpratnē nepastāv. Tomēr, ja Tiesa uzskata pretēji, Beļģijas valdība norāda, ka ierobežojumi ir pilnībā attaisnojami, pamatojoties uz to, ka dalībvalstīm ir tiesības pieņemt tiesību aktus transportlīdzekļa reģistrācijas jomā [11] un ka ar šo pasākumu tiecas nepieļaut izvairīšanos no nodokļa maksāšanas; turklāt pasākums ir samērīgs.

13. Somijas un Apvienotās Karalistes valdības uzskata, ka valstij, kurā persona, kas lieto transportlīdzekli, pastāvīgi dzīvo, ir tiesības pieprasīt tā reģistrēšanu. Šis princips nepieļauj izvairīšanos no nodokļa maksāšanas, veicina satiksmes regulēšanu un satiksmes drošību, un to var izmantot arī vides stratēģijas nolūkos [12], Apvienotā Karaliste piebilst, ka tas ir arī līdzeklis ieņēmumu palielināšanai.

8 — Padomes 1977. gada 17. maija Sestā Direktīva 77/388/EEK par to, kā saskaņojami dalībvalstu tiesību akti par apgrozījuma nodokļiem – Kopēja pievienotās vērtības nodokļu sistēma: vienota aprēķinu bāze (OV 1977, L 145, 1. lpp.), ar grozījumiem, kas izdarīti it īpaši ar Padomes Direktīvu 91/680/EEK (OV 1991, L 376, 1. lpp.).

9 — Komisijas 1993. gada 2. jūlija Regula (EEK) Nr. 2454/93, ar ko nosaka īstenošanas noteikumus Padomes Regulai (EEK) Nr. 2913/92 par Kopienas Muitas kodeksa izveidi (OV 1993, L 253, 1. lpp.), ar grozījumiem, kas izdarīti ar Komisijas 2001. gada 4. maija Regulu (EK) Nr. 993/2001 (OV 2001, L 141, 1. lpp.).

10 — 1998. gada 12. maija spriedums lietā C-85/96 *Martinez Sala* (*Recueil*, I-2691. lpp.) un spriedums lietā *Lawrie-Blum*, minēts 4. zemsvītras piezīmē.

11 — 2002. gada 21. marta spriedums lietā C-451/99 *Cura Anlagen* (*Recueil*, I-3193. lpp.).

12 — Spriedums lietā *Cura Anlagen*, 59. punkts.

14. Komisija uzskata, ka jautājums par to, vai uz atbildētājiem attiecas EKL 39. vai 43. pants, ir valsts tiesas kompetencē. Darba tiesisko attiecību būtiskā raksturiezīme ir tā, vai persona ir citas personas pārvaldībā [13] vai pakļautībā [14], un šajā gadījumā uz to attiecas [EKL] 39. pants. Jebkurā gadījumā [EKL] 39. un 43. panta ietvaros visām personām tiek piedāvāta vienāda aizsardzība [15]. No sprieduma lietā *van Lent* [16] ir acīmredzams, ka šajā lietā pastāv ierobežojumi; šie ierobežojumi nav attaisnojami, atsaucoties uz satiksmes drošību un nodokļu ieņēmumu eroziju. Turklāt no Ziņojuma Karalim, kas ir pievienots karaliskā lēmuma projektam, ir saprotams, ka šī lēmuma precīzs mērķis drīzāk ir nodrošināt, lai Beļģijas iedzīvotājiem nebūtu iespējams izvairīties no Beļģijas ceļu satiksmes nodokļa maksājumiem, nevis lai veicinātu satiksmes drošību.

15. Šajā kontekstā pieminēšu, ka visas trīs valdības, ka ir iesniegušas savus apsvērumus, norāda, ka Komisija ir atzinusi [17] to, ka pilnīga izvēles brīvība attiecībā uz transportlīdzekļa reģistrācijas dalībvalsti nav pieņemama, jo tas novestu pie tā, ka visi transportlīdzekļi tiktu reģistrēti tajā dalībvalstī, kurā ir viszemākais transportlīdzekļa nodokļu līmenis, situāciju, ko Beļģijas valdības pārstāvis tiesas sēdē raksturoja kā labvēlīgākās nodokļu sistēmas izvēli ("fiscal forum-shopping"). Šis apsvērums tomēr, šķiet, nav saistīts ar šajās lietās uzdoto jautājumu. Netiek apgalvots, ka būtu jāpastāv izvēles brīvībai reģistrēt jebkurā dalībvalstī tādus transportlīdzekļus kā šajās lietās; jautājums vienkārši ir par to, vai uzņēmums, kam pieder vai kas nomā transportlīdzekli, ko tas ir nodevis darba ņēmēja/pārvaldnieka rīcībā, lai šī persona to lietotu darbā, var brīvi reģistrēt šo transportlīdzekli dalībvalstī, kurā ir tās patiesā juridiskā adrese.

16. Attiecīgo valsts tiesību aktu ietekme būtībā ir tāda, ka Beļģijas iedzīvotājiem, kas ir darba ņēmēji sabiedrībā, kuras juridiskā adrese ir citā dalībvalstī un kurā viņi ieņem ar korporatīvo atbildību saistītu amatu, ir jāreģistrē Beļģijā transportlīdzeklis, ko sabiedrība ir nodevusi viņu rīcībā un ko viņi lieto darbā. Piekrītu Komisijai — lai izlemtu, vai šis gadījums ir saderīgs ar Līgumu, nav jākonstatē, vai saskaņā ar Kopienu tiesībām

13 — Spriedums lietā *Lawrie-Blum*, minēts 4. zemsvītras piezīmē, 17. punkts, un 1996. gada 27. jūnija spriedums lietā C-107/94 *Asscher* (*Recueil*, I-3089. lpp., 25. punkts).

14 — 2001. gada 20. novembra spriedums lietā C-268/99 *Jany* (*Recueil*, I-8615. lpp., 34. punkts).

15 — 1991. gada 5. februāra spriedums lietā C-363/89 *Roux* (*Recueil*, I-273. lpp., 23. punkts).

16 — Minēts 6. zemsvītras piezīmē.

17 — Komisijas Interpretācijas komunikācija par citā dalībvalstī iepriekš reģistrētu transportlīdzekļu tipveida apstiprinājuma un reģistrācijas procedūru (OV 1996, C 143, 4. lpp.). Manu secinājumu 45. punktā lietā *Cura Anlagen* minēta atsauce arī uz formulējumu ar līdzīgām sekām, lieta minēta 11. zemsvītras piezīmē.

atbildētāji šajās lietās ir darba ņēmēji vai pašnodarbinātie, tā kā saskaņā ar pastāvīgo judikatūru EKL 39. un 43. pants nodrošina vienādu tiesisko aizsardzību, un tāpēc iedalījumam pēc ekonomiskās darbības veida nav nozīmes [18]. Ja šādu konstatējumu būtu jāveic, tas, protams, jebkurā gadījumā būtu valsts tiesas uzdevums.

17. Pastāvīgajā judikatūrā ir noteikts arī tas, ka valsts nosacījumi, kas nepieļauj vai attur dalībvalstu pilsoni atstāt izcelsmes valsti, lai izmantotu tiesības uz brīvu pārvietošanos, ir šķērslis šai brīvībai [19]. Turklāt kontekstā ar ierobežojumiem (kas izriet no tiesību aktu par pievienotās vērtības nodokli piemērošanas) attiecībā uz darba ņēmējam nodotās automašīnas lietošanu privātajām vajadzībām apstākļos, kas līdzinās šajā lietā esošajiem, Tiesa ir nolēmusi, ka šādu ierobežojumu sekas ir tādas, ka "pārrobežu darba ņēmējus faktiski kavētu izmantot zināmas priekšrocības, ko tiem piešķir darba devējs tikai tāpēc, ka viņu dzīvesvieta ir citā dalībvalstī, kurā transportlīdzekli ieved uz laiku, tādējādi nostādot nelabvēlīgākā stāvoklī attiecībā uz darba apstākļiem salīdzinājumā ar kolēģiem, kuru dzīves vieta ir valstī, kurā atrodas viņu darba devējs, kam būtu tieša ietekme uz tiesībām izmantot brīvu pārvietošanos Kopienas teritorijā" [20].

18. Šie nosacījumi, šķiet, *a fortiori* attiecas uz šo lietu, kurā pienākums Beļģijā pārreģistrēt transportlīdzekli, ko ir piešķīris darba devējs, kura juridiskā adrese ir citā dalībvalstī, un ko darba ņēmējs/pārvaldnieks lieto darba gaitā, attur Beļģijas iedzīvotājus izmantot tiesības uz brīvu pārvietošanos, neatkarīgi no tā, vai nekļūdīgi ir noteikts, ka šīs tiesības izriet no EKL 39. vai 43. panta. Turklāt šis princips, šķiet, ir vēl nozīmīgāks Beļģijas gadījumā, kurai ir sauszemes robeža ar četrām citām dalībvalstīm un tādēļ arī ievērojams pārrobežu darba ņēmēju skaits.

19. Neredzu, kā šos secinājumus ietekmē Beļģijas valdības arguments, kas pamatots uz pagaidu ievešanas nosacījumiem, ko paredz Kopienu un valsts pievienotās vērtības nodokļa un muitas tiesību akti. Šie [tiesiskie] režīmi pēc savas būtības ir atšķirīgi no valsts transportlīdzekļu reģistrācijas sistēmām. To piemērošana ir atkarīga no vairākiem fakto-

18 — Spriedums lietā *Roux*, minēts 15. zemsvītras piezīmē, 23. punkts.

19 — Spriedums lietā *Van Lent*, 16. punkts.

20 — Spriedums lietā *Ledoux*, minēts 5. zemsvītras piezīmē, 18. punkts.

riem, tādiem kā nodokļu maksātāja un pagaidu ievešanas jēdziena apjoms [21]. Tāpēc neuzskatu, ka tiem ir kāda ietekme uz uzdoto jautājumu. Jāpiebilst, ka neviens no pārējiem lietas dalībniekiem, kas Tiesai ir iesnieguši apsvērumus, nav aplūkojis šos argumentus.

20. Attiecībā uz jautājumu par attaisnojumu neviens no pamatiem, ko min valdības, kas iesniegušas apsvērumus, nešķiet pārliecinošs.

21. Beļģija vispirms paļaujas uz dalībvalstu fiskālo kompetenci transportlīdzekļa nodokļu un reģistrācijas jomā, atsaucoties uz to, ka Tiesa šo principu ir atzinusi spriedumā lietā *Cura Anlagen* [22].

22. Šajā lietā Tiesa ir noteikusi, ka, tā kā kopumā transportlīdzekļu aplikšana ar nodokļiem nav saskaņota, dalībvalstis ir tiesīgas brīvi izmantot savas pilnvaras nodokļu aplikšanā šajās jomās. Tiesa tomēr pievienoja nosacījumu, ka šīs pilnvaras tiek īstenotas, "ievērojot Kopienu tiesības". Ja valsts pasākumi, kas reglamentē transportlīdzekļu reģistrāciju, ir pretrunā EKL 39. un 43. pantam, šie pasākumi acīmredzami neatbilst Kopienu tiesībām un tāpēc dalībvalstis nav tiesīgas brīvi īstenot tos šādi.

23. Visas trīs valdības kā attaisnojuma pamatu min vajadzību apkarot izvairīšanos no nodokļa maksāšanas.

24. Taisnība, ka dalībvalstis var noraidīt brīvas pārvietošanās nosacījumu izmantošanu personām, kas ir vainojamas ļaunprātīgā izmantošanā vai krāpšanā. Tomēr to drīkst darīt tikai katrā gadījumā atsevišķi, ja šādai rīcībai ir pierādījumi. Tikai ļaunprātīgas izmantošanas vai krāpšanas risks neattaisno vispārēju ierobežojumu, kas kavētu Kopienu tiesību *bona fide* izmantošanu [23]. Šādi ierobežojumi katrā ziņā ir nesamērīgi, jo tie

21 — Regulas Nr. 2454/93 561. panta 2. punktu, uz kuru atsaucas Beļģijas valdība, faktiski piemēro, ja personas, kas lieto transportlīdzekli, darba devēja juridiskā adrese ir ārpus Kopienas muitas teritorijas.

22 — Minēts 11. zemsvītras piezīmē.

23 — Skat., piemēram, 1997. gada 17. jūlija spriedumu lietā C-28/95 *Leur-Bloem* (*Recueil*, I-4161. lpp., 39.–44. punkts), 2000. gada 26. septembra spriedumu lietā C-478/98 Komisija/Beļģija (*Recueil*, I-7587. lpp., 45. punkts) un 2002. gada 21. novembra spriedums lietā C-436/00 *X* un *Y* (*Recueil*, I-10829. lpp., 62. punkts).

padara neiespējamu Kopienu tiesību likumīgu izmantošanu.

25. It sevišķi saskaņā ar pastāvīgo judikatūru, ja mērķis nepieļaut izvairīšanos no nodokļa maksāšanas attaisno ierobežojošus pasākumus, kas ir īpaši plānoti, lai izslēgtu no nodokļu atvieglojumiem pilnībā mākslīgi radītas vienošanās, kas ir vērstas uz to, lai apietu valsts nodokļu tiesības, tas neattaisno tiesību aktus, kas ir vērsti uz darījumiem, kurus varētu veikt nodokļu maksātāji jebkuriem mērķiem [24]. Šajā kontekstā jāpiebilst, ka Beļģijas valdības pārstāvis tiesas sēdē paziņoja, ka, iespējams, ir gadījumi, kuros [personas] rīcībā nodotā transportlīdzekļa reģistrācija Luksemburgā tādos apstākļos kā apskatāmajā lietā ir pilnīgi pareiza.

26. Attiecībā uz argumentu par to, ka pasākums ir attaisnojams tādu iemeslu dēļ, kas ir saistīti ar satiksmes drošību, nepiekrītu to valdību, kas iesniegušas apsvērumus, viedoklim par to, ka tikai valsts reģistrācija un tādējādi paļaušanās uz valsts tehnisko apskati ir piemērota, lai sasniegu šo mērķi. Kā norāda Komisija, Padomes Direktīvas 96/96 [25] 3. panta 2. punktā ir paredzēta pierādījumu par tehnisko apskašu savstarpēja atzīšana.

27. Jebkurā gadījumā attiecībā uz apskatāmajiem valsts pasākumiem no Ziņojuma Karalim, kas ir pievienots karaliskā lēmuma projektam, ir redzams, ka šī lēmuma precīzs mērķis drīzāk ir nodrošināt, lai Beļģijas iedzīvotājiem nebūtu iespējams izvairīties no Beļģijas ceļu satiksmes nodokļa maksājumiem, nevis lai veicinātu satiksmes drošību.

28. Turklāt ir grūti pamatot argumentu, ka pasākums ir vajadzīgs satiksmes drošības interesēs, ar to, ka tas atbrīvo no prasības reģistrēt tos transportlīdzekļus, ko sabiedrība, kuras juridiskā adrese ir citā dalībvalstī, ir nodevusi darba ņēmējiem, kas nav direktori vai vairākuma akcionāri.

29. Nepieņemu arī argumentu, uz kuru atsaucas Somijas un Apvienotās Karalistes valdības, ka vienīgi valsts reģistrācija pieļauj

24 — Kā nesenu piemēru skat. 2004. gada 11. marta spriedumu lietā C-9/02 *de Lasteyrie du Saillant* (*Recueil*, I-2409. lpp., 50. punkts).

25 — 1996. gada 20. decembra Direktīva 96/96/EK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tehniskajām apskatēm (OV 1997, L 46, 1. lpp.).

drošu transportlīdzekļa īpašnieka identificēšanu. Ņemot vērā to, ka visās dalībvalstīs ir transportlīdzekļu reģistrācijas sistēmas, būtu jābūt iespējai noskaidrot transportlīdzekļa īpašnieku, lai arī kur Kopienā tas būtu reģistrēts. Jādomā, ka tā notiek, ja tūrista vai pagaidu iebraucēja vadīts transportlīdzeklis nokļūst ceļu satiksmes negadījumā.

30. Argumentu, ka valsts pasākumi ir attaisnojami, lai palielinātu nodokļu ieņēmumus, var aplūkot īsi. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru nevar atsaukties uz nodokļu ieņēmumu zaudējumiem, lai attaisnotu ierobežojumus pamatbrīvību izmantošanai [26].

31. Visbeidzot, atsaukšos uz argumentu, ko izvirzīja Somijas un Apvienotās Karalistes valdības, ka reģistrāciju var izmantot vides stratēģijas nolūkos, iespējams, izmantojot tādu instrumentu kā dažādu likmju uzlikšanu, lai atspoguļotu transportlīdzekļa veida ietekmi uz vidi. Tas, protams, tā var būt, un ir skaidrs, ka mērķis aizsargāt vidi principā var attaisnot pasākumus, kas citkārt būtu pretrunā Līgumā garantētajām pamatbrīvībām [27]. Tomēr šī lieta attiecas uz to, vai prasība reģistrēt [transportlīdzekli] norādītajā dalībvalstī ir likumīga. Maksājamā transportlīdzekļa nodokļa līmenis netiek apstrīdēts, [un] nav arī izskanējuši apsvērumi par to, ka šis nodoklis tiktu reglamentēts tā, lai atbalstītu videi draudzīgus transportlīdzekļus. Tāpēc neuzskatu, ka šajā lietā pastāv iespēja paļauties uz vides aizsardzību kā attaisnojumu ierobežojumiem attiecībā uz Līgumā noteiktajām brīvībām.

32. Ņemot vērā iepriekš minēto analīzi, šķiet, ka nav vajadzīgs apsvērt EKL 10. un 49. pantu, kas minēti uzdotajā jautājumā, jo ar EKL 39. un 43. panta interpretāciju pietiek, lai iesniedzējtiesai sniegtu vajadzīgo atbildi [28]. Jāpiebilst, ka nevienā no apsvērumiem, ko Tiesa ir saņēmusi, nav norādes ne par [EKL] 10. pantu, ne arī par 49. pantu.

26 — 2002. gada 12. decembra spriedums lietā C-385/00 *De Groot* (*Recueil*, I-11819. lpp., 103. punkts un tajā minētā judikatūra) un spriedums lietā *X* un *Y*, minēts 23. zemsvītras piezīmē, 50. punkts.

27 — 1988. gada 20. septembra spriedums lietā C-302/86 Komisija/Dānija (*Recueil*, 4607. lpp.); 1992. gada 9. jūlijs spriedums lietā C-2/90 Komisija/Beļģija (*Recueil*, I-4431. lpp.) un 2001. gada 13. marta spriedums lietā C-379/98 *Preussen Elektra* (*Recueil*, I-2099. lpp.).

28 — 2002. gada 22. janvāra spriedums lietā C-31/00 *Dreessen* (*Recueil*, I-663. lpp., 30. punkts).

Secinājumi

33. Tādējādi secinu, ka uz Nefšato *Tribunal de police* uzdoto jautājumu būtu jāatbild šādi:

EKL 39. un 43. pants nepieļauj pieņemt tādu valsts tiesību aktu, kas iedzīvotājam uzliek pienākumu reģistrēt transportlīdzekli, ko uzņēmums, kas ir tā darba devējs un kura patiesā juridiskā adrese ir citā dalībvalstī, ir nodevis viņa rīcībā, ja darbinieks ir arī šī uzņēmuma akcionārs, pārvaldnieks vai direktors.