F. G. JACOBS
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2005. május 26. [1]

1. Jelen ügyekben a Tribunal de police (helyi büntető bíróság), Neufchâteau (Belgium), annak eldöntését kérte a Bíróságtól, hogy a közösségi jog megenged-e olyan nemzeti szabályozást, amely a területén lakóhellyel rendelkező személyt arra kötelezi, hogy vetesse nyilvántartásba az őt foglalkoztató, más tagállamban letelepedett társaság által a rendelkezésére bocsátott járművet, amennyiben a munkavállaló egyben a társaság részvényese, vezető tisztségviselője vagy ügyvezetője is, és ha a járművet a foglalkozásának gyakorlásához használja.

A nemzeti szabályozás

2. A járműnyilvántartásról szóló, 2001. július 20-i belga királyi rendelet [2] 3. cikke (2) bekezdésének 2. pontja – azon általános szabály alóli kivételként, amely szerint a Belgiumban lakóhellyel rendelkező személy köteles nyilvántartásba vetetni azt a járművet, amelyet Belgiumban használni kíván – előírja, hogy nem kötelező nyilvántartásba vetetni a személy által a foglalkozásának gyakorlásához használt, e személlyel munkaviszonyt fenntartó külföldi tulajdonos nevén külföldön nyilvántartásba vett járművet; ilyen esetben a belga HÉA hatóságok által kiállított igazolást a járműben kell tartani.

3. A 2000. május 3-i 1/2000. sz. körlevél [3] – amely, úgy tűnik, a közigazgatási gyakorlatot tükrözi – 14. cikke a mentességben való részesülés feltételeit részletezi. A 14. cikk f) pontjának lényege az, hogy az igazolás nem állítható ki, ha a munkáltató társaság, és a munkavállaló e társaságnak egyben a vezető tisztségviselője vagy ügyvezetője is, kivéve ha a munkavállaló bizonyítani tudja, hogy a társasággal tényleges alá-fölérendeltségi viszonyban áll. Ez magában foglalja annak bizonyítását, hogy e munkavállaló a társaság által megbízott más személy vagy társasági

1 — Eredeti nyelv: angol.

2 — Moniteur Belge, 2001. augusztus 8., 27022. o.

3 — www.fisconet.fgov.be.

szerv (igazgatóság, vezetői tanács stb.) alárendeltségében áll, és hogy ez a személy vagy szerv fölérendelt pozícióban van, annak döntéseire a munkavállaló/vezető tisztségviselő érdemi befolyást nem gyakorolhat. Így az egyszemélyes társaságok tagjai, a társaság alapító tagjai és fő részvényesei ilyen igazolásra semmiképpen nem jogosultak.

Tényállás

4. A C-151/04. sz. ügy C. Nadinnal kapcsolatos, aki Belgiumban lakik, és a Luxemburgban bejegyzett Nadin-Lux SA társaság munkavállalója és ügyvezetője. A C-152/04. sz. ügy J.-P. Durrével kapcsolatos, aki szintén Belgiumban lakik, és a szintén Luxemburgban bejegyzett SA Delisalade Lux társaság munkavállalója és vezető tisztségviselője. C. Nadinra és J.-P. Durrére együtt „vádlottak"-ként utalok.

5. 2002 márciusában különböző időpontokban rendőrök ellenőrizték a vádlottakat Belgiumban. C. Nadin Luxemburgban nyilvántartásba vett, a Credit Lease SA of Luxembourg tulajdonában lévő gépkocsival közlekedett, amelyet a Credit Lease SA bérbe adott a Nadin Lux SA számára. J.-P. Durré a Delisalade Lux SA nevén nyilvántartásba vett gépkocsival közlekedett. Egyik vádlott sem tartotta az előírt igazolást a járműben; mindketten azt állították, hogy a belga HÉA hatóság ennek az igazolásnak a kiadását megtagadta számukra. A vádlottakat a 2001. július 20-i királyi rendelet 3. cikkének (2) bekezdése 2. pontjának megsértésével vádolták meg. A Tribunal de police előtt a vádlottak azzal védekeztek, hogy munkavállalónak minősülnek a közösségi jog értelmében, és hogy a királyi rendelet összeegyeztethetetlen a munkavállalók szabad mozgására vonatkozó alapelvvel. A Tribunal de police előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjesztette a Bíróság elé:

„Ellentétes-e az EK 10., EK 39., EK 43. és EK 49. cikkel, ha valamely tagállam olyan intézkedést fogad el, amely a területén lakóhellyel rendelkező munkavállalót valamely jármű nyilvántartásba vételére kötelezi, noha e jármű a munkáltatójának, mint más tagállamban letelepedett, a munkavállalóval munkaviszonyt fenntartó társaságnak a tulajdonát képezi, ám a munkavállaló egyidejűleg részvényes, vezető tisztségviselő, ügyvezetéssel megbízott személy, vagy ehhez hasonló funkciót tölt be?"

6. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés mindkét ügyben azonos, függetlenül az érintett járművek tulajdoni viszonyaiban mutatkozó különbségektől. Erre tekintettel úgy gondolom, hogy – ahogy a belga kormány javasolja – a kérdést kicsit át kellene fogalmazni úgy, hogy a közösségi jog megenged-e olyan nemzeti szabályozást, amely a területén lakóhellyel rendelkező személyt az őt munkaviszonyban foglalkoztató, más tagállamban letelepedett társaság által a rendelkezésére bocsátott jármű nyilvántartásba vételére kötelezi, amennyiben a munkavállaló egyben ennek a társaságnak részvényese, vezető tisztségviselője vagy ügyvezetője is.

7. A szóban forgó nemzeti szabályozás egyébként csak a „személy által a foglalkozásának gyakorlásához használt" járművekre vonatkozik. Sem a nemzeti bíróság, sem a vádlottak, sem a belga kormány nem veti fel a magánhasználat kérdését. Ezért úgy tekintem az előterjesztő bíróság kérdését, hogy az magában foglalja annak fenntartását, hogy az érintett munkavállaló/vezető tisztségviselő erre a célra használja a rendelkezésére bocsátott járművet.

8. Mindegyik vádlott, valamint a belga kormány, a finn kormány, az Egyesült Királyság kormánya és a Bizottság írásbeli észrevételeket terjesztett elő, C. Nadin kivételével mindannyian képviseltették magukat a tárgyaláson is.

Álláspont

9. A vádlottak és a Bizottság előadják, hogy az előterjesztett kérdésre igenlő választ kell adni, míg az észrevételt előterjesztő három kormány ezzel ellentétes véleményt képvisel.

10. A vádlottak előadják, hogy őket a Lawrie-Blum [4]-ügyben foglaltakkal összhangban az EK 39. cikk értelmében vett „munkavállalóknak" kell tekinteni. Ennek alapján a Ledoux [5]— és a van Lent [6]-ügyből az következik, hogy a nemzeti szabályozás a közösségi jogba ütközik. Még ha nem is minősítenék a vádlottakat munkavállalóknak, a szabályozás akkor is az EK 43. cikkbe ütközne. Ezenkívül a belga államtanácsnak az volt a véleménye, hogy a szabályozás az EK 39. és az EK 43. cikkbe ütközik. [7]

11. A belga kormány elsőként előadja, hogy a szóban forgó nemzeti rendelkezéseket a

4 — A 66/85. sz. ügyben hozott ítélet (EBHT 1986., 2121. o.).

5 — A 127/86. sz. ügyben hozott ítélet (EBHT 1988., 3741. o.).

6 — A C-232/01. sz. ügyben hozott ítélet (EBHT 2003., I-11525. o.).

7 — A törvényhozási bizottság 31.530/4. sz. véleménye, Moniteur belge, 2001. augusztus 8.

belga hozzáadottérték-adóról szóló törvény 12a. és 25c. cikkével együttes olvasatban kell értelmezni, amely cikkek a hatodik HÉA irányelv [8] 28a. cikkének (5) és (7) bekezdését hajtják végre. Ezek a rendelkezések ellenérték fejében történő termékértékesítésként kezelik „az adóalany vállalkozásából származó termékek szállítás[át] egy másik tagállamba", azonban kizárják az értékesítésként való minősítésből a más tagállamokba történő, többek között a következőkkel kapcsolatos szállítást: „az említett termékek 24 hónapot meg nem haladó időszakon belül történő ideiglenes használata egy másik tagállam területén, ahol ugyanazon termékek harmadik országból történő behozatala, tekintettel az ideiglenes használatra, az ideiglenes behozatal feltételrendszere alá tartoznak [helyesen: tartozik] az importvámok alóli teljes mentességgel". A Közösségi Vámkódex végrehajtásáról szóló 2454/93/EK rendelet [9] 561. cikkének (2) bekezdése alapján ezenkívül egyértelmű, hogy az ideiglenes behozatalra vonatkozó szabályozás szerinti mentesség attól a feltételtől függ, hogy az érintett járművet használó személyt annak tulajdonosa foglalkoztassa munkaviszonyban. A belga jogban ezt a feltételt az 1/2000. sz. körlevél 14. cikkének f) pontja tükrözi.

12. Belgium következőként előadja, hogy mivel a nemzeti szabályozás a hatálya alá tartozó személyek számára nem teszi kötelezővé a jármű belgiumi nyilvántartásba vételét, ha a Bíróság ítélkezési gyakorlata [10] által meghatározott munkaviszony áll fenn, és mivel más esetekben a járművet rendelkezésre bocsátó vállalkozás nyilvántartásba vetetheti a járművet Belgiumban, nem áll fenn az EK 39., EK 43. és EK 49. cikk szerinti, munkavállalók szabad mozgását vagy a letelepedés szabadságát, illetve a szolgáltatásnyújtás szabadságát érintő korlátozás. Ha azonban a Bíróság ezzel ellentétes álláspontra helyezkedne, a belga kormány előadja, hogy a korlátozásokat teljes mértékben igazolja az az indok, hogy a tagállamoknak joguk van a járműnyilvántartás területén jogszabályokat alkotni [11], és hogy ezek a rendelkezések az adókikerülés megelőzését szolgálják; az intézkedések pedig arányosak.

13. A finn kormány és az Egyesült Királyság kormánya előadja, hogy a járművet használó személy állandó lakóhelye szerinti államnak jogában áll annak nyilvántartásba vételét előírni. Ez a követelmény kizárja az adókikerülést, megkönnyíti a közlekedés ellenőrzését, javítja a közlekedésbiztonságot, és a környezetvédelmi stratégia részeként is alkalmazható; [12] az Egyesült Királyság kormánya továbbá hozzáteszi, hogy az állami bevételek növelésének eszközét is jelenti.

8 — A tagállamok forgalmi adóra vonatkozó jogszabályainak összehangolásáról – közös hozzáadottértékadó-rendszerről: egységes adóalap-megállapításáról szóló, 1977. május 17-i 77/388/EGK tanácsi irányelv (HL 1977. L 145., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 9. fejezet, 1. kötet, 23. o.), különösen annak a 91/680/EGK tanácsi irányelvvel (HL 1991. L 376., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 9. fejezet, 1. kötet, 160. o.) módosított szövegváltozata.

9 — A Közösségi Vámkódex létrehozásáról szóló 2913/92/EGK tanácsi rendelet végrehajtására vonatkozó rendelkezések megállapításáról szóló, 1993. július 2-i 2454/93/EGK bizottsági rendelet (HL 1993. L 253., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 2. fejezet, 6. kötet, 3. o.), különösen annak a 2001. május 4-i 993/2001/EK bizottsági rendelettel (HL 2001. L 141., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 2. fejezet, 11. kötet, 286. o.) módosított szövegváltozata.

10 — A C-85/96. sz. Martinez Sala-ügyben 1998. május 12-én hozott ítélet (EBHT 1998., I-2691. o.) és a 4. lábjegyzetben hivatkozott Lawrie-Blum-ügyben hozott ítélet.

11 — A C-451/99. sz. Cura Anlagen-ügyben 2002. március 21-én hozott ítélet (EBHT 2002., I-3193. o.).

12 — A Cura Anlagen-ügyben hozott ítélet 59. pontja.

14. A Bizottság előadja: annak a kérdésnek a vizsgálata, hogy a vádlottak az EK 39. vagy az EK 43. cikk hatálya alá tartoznak-e, a nemzeti bíróság feladata. A munkaviszony lényeges jellemzője, hogy a személy más irányítása alatt [13] vagy alá-fölérendeltségi viszonyban áll [14], ez esetben a 39. cikk hatálya alá tartozik. Mindenesetre az EK 39. és az EK 43. cikk a hatályuk alá tartozó személyeknek ugyanolyan védelmet nyújt [15]. A jelen ügyben a van Lent-ügyből [16] következően egyértelmű, hogy korlátozás áll fenn; ez a korlátozás nem igazolható a közlekedésbiztonságra és az adóbevételek csökkenésére való hivatkozással. A királyi rendelet tervezetéhez csatolt, a királynak szóló jelentés alapján továbbá világos, hogy a rendelet kifejezett célja annak biztosítása volt, hogy a Belgiumban lakóhellyel rendelkező személyek ne tudják elkerülni a belga útadó fizetését, nem pedig a közlekedés biztonságának javítása.

15. Első gondolatként azt említeném, hogy mindhárom észrevételt előterjesztő kormány megjegyzi: a Bizottság elismerte [17], hogy nem lenne elfogadható a járművet nyilvántartásba vevő tagállam megválasztásának teljes szabadsága, mert ez azzal az eredménnyel járna, hogy az összes járművet a legalacsonyabb mértékű gépjárműadót előíró tagállamban vennék nyilvántartásba, olyan helyzetet eredményezne, amit a belga kormány képviselője a tárgyaláson „adózási forum-shoppingként" jellemzett. Ez a megfontolás azonban nem tűnik számomra relevánsnak a jelen ügyekben felmerült kérdés szempontjából. Nem érveltek amellett, hogy biztosítani kellene a jelen ügyekben szóban forgó járművekkel megegyező helyzetű járművek bármely tagállamban történő nyilvántartásba vételének szabadságát; a kérdés egyszerűen az, hogy a vállalkozásnak, amely tulajdonosa annak a járműnek, vagy lízingeli azt a járművet, amelyet a foglalkozásának gyakorlásához történő használatra a munkavállaló/vezető tisztségviselő rendelkezésére bocsát, jogosult-e ezen jármű nyilvántartásba vételére abban a tagállamban, ahol eredetileg letelepedett.

16. A szóban forgó nemzeti szabályozás lényege alapvetően az, hogy azok a Belgiumban lakóhellyel rendelkező személyek, akik más tagállamban letelepedett társaság munkavállalói, amely társaságban társasági felelősséggel járó pozíciót is viselnek, kötelesek Belgiumban nyilvántartásba vetetni a társaság által a rendelkezésükre bocsátott, és a foglalkozásuk gyakorlásához használt járműveket. Egyetértek a Bizottsággal abban, hogy annak eldöntéséhez, hogy ez a helyzet a Szerződéssel összeegyeztethető-e, nem szükséges meghatározni, hogy jelen ügyekben a vádlottak munkavállalók vagy önálló vállal-

13 — A 4. lábjegyzetben hivatkozott Lawrie-Blum-ügyben hozott ítélet 17. pontja és a C-107/94. sz. Asscher-ügyben 1996. június 27-én hozott ítélet (EBHT 1996., I-3089. o.) 25. pontja.

14 — A C-268/99. sz. Jany-ügyben 2001. november 20-án hozott ítélet (EBHT 2001., I-8615. o.) 34. pontja.

15 — A C-363/89. sz. Roux-ügyben 1991. február 5-én hozott ítélet (EBHT 1991., I-273. o.) 23. pontja.

16 — Hivatkozás a 6. lábjegyzetben.

17 — A Bizottság értelmező közleménye a más tagállamban már nyilvántartásba vett járművek típus-jóváhagyási és nyilvántartásba vételi eljárására vonatkozóan (HL 1996. C 143., 4. o.). Hivatkozom továbbá a 11. lábjegyzetben hivatkozott Cura Anlagen-ügyre vonatkozóan általam előterjesztett indítvány 45. pontjában található, hasonló értelmű megállapításra is.

kozók-e a közösségi jog szempontjából, mivel állandó ítélkezési gyakorlat, hogy az EK 39. és az EK 43. cikk ugyanazt a jogi védelmet biztosítja, és ezért a gazdasági tevékenység besorolásának nincs jelentősége [18]. Ha ennek meghatározását mégis el kellene végezni, akkor az természetesen mindenképpen a nemzeti bíróság feladata lenne.

17. Szintén állandó ítélkezési gyakorlat, hogy az olyan nemzeti rendelkezések, amelyek megakadályozzák valamely tagállam állampolgárait abban, vagy visszatartják attól, hogy a szabad mozgáshoz való jogukat gyakorolva elhagyják származási országukat, e szabadság akadályai [19]. A jelen ügyekkel megegyező körülmények között a munkavállaló rendelkezésére bocsátott gépkocsi magánhasználatára vonatkozó (a hozzáadottérték-adóra vonatkozó szabályozás alkalmazásából eredő) korlátozások kontextusában a Bíróság mindazonáltal úgy rendelkezett, hogy ezeknek a korlátozásoknak a lényege az, hogy „a határon ingázó munkavállalókat ténylegesen megakadályozzák abban, hogy a munkáltatójuk által számukra nyújtott bizonyos előnyöket élvezzenek, pusztán azért, mert abban a tagállamban rendelkeznek lakóhellyel, ahová a járművet ideiglenesen behozták, és így a munkakörülményeket illetően hátrányos helyzetbe hozzák őket a munkáltatójuk államában lakóhellyel rendelkező munkatársaikhoz képest, ami közvetlen hatással van a Közösségen belüli szabad mozgáshoz való joguk gyakorlására" [20].

18. Úgy tűnik számomra, hogy *a fortiori* ez a tétel vonatkozik a jelen ügyre, amelyben a más tagállamban letelepedett munkáltató által rendelkezésre bocsátott és a munkavállaló/vezető tisztségviselő foglalkozásának gyakorlása során használt jármű Belgiumban történő ismételt nyilvántartásba vételére vonatkozó kötelezettség alkalmas arra, hogy a Belgiumban lakóhellyel rendelkező személyeket visszatartsa attól, hogy a szabad mozgáshoz való jogukat gyakorolják, függetlenül attól, hogy e jog valójában az EK 39. vagy az EK 43. cikkből vezethető-e le. Ez az alapelv ezenkívül még inkább relevánsnak mutatkozik olyan tagállam vonatkozásában, mint Belgium, amely négy másik tagállammal határos, így jelentős számú határon ingázó munkavállalója van.

19. Nem látom, hogy a belga kormánynak a Közösség ideiglenes behozatali rendelkezéseire és a nemzeti hozzáadottértékadó- és vámszabályozásra alapított érvelése hogyan érintheti ezt a következtetést. Azok a szabá-

18 — A 15. lábjegyzetben hivatkozott Roux-ügyben hozott ítélet 23. pontja.

19 — A Van Lent-ügyben hozott ítélet 16. pontja.

20 — Az 5. lábjegyzetben hivatkozott Ledoux-ügyben hozott ítélet 18. pontja.

lyok a nemzeti jármű-nyilvántartási rendszerektől függetlenek. Alkalmazásuk számos tényezőtől függ, így például az adóalany és az ideiglenes behozatal fogalmának terjedelmétől [21]. Ezért nem gondolom, hogy ezeknek bármi kihatásuk van az előterjesztett kérdésre. Megjegyezhető, hogy a Bíróság számára észrevételeket előterjesztő többi fél egyike sem foglalkozott ezekkel az érvekkel.

20. Az igazoltság kérdését illetően, az észrevételeket előterjesztő kormányok által említett indokok egyike sem tűnik számomra védhetőnek.

21. Belgium elsőként a tagállamok gépjármű-adóztatás és -nyilvántartás terén fennálló adóztatási jogára hivatkozik, utalva ezen alapelvnek a Bíróság általi, Cura Anlagen-ügyben történt elismerésére. [22]

22. Abban az ügyben a Bíróság rögzítette, hogy mivel a gépjármű-adóztatásra vonatkozó szabályokat többnyire nem harmonizálták, a tagállamok ezen a területen szabadon gyakorolhatják adóztatási jogukat. A Bíróság azonban hozzátette azt a kikötést, hogy ezeket a jogokat „a közösségi jog tiszteletben tartásával" kell gyakorolni. Ha a járműnyilvántartást szabályozó nemzeti rendelkezések ellentétesek az EK 39. és az EK 43. cikkel, akkor nyilvánvalóan összeegyeztethetetlenek a közösségi joggal, és a tagállamok ilyen módon nem gyakorolhatják adóztatási jogukat.

23. Mindhárom kormány hivatkozik az adókikerülés elleni küzdelem szükségességére az igazoltság indokaként.

24. Igaz, hogy a tagállamok megtagadhatják a szabad mozgással kapcsolatos rendelkezésekből származó előnyöket az olyan személyektől, akik visszaélést vagy csalást követtek el. Ezt azonban csak az egyes ügyeket különkülön vizsgálva tehetik meg, amennyiben ezek elkövetése bizonyítható. A visszaélés vagy csalás puszta kockázata nem igazolhatja a közösségi jogok jóhiszemű gyakorlását megakadályozó általános korlátozást [23]. Az ilyen korlátozás szükségszerűen aránytalan,

21 — A belga kormány által hivatkozott 2454/93/EK rendelet 561. cikkének (2) bekezdése valójában akkor alkalmazandó, ha a járművet használó személy munkáltatója a Közösség vámterületén kívül rendelkezik székhellyel.

22 — Hivatkozás a 11. lábjegyzetben.

23 — Lásd például a C-28/95. sz. Leur-Bloem-ügyben 1997. július 17-én hozott ítélet (EBHT 1997., I-4161. o.) 39–44. pontját, a C-478/98. sz., Bizottság kontra Belgium ügyben 2000. szeptember 26-án hozott ítélet (EBHT 2000., I-7587. o.) 45. pontját és a C-436/00. sz., X és Y ügyben 2002. november 21-én hozott ítélet (EBHT 2002., I-10829. o.) 62. pontját.

mivel lehetetlenné teszi a közösségi jogok jogszerű gyakorlását.

25. Részletesebben kifejtve, állandó ítélkezési gyakorlat, hogy míg az adókikerülés megakadályozásának célja igazolja azokat a korlátozó intézkedéseket, amelyek kifejezetten azt a célt szolgálják, hogy a nemzeti adójog megkerülését célzó, teljesen fiktív ügyleteket kizárják az adóelőnyökből, addig ugyanez nem igazolhatja azt a szabályozást, amely általánosan az adófizetők által bármely okból kötött ügyletekre irányul [24]. Megjegyezhető ebben az összefüggésben, hogy a belga kormány képviselője a tárgyaláson azt nyilatkozta, hogy feltehetően vannak olyan esetek, amikor a jelen üggyel azonos körülmények között rendelkezésre bocsátott jármű Luxemburgban történő nyilvántartásba vétele teljesen megfelelő.

26. Azon érv vonatkozásában, amely szerint az intézkedés a közlekedésbiztonsággal összefüggő indokokkal igazolható, nem osztom az észrevételeket előterjesztő kormányok véleményét a tekintetben, hogy csak a nemzeti nyilvántartásba vétel és ennélfogva a nemzeti műszaki vizsgálatokba vetett bizalom lenne alkalmas e cél elérésére. Mint arra a Bizottság rámutat, a 96/96 tanácsi irányelv [25] 3. cikkének (2) bekezdése a műszaki vizsgálatok elvégzésére vonatkozó igazolások kölcsönös elismerését írja elő.

27. Mindenesetre a szóban forgó nemzeti rendelkezések tekintetében a királyi rendelet tervezetéhez csatolt, a királynak szóló jelentés alapján úgy tűnik számomra, hogy ennek a rendeletnek a kifejezett célja annak biztosítása volt, hogy a Belgiumban lakóhellyel rendelkező személyek ne tudják elkerülni a belga útadó fizetését, nem pedig a közlekedés biztonságának javítása.

28. Továbbá nehéz összhangba hozni azt az érvet, hogy az intézkedés a közlekedésbiztonság érdekében szükséges, azzal a ténnyel, hogy az mentesíti a nyilvántartásba vételi kötelezettség alól a más tagállamban letelepedett társaság által azon munkavállalók rendelkezésére bocsátott járműveket, akik nem ügyvezetők vagy többségi tulajdonosok.

29. Nem fogadom el azon, a finn kormány és az Egyesült Királyság kormánya által előadott érvet sem, hogy csak a nemzeti nyilvántar-

24 — Lásd legutóbbi példaként a C-9/02. sz. de Lasteyrie du Saillant ügyben 2004. március 11-én hozott ítélet 50. pontját.

25 — A gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról szóló tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1996. december 20-i 96/96/EK tanácsi irányelv (HL 1997. L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 2. kötet, 514. o.).

tásba vétel teszi lehetővé a járműtulajdonosok megbízható azonosítását. Mivel minden tagállamnak van jármű-nyilvántartási rendszere, a Közösségen belül bárhol nyilvántartásba vett jármű esetében meg kellene tudni találni annak tulajdonosát. Feltehetően éppen ez történik akkor, amikor turista vagy átmeneti időre oda látogató személy által vezetett jármű közúti baleset résztvevője lesz.

30. Azzal az érvvel, hogy a nemzeti intézkedések az állami bevételek növelésének indokával igazolhatók, csak röviden foglalkozom. Állandó ítélkezési gyakorlat, hogy az adóbevételek csökkenése sosem szolgálhat alapvető szabadság gyakorlása korlátozásának igazolásául. [26]

31. Végezetül utalok a finn kormány és az Egyesült Királyság kormánya által előterjesztett azon érvre, amely szerint a nyilvántartásba vétel a környezetvédelmi stratégia részeként alkalmazható, feltehetően olyan eszközök révén, mint a különböző mértékű, a járműtípus környezetre gyakorolt hatását tükröző adók kivetése. Ez természetesen lehetséges, és egyértelmű, hogy a környezet védelmének célja elvileg igazolhatja azokat a nemzeti intézkedéseket, amelyek egyébként a Szerződésben biztosított alapvető szabadságot sértenek [27]. A jelen ügy azonban egy adott tagállamban történő nyilvántartásba vételi kötelezettség jogszerűtlenségére vonatkozik. A fizetendő járműadó mértékét nem említették, nem utaltak továbbá arra sem, hogy az adó lépcsőzetesen úgy változna, hogy a környezetbarát járművek használatát támogassa. Ezért nem gondolom úgy, hogy a jelen ügyben helye van a környezetvédelemre való hivatkozásnak a Szerződésben biztosított szabadságok korlátozásának e követelményből fakadó igazolásául.

32. A fenti elemzés fényében nem tűnik szükségesnek az előterjesztett kérdésben említett EK 10. és EK 49. cikk vizsgálata, mivel az EK 39. és az EK 43. cikk értelmezése elegendő az előterjesztő bíróság kérdésének megválaszolásához [28]. Megjegyezhető, hogy a Bírósághoz benyújtott észrevételek egyike sem tartalmaz semmilyen előadást sem az EK 10., sem az EK 49. cikkel kapcsolatban.

26 — A C-385/00. sz. De Groot-ügyben 2002. december 12-én hozott ítélet (EBHT 2002., I-11819. o.) 103. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat, valamint a 23. lábjegyzetben hivatkozott X és Y ügyben hozott ítélet 50. pontja.

27 — A C-302/86. sz., Bizottság kontra Dánia ügyben 1988. szeptember 20-án hozott ítélet (EBHT 1988., 4607. o.); a C-2/90. sz., Bizottság kontra Belgium ügyben 1992. július 9-én hozott ítélet (EBHT 1992., I-4431. o.) és a C-379/98. sz. PreussenElektra-ügyben 2001. március 13-án hozott ítélet (EBHT 2001., I-2099. o.).

28 — A C-31/00. sz. Dreessen ügyben 2002. január 22-én hozott ítélet (EBHT 2002. I-663. o.) 30. pontja.

I — Végkövetkeztetések

33. Fentiek alapján a Tribunal de police, Neufchâteau által feltett kérdésre a következő válasz adását indítványozom:

Ellentétes az EK 39. és az EK 43. cikkel az a nemzeti szabályozás, amely a tagállamban lakóhellyel rendelkező személyt az őt munkaviszonyban foglalkoztató, más tagállamban letelepedett társaság által a rendelkezésére bocsátott jármű nyilvántartásba vételére kötelezi, amennyiben a munkavállaló egyben ennek a társaságnak részvényese, vezető tisztségviselője vagy ügyvezetője is.