GENERALINIO ADVOKATO
F. G. JACOBS IŠVADA,
pateikta 2005 m. gegužės 26 d. [1]

1. Šiose bylose *Tribunal de police* (Vietos baudžiamųjų bylų teismas), Neufchâteau (Belgija), paprašė Teisingumo Teismo priimti sprendimą klausimu, ar Bendrijos teisė leidžia priimti nacionalinės teisės aktus, įpareigojančius gyventoją registruoti transporto priemonę, jam suteiktą įmonės, kurioje jis dirba ir kuri yra įsteigta kitoje valstybėje narėje, kai darbuotojas taip pat yra tos įmonės akcininkas, direktorius ar valdytojas ir kai jis naudoja transporto priemonę darbui.

Nacionalinės teisės aktai

2. 2001 m. liepos 20 d. Belgijos Karaliaus dekreto dėl transporto priemonių registracijos [2] 3 straipsnio 2 dalies 2 punktas numato, kad, darant išimtį iš bendros taisyklės, jog gyventojai turi registruoti transporto priemones, kuriomis jie nori naudotis Belgijoje, neprivaloma registruoti transporto priemonės, kurią asmuo naudoja darbui, kai ji registruota užsienyje užsieniečio savininko, su kuriuo šis asmuo yra susijęs darbo sutartimi, vardu; tokiu atveju transporto priemonėje reikia turėti Belgijos PVM institucijų išduotą pažymą.

3. 2000 m. gegužės 3 d. Cirkuliaro Nr. 1/2000, kuris, atrodo, atskleidžia taikomą administracinę praktiką, 14 straipsnis nurodo išimties suteikimo sąlygas. 14 straipsnio f dalies poveikis yra toks, kad pažyma neišduodama, kai darbdavys yra įmonė, o darbuotojas taip pat yra šios įmonės direktorius ar valdytojas, nebent darbuotojas gali įrodyti, kad jis tikrai yra pavaldus įmonei. Tuomet reikalinga įrodyti, kad jis yra paval-

1 — Originalo kalba: anglų.

2 — *Moniteur Belge*, 2001 m. rugpjūčio 8 d., p. 27022.

dus kitam įmonei atstovaujančiam (mandatė par) asmeniui arba įmonės organui (direktorių tarybai, valdybai ir t. t.) ir kad tas asmuo ar organas vadovauja, o darbuotojas (direktorius) jam nedaro didelės įtakos. Asmenims, vadovaujantiems įmonei, kurią sudaro vienas asmuo, įmonės steigėjams ir pagrindiniams akcininkams pažyma bet kuriuo atveju neišduodama [3].

Faktai

4. Byla C-151/04 susijusi su C. Nadin, kuris gyvena Belgijoje ir yra Liuksemburge įsteigtos įmonės *Nadin-Lux SA* darbuotojas ir vykdantysis direktorius. Byla C-152/04 susijusi su J.-P. Durré, kuris taip pat gyvena Belgijoje ir yra taip pat Liuksemburge įsteigtos įmonės *SA Delisalade Lux* darbuotojas ir direktorius. C. Nadin ir J.-P. Durré kartu vadinsiu „atsakovais".

5. Atsakovai 2002 m. kovo mėn. skirtingomis aplinkybėmis Belgijoje buvo sustabdyti policijos patikrinimui. C. Nadin vairavo automobilį, registruotą Liuksemburge ir priklausantį Liuksemburgo įmonei *Credit Lease SA*, kuri jį lizingo būdu nuomojo *Nadin-Lux SA*. J.-P. Durré vairavo automobilį, registruotą *Delisalade Lux SA* vardu. Nė vienas iš pareiškėjų transporto priemonėje neturėjo reikiamos PVM pažymos; kiekvienas nurodė, kad Belgijos PVM institucijos jam tokią pažymą išduoti atsisakė. Atsakovai buvo apkaltinti pažeidę 2001 m. liepos 20 d. Belgijos Karaliaus dekreto 3 straipsnio 2 dalies 2 punktą. *Tribunal de police* atsakovai tvirtino, kad jie laikytini darbuotojais Bendrijos teisės prasme ir kad Karaliaus dekretas neatitinka darbuotojų judėjimo laisvės principo. *Tribunal de police* perdavė šį klausimą Teisingumo Teismui, prašydamas priimti prejudicinį sprendimą šiuo klausimu:

„Ar (EB) sutarties 10, 39, 43 ir 49 straipsniai valstybei narei draudžia priimti priemonę, reikalaujančią, kad darbuotojas, gyvenantis jos teritorijoje, joje įregistruotų transporto priemonę net ir tuo atveju, kai ši transporto priemonė priklauso jo darbdaviui – kitoje valstybėje narėje įsteigtai bendrovei, su kuria šis darbuotojas yra susijęs darbo sutartimi, tačiau kurioje tuo pat metu jis užima akcininko, direktoriaus, laikino valdytojo ar panašias pareigas?"

3 — www.fisconet.fgov.be.

6. Pateiktas klausimas yra tapatus abiejose bylose, nepaisant skirtumo dėl transporto priemonių nuosavybės. Todėl aš manau, kad, kaip siūlo Belgijos vyriausybė, klausimas turėtų būti šiek tiek performuluotas taip, kad būtų klausiama, ar Bendrijos teisė leidžia priimti nacionalinės teisės aktus, įpareigojančius gyventoją registruoti transporto priemonę, jam suteiktą įmonės, kurioje jis dirba ir kuri yra įsteigta kitoje valstybėje narėje, kai darbuotojas yra tos įmonės akcininkas, direktorius ar valdytojas.

7. Be to, ginčijami nacionalinės teisės aktai taikomi tik transporto priemonėms, „asmens naudojamoms darbui". Nei nacionalinis teismas, nei atsakovai, nei Belgijos vyriausybė nekelia asmeninio naudojimo klausimo. Taigi teismo perduotame klausime aš palieku sąlygą, kad susiję darbuotojai (direktoriai) jiems suteiktas transporto priemones naudoja darbo tikslais.

8. Rašytines pastabas pateikė kiekvienas ieškovas, Belgijos, Suomijos ir Jungtinės Karalystės vyriausybės bei Komisija, kurie visi, išskyrus C. Nadin, buvo atstovaujami posėdyje.

Vertinimas

9. Atsakovai ir Komisija teigia, kad į pateiktą klausimą turėtų būti atsakyta neigiamai, o trys vyriausybės, pateikusios pastabas, laikosi priešingos nuomonės.

10. Atsakovai teigia, kad, remiantis *Lawrie-Blum*[4] byla, jie laikytini „darbuotojais" EB 39 straipsnio prasme. Šiuo pagrindu iš bylų *Ledoux*[5] ir *van Lent*[6] išplaukia, kad nacionalinės teisės aktai prieštarauja Bendrijos teisei. Net jei atsakovai nebūtų laikomi darbuotojais, teisės aktai prieštarautų EB 43 straipsniui. Be to, Belgijos Valstybės taryba buvo tos nuomonės, kad teisės aktai prieštarauja 39 ir 43 straipsniams[7].

11. Belgijos vyriausybė pirmiausia teigia, kad ginčijamos nacionalinės priemonės turi būti

4 — 1986 m. liepos 3 d. Sprendimas (66/85, Rink. p. 2121).

5 — 1988 m. liepos 6 d. Sprendimas (127/86, Rink. p. 3741).

6 — 2003 m. spalio 2 d. Sprendimas (C-232/01, Rink. p. I-11525).

7 — 2001 m. rugpjūčio 8 d. Įstatymų leidimo komiteto *avis* (išvada) Nr. 31.530/4, *Moniteur belge*.

aiškinamos kartu su Belgijos Pridėtinės vertės mokesčio kodekso 12a ir 25c straipsniais, kurie įgyvendina Šeštosios PVM direktyvos 28a straipsnio 5–7 dalis [8]. Pagal šias nuostatas prekių tiekimu už atlygį laikomas „apmokestinamojo asmens verslui skirtų prekių perdavimas į kitą valstybę narę", tačiau tiekimu nelaikomas prekių tiekimas į kitą valstybę narę, susijęs, be kita ko, su „laikinu minėtų prekių naudojimu ne ilgiau kaip 24 mėnesius kitos valstybės narės teritorijoje, kurioje tapačioms prekėms, įvežtoms iš trečiosios šalies laikinam naudojimui, galėtų būti įforminta laikinojo įvežimo visiškai atleidžiant nuo importo muitų procedūra". Be to, pagal Reglamento Nr. 2454/93, įgyvendinančio Bendrijos muitinės kodeksą [9], 561 straipsnio 2 dalį laikinasis įvežimo režimas suteikiamas tada, kai asmuo, naudojantis atitinkamą transporto priemonę, dirba pas jos savininką. Belgijos teisėje ši sąlyga yra atspindėta Cirkuliaro Nr. 1/2000 14 straipsnio f dalyje.

12. Toliau Belgija teigia, kad, kadangi nacionalinės teisės aktai nereikalauja jog asmenys, kuriems jie taikomi, registruotų transporto priemonę Belgijoje, kai egzistuoja darbo santykiai, kaip jie apibrėžiami Teisingumo Teismo praktikoje [10], ir kadangi kitais atvejais įmonė, kuri suteikia transporto priemonę, gali ją registruoti Belgijoje, nėra jokio laisvo darbuotojų judėjimo, įsisteigimo laisvės ar paslaugų teikimo laisvės EB 39, 43 ir 49 straipsnių prasme apribojimo. Jei Teisingumo Teismas vis dėlto laikytųsi priešingos nuomonės, Belgijos vyriausybė teigia, kad apribojimai yra visiškai pateisinami tuo pagrindu, jog valstybės narės yra kompetentingos priimti teisės aktus transporto priemonių registracijos srityje [11], ir kad šiomis priemonėmis siekiama užkirsti kelią mokesčių vengimui; be to, priemonės yra proporcingos.

13. Suomijos ir Jungtinės Karalystės vyriausybės teigia, kad valstybė, kurioje yra asmens, naudojančio transporto priemonę, nuolatinė gyvenamoji vieta, turi teisę reikalauti transporto priemonę registruoti. Šis principas neleidžia išvengti mokesčių, lengvina eismo kontrolę bei didina saugumą keliuose ir gali būti taikomas kaip aplinkos apsaugos strategijos dalis [12]; Jungtinė Karalystė priduria, kad tai taip pat yra įplaukų didinimo priemonė.

8 — 1977 m. gegužės 17 d. Tarybos direktyva 77/388/EEB dėl valstybių narių apyvartos mokesčių įstatymų derinimo – Bendra pridėtinės vertės mokesčio sistema: vienodas vertinimo pagrindas (OL L 145, p. 1), iš dalies pakeista 1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos direktyva 91/680/EEB (OL L 376, p. 1).

9 — 1993 m. liepos 2 d. Komisijos reglamentas (EEB), išdėstantis Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/92, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą, įgyvendinimo nuostatas (OL L 253, p. 1), iš dalies pakeistas 2001 m. gegužės 4 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 993/2001 (OL L 141, p. 1).

10 — 1988 m. gegužės 12 d. Sprendimas *Martinez Sala* (C-85/96, Rink. p. I-2691) ir sprendimas *Lawrie-Blum*, minėtas 4 išnašoje.

11 — 2002 m. kovo 21 d. Sprendimas *Cura Anlagen* (C-451/99, Rink. p. I-3193).

12 — Sprendimo *Cura Anlagen* 59 punktas.

14. Komisija teigia, kad į klausimą, ar atsakovams taikytinas EB 39 ar 43 straipsnis, turi atsakyti nacionalinis teismas. Esminis darbo santykių požymis yra tai, ar asmuo yra kito vadovaujamas [13], ar yra pavaldumo santykiuose [14], kai jam taikytinas 39 straipsnis. Bet kuriuo atveju 39 ir 43 straipsniai asmenims, kuriems jie taikomi, suteikia tapačią apsaugą [15]. Šioje byloje, remiantis sprendimu *van Lent* [16], apribojimas neabejotinai egzistuoja; šis apribojimas negali būti pateisintas saugumu keliuose ir problemomis dėl mokestinių įplaukų. Be to, iš ataskaitos Karaliui, pridėtos prie Karaliaus dekreto projekto, matyti, jog aiškus dekreto tikslas buvo užtikrinti, kad Belgijos gyventojai negalėtų išvengti Belgijos kelių mokesčio mokėjimo, o ne skatinti saugumą keliuose.

15. Iš pradžių paminėčiau, kad visos trys vyriausybės, pateikdamos pastabas, nurodo, jog Komisija pripažino [17], kad visiška pasirinkimo laisvė, kurioje valstybėje narėje registruoti transporto priemonę, būtų nepriimtina, nes tai lemtų, kad visos transporto priemonės būtų registruotos valstybėje narėje, kurioje transporto priemonės apmokestinamos mažiausiai, t. y. situaciją, kurią Belgijos vyriausybės atstovas posėdyje apibūdino kaip palankiausių mokesčių ieškojimą. Vis dėlto šis vertinimas man neatrodo susijęs su klausimu, kuris kyla nagrinėjamose bylose. Nebuvo įrodinėjama, kad tokias transporto priemones, kokios nagrinėjamos šiose bylose, turėtų būti leidžiama registruoti bet kurioje valstybėje narėje; klausimas paprasčiausiai yra toks: ar įmonė, kuriai priklauso transporto priemonė ar kuri lizingo būdu nuomoja transporto priemonę, kurią ji suteikia darbuotojui (direktoriui) naudoti darbo tikslais, turėtų galimybę transporto priemonę registruoti valstybėje narėje, kurioje ji iš tikrųjų įsteigta.

16. Nagrinėjamų nacionalinės teisės aktų poveikis iš esmės yra toks, kad Belgijos gyventojai, kurie yra įmonės, įsteigtos kitoje valstybėje narėje, darbuotojai ir kurie yra bendrai atsakingi už šios įmonės reikalus, turi Belgijoje registruoti transporto priemones, jiems suteiktas įmonės ir naudojamas darbo tikslais. Aš sutinku su Komisija, jog siekiant nuspręsti, ar ši situacija yra suderinama su Sutartimi, nebūtina nustatyti, ar atsakovai yra samdomi, ar dirba savo pačių

13 — Sprendimas *Lawrie-Blum* (minėtas 4 išnašoje, 17 punktas) ir 1996 m. birželio 27 d. Sprendimas *Asscher* (C-107/94, Rink. p. I-3089, 25 punktas).

14 — 2001 m. lapkričio 20 d. Sprendimas *Jany ir kt.* (C-268/99, Rink. p. I-8615, 34 punktas).

15 — 1991 m. vasario 5 d. Sprendimas *Roux* (C-363/89, Rink. p. I-273, 23 punktas).

16 — Minėtas 6 išnašoje.

17 — Komisijos aiškinamasis komunikatas dėl transporto priemonių, prieš tai registruotų kitoje valstybėje narėje, tipų nustatymo ir registracijos tvarkos (OL C 143, 1996, p. 4). Taip pat daroma nuoroda į teiginį dėl panašaus veikimo mano išvados bylai *Cura Anlagen*, minėtai 11 išnašoje, 45 punkte.

įmonėje Bendrijos teisės prasme, nes, remiantis nusistovėjusia teismų praktika, EB 39 ir 43 straipsniai suteikia tokią pačią teisinę apsaugą, todėl ekonominės veiklos klasifikavimas neturi reikšmės [18]. Jeigu tai vis dėlto reikėtų nustatyti, tai, be abejo, priklausytų nacionalinio teismo kompetencijai.

17. Taip pat egzistuoja nusistovėjusi teismų praktika, kad nacionalinės nuostatos, trukdančios valstybės narės piliečiui arba atgrasančios jį išvykti iš savo kilmės šalies įgyvendinant savo teisę į judėjimo laisvę, yra šios laisvės kliūtys [19]. Be to, automobilio, suteikto darbuotojui aplinkybėmis, panašiomis į nagrinėjamų bylų, asmeninio naudojimo apribojimų (atsirandančių taikant pridėtinės vertės mokestį reglamentuojančius teisės aktus) klausimu Teisingumo Teismas nusprendė, jog tokių apribojimų poveikis toks, kad „pasienyje gyvenantiems darbuotojams būtų veiksmingai užkertamas kelias pasinaudoti tam tikrais jiems darbdavių suteikiamais privalumais tiktai dėl to, kad jie gyvena valstybėje narėje, į kurią transporto priemonė yra laikinai įvežta, (ir) darbo sąlygų atžvilgiu jie patektų į blogesnę padėtį, palyginti su jų kolegomis, gyvenančiais jų darbdavio šalyje, o tai turėtų tiesioginį poveikį jų judėjimo laisvės įgyvendinimui Bendrijos teritorijoje" [20].

18. Man atrodo, jog šis teiginys *a fortiori* taikytinas šioje byloje, kai pareiga Belgijoje perregistruoti transporto priemonę, suteiktą kitoje valstybėje narėje įsteigtos įmonės ir darbuotojo (direktoriaus) naudojamą darbui, Belgijos gyventojus gali sulaikyti nuo pasinaudojimo su judėjimo laisve susijusiomis teisėmis, šią teisę teisingai kildinant iš EB 39 arba 43 straipsnio. Be to, tikėtina, kad šis principas dar labiau svarbus tokios valstybės narės kaip Belgija, kuri turi sausumos sienas su kitomis keturiomis valstybėmis narėmis ir kuriai dėl to būdingas didelis pasienyje gyvenančių darbuotojų skaičius, atžvilgiu.

19. Nesuprantu, kaip šią išvadą galėtų paveikti Belgijos vyriausybės argumentas, pagrįstas Bendrijos laikinojo įvežimo nuostatomis, nacionaliniu pridėtinės vertės mokesčiu ir muitinės teisės aktais. Šie režimai yra atskiri nuo nacionalinių transporto priemonių registracijos sistemų. Jų taikymas pri-

18 — Sprendimas *Roux* (minėtas 15 išnašoje, 23 punktas).

19 — Minėto sprendimo *Van Lent* 16 punktas.

20 — Sprendimo *Ledoux*, minėto 5 išnašoje, 18 punktas.

klauso nuo daugelio faktorių, kaip antai apmokestinamojo asmens ir laikinojo įvežimo sąvokų apimtis [21]. Todėl nemanau, kad jie turi kokį nors ryšį su minėtu klausimu. Galima pažymėti, kad nė viena iš kitų šalių, Teisingumo Teismui pateikusių pastabas, šių argumentų nepateikė.

20. Kalbant apie pateisinimo klausimą, nė vienas iš pagrindų, kuriais pateikdamos pastabas rėmėsi vyriausybės, man neatrodo logiškas.

21. Belgija pirmiausia remiasi valstybių narių mokestine kompetencija transporto priemonių apmokestinimo ir registracijos srityje, nurodydama šio principo pripažinimą Teisingumo Teismo sprendime *Cura Anlagen* [22].

22. Minėtoje byloje Teisingumo Teismas nusprendė, jog kadangi apskritai motorinių transporto priemonių apmokestinimas nėra suderintas, valstybės narės gali laisvai naudotis savo apmokestinimo galiomis šioje srityje. Tačiau jis pridėjo išlygą, kad šiomis galiomis gali būti naudojamasi „laikantis Bendrijos teisės reikalavimų". Jei nacionalinės priemonės, reglamentuojančios transporto priemonių registraciją, prieštarauja EB 39 ir 43 straipsniams, šios priemonės akivaizdžiai neatitinka Bendrijos teisės, todėl valstybės narės negali tokiu būdu jomis laisvai naudotis.

23. Visos trys vyriausybės kaip pateisinimo pagrindą nurodo reikalingumą kovoti su mokesčių vengimu.

24. Tiesa, kad piktnaudžiaujantiems ar sukčiaujantiems asmenims valstybės narės gali drausti naudotis nuostatomis, susijusiomis su laisvu judėjimu. Vis dėlto tai gali būti daroma tik atskirais atvejais, kai yra tokio elgesio įrodymų. Vien tik piktnaudžiavimo ar sukčiavimo rizika negali būti pateisinamas bendras apribojimas, kuris sudarytų kliūčių *bona fide* naudotis Bendrijos suteiktomis teisėmis [23]. Tokie apribojimai yra neišvengiamai neproporcingi, nes dėl jų teisėtas nau-

21 — Reglamento Nr. 2454/93 561 straipsnio 2 dalis, kuria remiasi Belgijos vyriausybė, iš tikrųjų taikoma, kai asmens, naudojančio transporto priemonę, darbdavys įsisteigęs už Bendrijos muitinės teritorijos ribų.

22 — Minėtas 11 išnašoje.

23 — Žr., pavyzdžiui, 1997 m. liepos 17 d. Sprendimą *Leur-Bloem* (C-28/95, Rink. p. I-4161, 39–44 punktai); 2000 m. rugsėjo 26 d. Sprendimą *Komisija prieš Belgiją* (C-478/98, Rink. p. I-7587, 45 punktas) ir 2002 m. lapkričio 21 d. Sprendimą *X ir Y* (C-436/00, Rink. p. I-10829, 62 punktas).

dojimasis Bendrijos suteiktomis teisėmis tampa neįmanomas.

25. Tiksliau sakant, remiantis nusistovėjusia teismų praktika, nors tikslas užkirsti kelią mokesčių vengimui gali pateisinti ribojančias priemones, kurios specialiai sukurtos neleisti pasinaudoti mokestiniais privalumais sudarant išimtinai dirbtinius susitarimus tam, kad būtų apeinama nacionalinė mokesčių teisė, jis negali pateisinti teisės aktų, apskritai skirtų susitarimams, kuriuos mokesčių mokėtojai gali sudaryti dėl bet kokių priežasčių [24]. Šiame kontekste galima pažymėti, kad Belgijos vyriausybės atstovas per posėdį nurodė, jog tikriausiai esama atvejų, kai transporto priemonės, suteiktos panašiomis į ginčijamą atvejį sąlygomis, registracija Liuksemburge yra visiškai tinkama.

26. Argumento, kad priemonė yra pateisinama dėl priežasčių, susijusių su saugumu keliuose, atžvilgiu aš nesu vieningos nuomonės su vyriausybėmis, pateikiančiomis pastabas, kad tik nacionalinė registracija, taigi ir nacionalinė techninė apžiūra, yra tinkama šiam tikslui pasiekti. Kaip nurodo Komisija, Tarybos direktyva Nr. 96/96 [25] numato abipusį techninės apžiūros patvirtinimo pripažinimą.

27. Bet kuriuo atveju nagrinėjamų nacionalinių priemonių atžvilgiu iš prie Karaliaus dekreto projekto pridėtos ataskaitos Karaliui atrodo, jog aiškus dekreto tikslas buvo užtikrinti, kad Belgijos gyventojai negalėtų išvengti Belgijos kelių mokesčio mokėjimo, o ne padidinti kelių saugumą.

28. Be to, argumentą, kad priemonė reikalinga saugumo keliuose labui, sunku suderinti su faktu, kad ji nereikalauja registruoti transporto priemonių, kitoje valstybėje narėje įsteigtos įmonės suteiktų darbuotojams, kurie nėra vadovai ar daugumos akcijų savininkai.

29. Aš taip pat atmetu argumentą, kuriuo remiasi Suomijos ir Jungtinės Karalystės vyriausybės, kad tik nacionalinė registracija

24 — Žr. naujausią pavyzdį – 2004 m. kovo 11 d. Sprendimą *de Lasteyrie du Saillant* (C-9/02, 50 punktas).

25 — 1996 m. gruodžio 20 d. Tarybos direktyva 96/96/EB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų techninę apžiūrą, suderinimo (OL L 46, p. 1).

leidžia patikimai identifikuoti transporto priemonių savininkus. Kadangi visos valstybės narės turi transporto priemonių registracijos sistemas, transporto priemonės, kad ir kur Bendrijoje ji būtų registruota, savininką būtų galima susekti. Tai tikriausiai tenka daryti, kai turisto ar laikinai atvykusio asmens vairuojama transporto priemonė patenka į eismo įvykį.

30. Argumentas, kad nacionalinė priemonė gali būti pateisinama įplaukų didinimo pagrindu, gali būti išnagrinėtas be ilgų svarstymų. Yra nusistovėjusi Teisingumo Teismo praktika, jog niekuomet negalima remtis mokestinių įplaukų praradimu, kad būtų pateisintas naudojimosi pagrindinėmis teisėmis apribojimas [26].

31. Galiausiai nagrinėsiu argumentą, iškeltą Suomijos ir Jungtinės Karalystės vyriausybių, kad registracija gali būti panaudota kaip aplinkos apsaugos strategijos dalis, tikriausiai kaip priemonė, nustatanti skirtingus mokesčių dydžius, atsižvelgiant į transporto priemonės tipo poveikį aplinkos apsaugai. Taip iš tikro gali būti, ir suprantama, kad aplinkos apsaugos tikslas iš esmės gali pateisinti nacionalines priemones, kurios priešingu atveju pažeistų Sutartimi garantuojamas pagrindines teises [27]. Tačiau ši byla yra susijusi su reikalavimo registruoti tam tikroje valstybėje narėje teisėtumu. Transporto priemonės mokesčio galimas dydis nebuvo ginčijamas, taip pat nebuvo teigta, kad mokestis yra reguliuojamas taip, kad skatintų nežalingas aplinkai transporto priemones. Todėl aš nemanau, kad yra galimybė šioje byloje remtis aplinkos apsauga, kaip pateisinimu iš šio reikalavimo kylančiam Sutarties laisvių ribojimui.

32. Atsižvelgiant į pirmiau išdėstytas aplinkybes, neatrodo būtina nagrinėti EB 10 ar 49 straipsnių, nurodytų pateiktame klausime, nes EB 39 ir 43 straipsnių aiškinimo pakanka atsakyti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui [28]. Galima pažymėti, kad nė vienoje iš Teisingumo Teismo gautų pastabų nėra pateikta argumentų dėl 10 ar 49 straipsnių.

26 — 2002 m. gruodžio 12 d. Sprendimas *De Groot* (C-385/00, Rink. p. I-11819, 103 punktas ir nurodyta teismų praktika) bei sprendimas *X ir Y* (minėtas 23 išnašoje, 50 punktas).

27 — 1988 m. rugsėjo 20 d. Sprendimas *Komisija prieš Daniją* (C-302/86, Rink. p. 4607); 1992 m. liepos 9 d. Sprendimas *Komisija prieš Belgiją* (C-2/90, Rink. p. I-4431) ir 2001 m. kovo 13 d. Sprendimas *PreussenElektra* (C-379/98, Rink. p. I-2099).

28 — 2002 m. sausio 22 d. Sprendimas *Dreessen* (C-31/00, Rink. p. I-663, 30 punktas).

Išvada

33. Taigi aš darau išvadą, kad į *Tribunal de police*, Neufchâteau, pateiktus klausimus reikėtų atsakyti taip:

39 ir 43 straipsniai draudžia nacionalinės teisės aktus, įpareigojančius gyventoją registruoti transporto priemonę, jam suteiktą bendrovės, kurioje jis dirba ir kuri yra įsteigta kitoje valstybėje narėje, kai darbuotojas taip pat yra tos bendrovės akcininkas, direktorius ar valdytojas.