JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
F. G. JACOBS

25 päivänä syyskuuta 2001 [1]

1. Itävallan Handelsgericht Wien tiedustelee tällä ennakkoratkaisupyynnöllä, ovatko tietyt moottoriajoneuvojen rekisteröintiä koskevat kansalliset säännöt sopusoinnussa palvelujen tarjoamisen vapautta ja tavaroiden vapaata liikkuvuutta koskevien perustamissopimuksen määräysten kanssa.

2. Itävallan lainsäädännön mukaan Itävallassa asuvan henkilön, joka tuo maahan muualla rekisteröidyn ajoneuvon käyttääkseen sitä Itävallassa, on toimitettava rekisterikilvet viranomaisille kolmen päivän kuluessa, eikä hän saa käyttää ajoneuvoa tämän jälkeen ennen kuin se on rekisteröity uudelleen Itävallassa. Rekisteröintiä hakevan henkilön asuin- tai kotipaikan tai ainakin päätoimipaikan on oltava Itävallassa, ajoneuvolla on oltava hyväksytyn vakuutuslaitoksen antama vakuutus, sen on läpäistävä tietyt tekniset tarkastukset ja lisäksi siitä on maksettava polttoaineen kulutukseen pohjautuva vero (Normverbrauchsabgabe), jonka osuus ei voi ylittää 16:ta prosenttia ajoneuvon arvosta.

3. Kyseisten määräysten laillisuutta tiedustellaan tapauksessa, jossa saksalainen yhtiö on leasingvuokrannut Saksassa rekisteröidyn ja siellä teknisen hyväksynnän saaneen ajoneuvon itävaltalaiselle yhtiölle kolmeksi vuodeksi. Ajoneuvosta on maksettu vero Saksassa sen käyttöönoton yhteydessä. Saksalainen yhtiö on kyseisen leasingsopimuksen mukaisesti edelleen ajoneuvon omistaja, eikä itävaltalainen yhtiö voi rekisteröidä sitä uudelleen omiin nimiinsä. Kansallisen tuomioistuimen on annettava ratkaisu siitä, onko sopimus jätettävä täyttämättä sen vuoksi, että se on ristiriidassa Itävallan lainsäädännössä asetettujen vaatimusten kanssa, vai estääkö se, että kyseiset vaatimukset ovat itsessään ristiriidassa yhteisön lainsäädännön kanssa, niiden soveltamisen.

Asiaan sovellettava Itävallan lainsäädäntö

4. Nyt esillä olevan asian kannalta merkityksellisimmät Itävallan lait ovat Kraftfahrgesetz (Itävallan laki moottoriajoneuvoista, jäljempänä KFG) ja Normverbrauchsabgabegesetz (Itävallan laki polttoaineen kulutukseen pohjautuvasta verosta, jäljempänä NoVAG).

5. KFG:n 79 §:n mukaan jossain muussa valtiossa rekisteröityjä ajoneuvoja voidaan yleensä käyttää Itävallassa enintään vuoden

1 — Alkuperäinen kieli: englanti.

ajan, mikäli niiden kotipaikka on muualla kuin Itävallassa.

— ajoneuvolla on KFG:n 59 §:n 1 momentin ja 61 §:n 1 momentin mukainen pakollinen liikennevakuutus, jonka on antanut vakuutuslaitos, jolla on lupa harjoittaa kyseisentyyppistä vakuutustoimintaa Itävallassa

6. Jollei toisin osoiteta, ulkomailla rekisteröidyn ajoneuvon kotipaikka on KFG:n 82 §:n 8 momentin mukaan Itävallassa, jos sen tuo Itävaltaan siellä käytettäväksi henkilö, jonka pääasiallinen asuinpaikka tai kotipaikka on Itävallassa. Tällöin ajoneuvoa voidaan käyttää Itävallassa ainoastaan sen maahantuontia seuraavien kolmen päivän ajan. Kun tämä määräaika on päättynyt, rekisteröintiasiakirjat ja rekisterikilvet on toimitettava viranomaisille, ja jos ajoneuvoa halutaan edelleen käyttää Itävallassa, se on rekisteröitävä siellä KFG:n 37 §:n mukaisesti.

— ajoneuvolla on myös KFG:n 57 a §:n mukainen (Itävallassa annettu) tarkastustodistus siitä, että se täyttää käyttöturvallisuutta ja päästörajoja koskevat voimassa olevat vaatimukset

— jostain muusta Euroopan unionin jäsenvaltiosta hankitun ajoneuvon ensimmäisen rekisteröinnin yhteydessä esitetään asianmukainen selvitys siitä, että kaikki vaaditut verot, myös Normverbrauchsabgabe, on maksettu.

7. Jotta ajoneuvo voitaisiin rekisteröidä Itävallassa, seuraavien KFG:n 37 §:n 2 momentissa esitettyjen edellytysten täyttyminen on näytettävä toteen:

8. NoVAG:n mukaan Normverbrauchsabgabe on maksettava silloin, kun ajoneuvo luovutetaan vastikkeellisesti, annetaan vuokralle kaupallisen vuokraustoiminnan puitteissa tai ensirekisteröidään Itävallassa (NoVAG:n 1 ja 2 §, joihin esitetään poikkeuksia 3 §:ssä).

— rekisteröinnin hakija on ajoneuvon laillinen haltija, jonka pääasiallinen asuinpaikka tai kotipaikka (tai, jos on kyse ulkomailla rekisteröidyistä yrityksistä, päätoimipaikka) on Itävallassa

9. NoVAG:n 5 §:n mukaan Normverbrauchsabgaben määränä on yleensä uusien ajoneuvojen osalta tietty osuus ajoneuvon

kauppahinnasta ja muiden ajoneuvojen osalta tietty osuus ajoneuvon todennäköisestä arvonlisäverottomasta luovutushinnasta. NoVAG:n 6 §:n mukainen maksu on yleensä

— sylinteritilavuudeltaan yli 125 cm^3:n moottoripyörien osalta 0,02 prosenttia verotusarvosta kutakin 100 cm^3:n ylittävää cm^3:ä kohti

— muiden ajoneuvojen kuin moottoripyörien osalta 2 prosenttia verotusarvosta kutakin 3 litran kulutuksen 100 kilometrillä ylittävää polttoainelitraa kohti, kun on kyse bensiinimoottoreista, tai kutakin 2 litran kulutuksen 100 kilometrillä ylittävää polttoainelitraa kohti, kun on kyse dieselmoottoreista.

Kyseinen määrä pyöristetään lähimpään kokonaiseen prosenttiyksikköön, eikä se saa ylittää 16:ta prosenttia määräytymisperusteesta.

Asiaan sovellettavat perustamissopimuksen määräykset

10. Perustamissopimuksen määräysten osalta ennakkoratkaisukysymyksessä viitataan EY 28 artiklaan sekä EY 49 artiklaan ja sitä seuraaviin artikloihin.

11. Tavaroiden vapaata liikkuvuutta yhteisössä koskevaan perustamissopimuksen osastoon kuuluvassa EY 28 artiklassa kielletään tuonnin määrälliset rajoitukset ja niitä vaikutukseltaan vastaavat toimenpiteet jäsenvaltioiden välillä. EY 49 artikla ja sitä seuraavat artiklat sisältyvät henkilöiden, palveluiden ja pääomien vapaata liikkuvuutta koskevan osaston palveluja käsittelevään lukuun.

12. EY 49 artiklan mukaan

”kielletään rajoitukset, jotka koskevat muuhun yhteisön valtioon kuin palvelujen vastaanottajan valtioon sijoittautuneen jäsenvaltion kansalaisen vapautta tarjota palveluja yhteisössä”.

13. EY 50 artiklan mukaan ”palvelut” ovat suorituksia, joista tavallisesti maksetaan korvaus ja joita määräykset tavaroiden, pääomien tai henkilöiden vapaasta liikkuvuudesta eivät koske.

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

14. ASL Auto Service-Leasing GmbH (jäljempänä ASL) on ajoneuvojen leasingvuokrausta harjoittava yhtiö, jonka kotipaikka on Saksassa Münchenin lähistöllä sijaitsevassa Pullachissa. Sen ajoneuvokanta käsittää ilmeisesti noin 50 000 ajoneuvoa, joita se leasingvuokraa asiakkailleen. Cura Anlagen Gesellschaft mbH (jäljempänä Cura Anlagen) on yhtiö, jonka kotipaikka on Salzburgissa Itävallassa.

15. ASL ja Cura Anlagen tekivät helmikuussa 1999 leasingsopimuksen, jonka mukaan ASL vuokraa Cura Anlagenille henkilöauton 36 kuukaudeksi kiinteää kuukausimaksua vastaan. Sopimuksen mukaan kuukausimaksuun sisältyvät pakollisen liikennevakuutuksen kustannukset, ja tämän maksun lisäksi on suoritettava lisämaksu jokaisesta tietyn kilometrimäärän ylittävästä 1 000 kilometristä. Sopimus sisälsi Itävaltaa koskevia erityisehtoja, joissa määrättiin erityisesti, että ajoneuvo pysyisi rekisteröitynä ASL:n nimiin, ettei Cura Anlagenilla ollut oikeutta rekisteröidä sitä omiin nimiinsä Saksassa tai muualla ja että ajoneuvoa käytettäisiin pääasiallisesti ainoastaan Itävallassa.

16. ASL:ää vastaan Handelsgerichtissä toukokuussa 1999 nostamassaan kanteessa Cura Anlagen vaati, että ASL määrättäisiin joko rekisteröimään ajoneuvo Itävallassa omiin nimiinsä tai suostumaan siihen, että ajoneuvo rekisteröidään Cura Anlagenin nimiin, sekä maksamaan kummassakin tapauksessa ajoneuvosta 2 460 euron ympäristövero. Toissijaisesti Cura Anlagen vaati sopimuksen vahvistamista puretuksi, koska ajoneuvoa ei voitu käyttää Itävallassa laillisesti.

17. Cura Anlagenin Handelsgerichtissä nostama kanne sisältää myös joitakin muita huomionarvoisia tietoja. Kyseisen asiakirjan mukaan sopimuspuolet olettivat sopimusta tehdessään, että Cura Anlagen voisi käyttää ajoneuvoa Itävallassa laillisesti koko kyseisen kolmen vuoden ajanjakson siitä huolimatta, että se oli rekisteröity Saksassa ASL:n nimiin. Tuotuaan ajoneuvon Itävaltaan Cura Anlagen sai kuitenkin pian tietää, ettei se voisi käyttää saksalaisilla rekisterikilvillä varustettua ajoneuvoa Itävallassa vaan että ajoneuvo olisi rekisteröitävä Itävallassa ja siitä olisi maksettava Normverbrauchsabgabe. Cura Anlagen väittää, että jos sopimuspuolet olisivat olleet tietoisia asiaa koskevista säännöksistä ja voineet ottaa ne huomioon, ajoneuvon rekisteröinnin osalta olisi sovittu, että se suoritetaan Itävallassa joko Cura Anlagenin tai ASL:n nimiin. Viimeksi mainitussa tapauksessa ASL olisi tosin joutunut perustamaan toimipaikan Itävaltaan. Cura Anlagen esittää, että koska sopimuspuolet eivät olleet tietoisia kyseisistä säännöksistä, sopimusta pitäisi joko muuttaa siten, että se voidaan täyttää, tai vahvistaa se puretuksi sillä perusteella, ettei sillä ollut alun alkaenkaan taloudellista perustaa. Cura Anlagen yhtyy ASL:n näkemykseen siitä, että Itävallan lainsäädäntö rajoittaa vapautta tarjota rajat ylittäviä palveluja yhteisössä, mutta on sitä mieltä, että kyseiset rajoitukset ovat perusteltuja yleisen edun vuoksi.

18. ASL esitti kansallisessa tuomioistuimessa puolustuksekseen ensisijaisesti sen,

ettei mikään estä Cura Anlagenia käyttämästä ajoneuvoa Itävallassa alkuperäisen leasingsopimuksen ehtojen mukaisesti, koska niitä Itävallan säännöksiä, joiden väitetään estävän kyseisen käytön, ei voida soveltaa. Kyseiset säännökset ovat ristiriidassa EY 49 artiklan ja sitä seuraavien artiklojen kanssa, koska ne rajoittavat palvelujen tarjoamisen vapautta. Ne eivät ole perusteltuja yleisen edun vuoksi, eikä niitä siten voida soveltaa. Edellä mainittujen seikkojen vuoksi ASL pyysi Handelsgerichtiä esittämään yhteisöjen tuomioistuimelle ennakkoratkaisupyynnön, jotta sen näkemys vahvistettaisiin paikkansapitäväksi.

19. Handelsgericht päätti 10.11.1999 lykätä asian käsittelyä ja esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

"Onko EY 49 artiklaa ja sitä seuraavia artikloja (taikka EY 28 artiklaa) tulkittava niin, että niiden kanssa on ristiriidassa jäsenvaltion A sellainen lainsäädäntö, jolla estetään jäsenvaltioon A sijoittautunutta yritystä käyttämästä jäsenvaltiossa A yli kolme päivää taikka yli vuoden sellaista moottoriajoneuvoa, jonka jäsenvaltioon B sijoittautunut leasingyritys on sille leasingvuokrannut ja joka on rekisteröity jäsenvaltiossa B sinne sijoittautuneen leasingyrityksen nimiin, jos tätä ajoneuvoa ei rekisteröidä (toiseen kertaan) jäsenvaltiossa A?"

20. ASL ja Itävallan, Belgian, Tanskan ja Suomen hallitukset sekä komissio ovat esittäneet yhteisöjen tuomioistuimelle kirjallisia huomautuksia. Ainoastaan ASL, Belgian hallitus ja komissio olivat läsnä suullisessa käsittelyssä.

Tutkittavaksi ottaminen

21. Itävallan hallituksen mukaan ennakkoratkaisukysymys on jätettävä tutkimatta, koska etenkään EY 28 artiklaa koskevalla ennakkoratkaisukysymyksen osalla ei ole merkitystä Handelsgerichtin käsiteltäväksi saatetun asian ratkaisemisen kannalta ja koska kyseinen kansallinen oikeudenkäynti on keinotekoinen asian Foglia vastaan Novello [2] taustalla olleen oikeudenkäynnin tapaan.

22. Itävallan hallituksen ensimmäisen väitteen osalta sitä, onko EY 28 artikla merkityksellinen, on tarkoituksenmukaisempaa tarkastella väitettyjen rajoitusten luonteen tarkastelun yhteydessä. Tässä yhteydessä on riittävää todeta, ettei kysymys koske ainoastaan kyseistä artiklaa. Itävallan hallitus esittää kuitenkin myös, että pääasian oikeudenkäynnissä on kyse yksityisoikeudellisen sopimuksen tulkinnasta ja täyttämisestä eikä KFG:n sään-

2 — Asia 104/79, tuomio 11.3.1980 (Kok. 1980, s. 745, Kok. Ep. V, s. 73) ja asia 244/80, tuomio 16.12.1981 (Kok. 1981, s. 3045, Kok. Ep. VI, s. 251); ks. myös esim. yhdistetyt asiat C-297/88 ja C-197/89, Dzodzi, tuomio 18.10.1990 (Kok. 1990, s. I-3763, Kok. Ep. X, s. 555, 40 kohta); asia C-118/94, Associazione Italiana per il WWF ym., tuomio 7.3.1996 (Kok. 1996, s. I-1223, 15 kohta) ja asia C-129/94, Ruiz Bernáldez, tuomio 28.3.1996 (Kok. 1996, s. I-1829, 7 kohta).

nöksen soveltamisesta. Itävallan hallituksen mielestä esitetyn kysymyksen ja pääasiaa koskevan menettelyn erityisluonteen välillä ei siis ole mitään yhteyttä.

23. Kyseinen väite ei tunnu vakuuttavalta. Handelsgerichtiä ei tosin ole suoranaisesti pyydetty soveltamaan tai olemaan soveltamatta KFG:n tai NoVAG:n riidanalaisia säännöksiä. Tuomioistuimen, jota pyydetään antamaan ratkaisu sopimusten täyttämisestä tai pätevyydestä, on kuitenkin selvästi syytä tietää, ovatko ne kansalliset säännökset, jotka näyttävät estävän kyseisen täyttämisen, päteviä.

24. Toisen väitteen osalta todettakoon, ettei Itävallan hallitus esitä mitään erityisiä perusteluja tälle väitteelleen, jonka mukaan riita on keinotekoinen.

25. Vaikka asiakirja-aineisto antaa tiettyjä perusteita epäillä, että pääasiaa koskeva oikeusriita on luotu keinotekoisesti siinä tarkoituksessa, että yhteisöjen tuomioistuin antaisi ratkaisun yleisesti kiinnostavasta yhteisön oikeuteen liittyvästä kysymyksestä, ei ole epäilystä siitä, että kyseessä on todella tehty sopimus, joka on joko täytettävä tai purettava, millä on vaikutuksia sopimuspuoliin. Päätös, joka kansallisen tuomioistuimen on tehtävä, on ainakin osittain sidoksissa yhteisön oikeutta koskevaan todelliseen kysymykseen. Nyt esillä olevaa asiaa voidaan siten verrata esimerkiksi asiaan Leclerc-Siplec,[3] jossa yhteisöjen tuomioistuin ilmoitti olevansa toimivaltainen vastaamaan esitettyyn kysymykseen siltä osin kuin esitetty kysymys oli merkityksellinen kansallisen menettelyn kohteena olevan asian kannalta, vaikka sekä kantaja että vastaajat olivat yhtä mieltä toivotusta ratkaisusta.

26. Nyt esillä oleva asia on asiasta Foglia vastaan Novello poiketen lisäksi saatettu asianomaisen jäsenvaltion tuomioistuimen käsiteltäväksi. On ehkä valitettavaa, ettei Itävallan hallitus ole asianosaisena pääasiassa, mutta tätä puutetta saattaa kuitenkin lieventää se, että Itävallan hallituksella on oikeus esittää rajoituksetta näkemyksensä yhteisöjen tuomioistuimelle. Se, ettei Itävallan hallitus osallistunut suulliseen käsittelyyn, saattaa olla osoitus siitä, että sille on jo annettu riittävä tilaisuus esittää näkemyksensä.

27. Mielestäni ei ole siten mitään syytä, jonka vuoksi yhteisöjen tuomioistuin ei olisi toimivaltainen tutkimaan nyt esillä olevaa asiaa.

Väitettyjen rajoitusten luonne

28. Kansallinen tuomioistuin tiedustelee, ovatko kyseiset Itävallan säännökset vastoin joko palvelujen tarjoamisen vapautta

3 — Asia C-412/93, Leclerc-Siplec v. TF1 Publicité ja M6 Publicité, tuomio 9.2.1995 (Kok. 1995, s. I-179, 8—16 kohta).

(EY 49 artikla ja sitä seuraavat artiklat) tai tavaroiden vapaata liikkuvuutta (EY 28 artikla ja sitä seuraavat artiklat) koskevia perustamissopimuksen määräyksiä.

29. Useimpien huomautuksia esittäneiden osapuolten mielestä nyt esillä olevaan asiaan liittyvät tosiseikat koskevat palvelujen tarjoamisen vapautta eivätkä tavaroiden vapaata liikkuvuutta, ja yhdyn tähän näkemykseen.

30. Moottoriajoneuvojen leasingin tai vuokraamisen voidaan selvästi katsoa vastaavan EY 50 artiklassa esitettyä määritelmää, koska se on kaupallista toimintaa, josta tavallisesti maksetaan korvaus. Vaikka siinä on lisäksi selvästi kyse tavaroista — ajoneuvoista — kyse ei ole vuokralleantajan vuokralleottajalle toimittamista tavaroista. Tapahtuma koskee pikemminkin vuokralleantajan omistuksessa pysyvien tavaroiden käyttämistä, ja tavaroiden käyttöönantaminen on luonnollisestikin palvelu. Lisäksi ASL korosti suullisessa käsittelyssä, että leasingsopimus on pelkkää autoa huomattavasti laajempi pakettiratkaisu; nyt esillä olevassa asiassa paketti sisälsi myös vakuutuksen.

31. Kuten komissio huomauttaa, yhteisöjen tuomioistuin katsoi asiassa Aro Lease antamassaan tuomiossa,[4] että leasingajoneuvojen vuokraaminen on kuudennessa arvonlisäverodirektiivissä[5] tarkoitettu palvelujen suoritus ja että näissä palveluissa on kyse lähinnä "sopimusten neuvottelemisesta, laatimisesta, allekirjoittamisesta ja hallinnoinnista sekä leasingyhtiön omistuksessa edelleen olevien sovittujen ajoneuvojen luovuttamisesta asiakkaiden käyttöön".

32. Lisäksi komissio esittää, että "palvelujen" tarjoamisen tai suorittamisen käsite on määriteltävä yhteisön lainsäädännössä yhdenmukaisesti. Yhdyn myös tähän näkemykseen; ei ole mitään ilmeistä syytä käyttää erilaisia määritelmiä eri yhteyksissä, millä ainoastaan aiheutettaisiin sekaannusta sellaisten toimintojen oikeudellisen aseman suhteen, joiden määrittely saattaa olla tältä osin ongelmallista. Kuten Itävallan hallitus huomauttaa, yhteisöjen tuomioistuin on lisäksi esittänyt asiassa Eurowings antamassaan tuomiossa,[6] että ilma-aluksen leasing on EY 50 artiklassa tarkoitettu palvelu.

33. Kysymys siitä, onko kyse tavaroista vai palveluista, ei ole kuitenkaan kovin tärkeä. Tärkeämpää on tarkastella sitä, onko kauppaa tosiasiallisesti rajoitettu ja ovatko kyseiset rajoitukset perusteltavissa, oli-

4 — Asia C-190/95, Aro Lease v. Inspecteur der Belastingdienst, tuomio 17.7.1997 (Kok. 1997, s. I-4383, 11 ja 18 kohta); ks. myös asia C-390/96, Lease Plan Luxembourg v. Belgian valtio, tuomio 7.5.1998 (Kok. 1998, s. I-2553, 25 kohta).

5 — Jäsenvaltioiden liikevaihtoverolainsäädännön yhdenmukaistamisesta — yhteinen arvonlisäverojärjestelmä: yhdenmukainen määräytymisperuste — 17 päivänä toukokuuta 1977 annettu kuudes neuvoston direktiivi 77/388/ETY (EYVL L 145, s. 1).

6 — Asia C-294/97, Eurowings Luftverkehr, tuomio 26.10.1999 (Kok. 1999, s. I-7447, 33 kohta).

vatpa kyseessä sitten tavarat tai palvelut. Kaupan luonne ei vaikuta siihen, onko kyse kaupan rajoituksista, ja hyväksyttävissä olevat perustelut ovat kummassakin tapauksessa suurelta osin samat.

Väitetyt rajoitukset

34. Vaikka kansallisen tuomioistuimen kysymys koskee sanamuotonsa perusteella ainoastaan itse rekisteröintivaatimuksen laillisuutta ja kyseiseen vaatimukseen liittyviä määräaikoja, myös muilla rekisteröintiä koskevilla vaatimuksilla on merkitystä laillisuuden tutkimisen kannalta.

35. Yhteisöjen tuomioistuimelle esitetyt huomautukset koskevat suurelta osin sitä, ovatko kyseiset Itävallan säännökset perusteltavissa. Saattaa olla kuitenkin hyödyllistä tarkistaa ensin kussakin tapauksessa, rajoittavatko kyseiset säännökset todella ajoneuvoja koskevien leasingpalvelujen tarjoamista jäsenvaltioiden välillä.

36. Rajoitusten mahdollisten perustelujen osalta huomautettakoon, että EY 55 artiklan ja EY 46 artiklan 1 kohdan määräyksissä yhdessä luettuina sallitaan palvelujen tarjoamisen vapautta koskevat rajoitukset ainoastaan sellaisten kansallisten säännösten perusteella, jotka koskevat "yleisen järjestyksen tai turvallisuuden taikka kansanterveyden perusteella ulkomaalaisiin sovellettavaa erityissääntelyä". Yhteisöjen tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan rajoitukset, joita sovelletaan kansalaisuudesta tai sijoittautumisjäsenvaltiosta riippumatta, voivat olla sallittuja myös, jos ne ovat objektiivisesti perusteltuja yleisen edun mukaisten pakottavien syiden vuoksi. Tällaisten rajoitusten on oltava suhteellisuusperiaatteen mukaisia: niillä on voitava saavuttaa niillä tavoiteltu päämäärä, eikä niillä saa rajoittaa kyseistä vapautta enempää kuin on välttämätöntä tavoitellun päämäärän saavuttamiseksi. [7]

Rekisteröintivaatimus

Rajoituksen olemassaolo

37. Rajoittaako vaatimus, jonka mukaan Itävaltaan sijoittautuneen henkilön Itävaltaan siellä käytettäväksi tuoma ajoneuvo on rekisteröitävä (uudelleen) Itävallassa, ajoneuvoja Itävallan ulkopuolella vuokraavien leasingyritysten vapautta tarjota palveluja Itävallassa?

7 — Ks. viimeksi mm. asia C-165/98, Mazzoleni ja ISA, tuomio 15.3.2001 (Kok. 2001, s. I-2189, 25 ja 26 kohta).

38. Suomen hallituksen mukaan rekisteröintivaatimuksen sinänsä ei voida katsoa rajoittavan jäsenvaltioiden välistä palveluiden kauppaa, ellei maahan tuotuihin ajoneuvoihin kohdisteta ankarampia vaatimuksia kuin maassa jo oleviin ajoneuvoihin.

39. Olen eri mieltä. Jos ajoneuvo on rekisteröitävä (uudelleen) Itävallassa, ajoneuvoja vuokraavan saksalaisen leasingyrityksen on vaikeampi tarjota palveluja Itävallassa kuin Saksassa sekä vaikeampi tarjota palveluja Itävallassa kuin vastaavien Itävaltaan sijoittautuneiden yritysten. Yhteisöjen tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan 49 artiklassa "edellytetään kaikkien rajoitusten poistamista, vaikka niitä sovellettaisiin erotuksetta sekä kotimaisiin palvelujen tarjoajiin että muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneisiin palvelujen tarjoajiin, jos näillä rajoituksilla estetään toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen, siellä vastaavanlaisia palveluja lainmukaisesti tarjoavan henkilön toiminta, haitataan tätä toimintaa tai tehdään se vähemmän houkuttelevaksi". [8]

40. Edellä esitetyn vuoksi kysymystä siitä, rajoittavatko tässä tarkoitetut erityiset määräajat palvelujen tarjoamisen vapautta, ei ole tarpeen tarkastella erillisenä kysymyksenä. Huomattakoon kuitenkin, että KFG:n 79 §:ssä esitetty vuoden rajoitus ei yleensä vaikuta palvelujen tarjoamiseen jäsenvaltioiden välillä. Koska kyseistä rajoitusta sovelletaan ajoneuvoihin, joiden kotipaikka *ei* ole Itävallassa, se vaikuttaa useimmiten ainoastaan tapauksiin, joissa vuokralleottaja on sijoittautunut maan ulkopuolelle mutta käyttää ajoneuvoa maassa kauan. Mielestäni vuokralleantajan vuokralleottajalle tarjoamaan palveluun ei liity tällöin mitään rajat ylittävää kauppaa koskevaa näkökohtaa.

Perustelut

41. Tutkittaessa rekisteröintivaatimuksen perusteltavuutta on tästä huolimatta tutkittava sekä vaatimuksen periaatteellista perusteltavuutta että asetetun määräajan perusteltavuutta.

42. Siltä osin kuin on kyse vaatimuksen periaatteellisesta perusteltavuudesta komissio ja jäsenvaltiot korostavat yleiseen järjestykseen ja liikenneturvallisuuteen liittyviä näkökohtia, jotka ovat minunkin mielestäni merkityksellisiä. On monestakin syystä tärkeää, että yleisillä teillä käytettävät ajoneuvot ovat helposti tunnistettavissa ajoneuvokohtaisten rekisterikilpien avulla. Rekisteriä ylläpitävän jäsenvaltion rekisteritiedoista voidaan tarvittaessa tarkistaa muun muassa ajoneuvon omistajan ja/tai virallisen haltijan henkilöllisyys liikennerikkomusten tai rikosepäilyjen yhteydessä sekä valvoa pakollisten vakuutus-, katsastus- ja maksuvelvoitteiden kaltaisten lakisääteisten velvoitteiden noudat-

8 — Ks. viimeksi asia C-58/98, Corsten, tuomio 3.10.2000 (Kok. 2000, s. I-7919, 33 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

tamista. Tällaisten toimenpiteiden avulla voidaan torjua petoksia ja rikoksia ja ennen kaikkea niiden avulla voidaan parantaa liikenneturvallisuusvaatimusten noudattamista ja rangaista kyseisten vaatimusten noudattamatta jättämisestä.

43. ASL väittää, että rekisteröinti alkuperäjäsenvaltiossa on riittävä. Se korostaa sitä, että moottoriliikennettä koskevaan Pariisin vuoden 1926 yleissopimukseen, maantieliikennettä koskevaan Geneven vuoden 1949 yleissopimukseen tai maantieliikennettä koskevaan Wienin vuoden 1968 yleissopimukseen liittyneessä valtiossa rekisteröityä ajoneuvoa voidaan käyttää Itävallassa vapaasti (edellyttäen, että sitä ei ole tuonut maahan Itävallan kansalainen Itävallassa käytettäväksi). Kaukaisten maiden rekisterikilvillä varustettujen ajoneuvojen lisäksi Itävallan teillä liikkuu näin ollen päivittäin kymmeniä tuhansia matkailijoiden, rajatyöntekijöiden ja ulkomaalaisten liikemiesten kuljettamia ajoneuvoja, jotka on rekisteröity Unkarissa, Turkissa, Jugoslaviassa, Kroatiassa, Saksassa tai Italiassa. Poliisin toimialaan kuuluvia ja hallinnollisia kysymyksiä koskevaa oikeudellista yhteistyötä koskevan Saksan ja Itävallan välisen sopimuksen ansiosta kaikki Saksassa rekisteröityjä ajoneuvoja koskevat tarvittavat tiedot ovat aina välittömästi saatavilla.

44. Edellä esitetty väite vaikuttaa melko perustellulta. Tietoteknisten sovellusten sekä poliisi- ja hallinnollisen yhteistyön lisääntyessä lähitulevaisuudessa Itävallan viranomaisten on yhtä helppoa hankkia (tarvittaessa muun muassa vuokralleottajan henkilöllisyyttä koskevia) tietoja Suomessa, Portugalissa, Kreikassa tai Irlannissa rekisteröidyistä ajoneuvoista kuin tällä hetkellä on Itävallassa rekisteröidyistä ajoneuvoista. Vaikuttaa kuitenkin siltä, ettei kyseistä tavoitetta ole vielä saavutettu. Vaikka järjestelmän voitaisiin lisäksi katsoa toimivan jo Itävallan ja Saksan välillä, yhteisön oikeuden kannalta ei voida päätyä sellaiseen lopputulokseen, että Itävallassa toimivia ajoneuvoleasingiä harjoittavia yrityksiä syrjittäisiin sillä perusteella, ovatko ne sijoittautuneet Saksaan vai johonkin toiseen jäsenvaltioon.

45. Kuten komissio ja jäsenvaltiot korostavat, rekisteröintivaltio ei myöskään vastaa ainoastaan ajoneuvoa koskevien tietojen tallettamisesta vaan valvoo myös ajoneuvon liikennekelpoisuutta, ja sillä on oikeus periä useita ajoneuvokohtaisia veroja. Moottoriajoneuvojen verotusta ei ole yhdenmukaistettu, ja se vaihtelee jäsenvaltioittain hyvin paljon.[9] Kuten komissio korosti toisessa jäsenvaltiossa ennestään rekisteröityjen ajoneuvojen tyyppihyväksyntä- ja rekisteröintimenettelystä antamassaan tulkitsevassa tiedonannossa,[10] yksityishenkilön ei voida antaa vapaasti valita sitä jäsenvaltiota, jossa

9 — Komission esittämät luvut osoittavat, että verotuksen taso saattaa vaihdella jäsenvaltioittain 15 prosentista 218 prosenttiin auton nettohinnasta.

10 — EYVL 1996, C 143, s. 4, tiedonannon 12 kohta.

hänen ajoneuvonsa rekisteröidään, sillä tällöin kaikki ajoneuvot rekisteröitäisiin siinä jäsenvaltiossa, jossa verotus on keveintä. Vaikka tämä toteamus koski ajoneuvojen yksityisomistusta, sama pätee myös leasingjärjestelyihin — jos jäsenvaltion saisi valita vapaasti, kaikki ajoneuvoleasingiä harjoittavat yritykset sijoittautuisivat siihen jäsenvaltioon, jossa verotus on keveintä.

46. Komissio esitti kyseisessä tiedonannossa, että jokaisen henkilön on rekisteröitävä ajoneuvonsa siinä jäsenvaltiossa, jossa hänellä on direktiivin 83/182/ETY määritelmän mukainen pysyvä asuinpaikka [11] eli jossa hän asuu pysyvästi henkilökohtaisten ja/tai ammatillisten sitoumustensa vuoksi. Vaikuttaa siltä, että Itävallan sääntöjen perustana on samankaltainen periaate, vaikka niissä korostetaankin omistajan sijasta käyttäjää sekä käyttöä Itävallassa.

47. Tämä lähestymistapa vaikuttaa minusta täysin perustellulta. Jos ajoneuvoa käyttää pääasiallisesti kyseisessä jäsenvaltiossa sinne sijoittautunut henkilö tai yhteisö, ainoa järkevä sääntö on, että asiakirjoja on säilytettävä kyseisessä jäsenvaltiossa, jonka on valvottava myös ajoneuvojen liikennekelpoisuutta ja sellaisten verojen perimistä, joiden katsotaan olevan tarpeen ajoneuvon käytön edellyttämien tieinfrastruktuurin ja ympäristönsuojelutoimenpiteiden rahoittamiseksi. Tätä näkökohtaa voidaan havainnollistaa kuvittelemalla niitä käytännön vaikeuksia ja verotulojen vääristymistä, joita kaikkien Tanskassa (jossa ajoneuvoverot ovat ilmeisesti yhteisön korkeimpia) vuokrattujen ajoneuvojen rekisteröimisestä Italiassa (jossa kyseiset verot ovat ilmeisesti matalimpia) aiheutuisi. Rekisteröintivaatimus vaikuttaa siis täysin perustellulta liikenneturvallisuuden edistämisen ja veronkierron torjunnan kannalta.

48. Vaikka tällaisten yleistä etua koskevien pakottavien syiden vuoksi on perusteltua, että Itävallan kansalaisen Itävaltaan siellä käytettäväksi tuoma vuokra-ajoneuvo on myös rekisteröitävä Itävallassa, velvollisuus suorittaa uudelleenrekisteröinti kolmen päivän kuluessa ylittää mielestäni kuitenkin selvästi sen, mikä on tarpeen tämän päämäärän saavuttamiseksi, ja on siten suhteeton.

49. Vaikka oletettaisiin varsin epärealistisesti, että ne viranomaiset, joita asia koskee, pystyvät täyttämään tarvittavat muodollisuudet miltei välittömästi, määräaika, jonka kuluessa ajoneuvon käyttäjän on jätettävä hakemuksensa, tuntuu siltikin kohtuuttoman lyhyeltä. Kuten ASL on todennut, monia ulkomailla rekisteröityjä autoja voidaan käyttää Itävallassa tätä pidempiä ajanjaksoja, eikä näytä olevan mitään syytä, jonka vuoksi uudelleenrekisteröintiä olisi käytännössä vaadittava jo rajanylityksen yhteydessä ainoastaan sen vuoksi, että käyttäjä asuu kyseisessä maassa. Sen sijaan saattaisi olla hyväksyt-

11 — Yhteisön alueella tiettyjen kulkuneuvojen väliaikaisessa maahantuonnissa sovellettavista verovapautuksista 28 päivänä maaliskuuta 1983 annettu neuvoston direktiivi 83/182/ETY (EYVL L 105, s. 59); pysyvän asuinpaikan määritelmä esitetään 7 artiklan 1 kohdassa. Ks. myös asia C-297/89, Ryborg, tuomio 23.4.1991 (Kok. 1991, s. I-1943) ja hiljattain asia C-262/99, Louloudakis, tuomio 12.7.2001 (Kok. 2001, s. I-5547).

tävää vaatia rekisteröintihakemuksen jättämistä suhteellisen lyhyen ajanjakson kuluessa edellyttäen, että vuokralleottaja voi käyttää ajoneuvoa edelleen alkuperäisen rekisteröinnin perusteella siihen asti, kun tarvittavat muodollisuudet on täytetty, eli jos taataan se, että ajoneuvon käyttämistä ei tarpeettomasti keskeytetä. Jostain toisesta jäsenvaltiosta vuokrattavan leasingajoneuvon käytöstä aiheutuvien lisärasitteiden määrä on pidettävä mahdollisimman pienenä.

50. Myös leasingsopimuksen kesto on otettava huomioon. Nyt esillä olevassa asiassa kesto on kolme vuotta, mikä saattaa olla varsin tavanomaista tämäntyyppisissä järjestelyissä. Ajoneuvoja vuokrataan kuitenkin myös lyhyemmiksi ajanjaksoiksi, jolloin ehdot saattavat olla erilaisia. Yhteisöjen tuomioistuimelle esitetyistä asiakirjoista ei käy ilmi, riittääkö leasingvuokra-ajan lyhyt kesto — sovellettaessa KFG:n 82 §:n 8 momenttia — todisteeksi siitä, ettei ajoneuvon kotipaikka ole Itävallassa, ja jos näin on, kuinka lyhyt keston pitäisi siinä tapauksessa olla. Mitä lyhyempi kesto on, sitä perusteettomammalta rajoitukselta tuntuu vaatimus, jonka mukaan ajoneuvo on rekisteröitävä uudelleen Itävallassa, jotta sitä voitaisiin käyttää siellä, ja joka edellyttää päinvastaisten muodollisuuksien täyttämistä vuokra-ajan päättyessä.

51. Yhteisöjen tuomioistuinta ei pyydetä täsmentämään perusteltavissa olevaa määräaikaa rekisteröintiä varten, eikä sen tarvitse antaa tästä erityistä ratkaisua. Sen sijaan yhteisöjen tuomioistuimelta tiedustellaan, ovatko nyt esillä olevassa asiassa tarkoitetut määräajat (kolme päivää ja yksi vuosi) sopusoinnussa palvelujen tarjoamisen vapauden kanssa. Tältä osin kolmen päivän määräaika vaikuttaa täysin perusteettomalta. Sen sijaan vuoden määräaikaa, vaikka sillä siis tuskin on käytännön vaikutuksia jäsenvaltiosta toiseen suuntautuvaan ajoneuvojen leasingiin, ei voida mitenkään pitää kohtuuttoman lyhyenä.

52. Direktiivin 83/182/ETY [12] mukaista lähestymistapaa voidaan pitää yleisenä vertailukohtana, vaikka direktiivissä ei säädetä erikseen tapauksesta, jossa ajoneuvon maahantuoja asuu tuontimaassa. Direktiivissä säädetyt vapautukset veroista myönnetään periaatteessa joko keskeytymättömäksi tai useasta osasta muodostuvaksi kuuden kuukauden määräajaksi kahdentoista kuukauden ajalta. [13] Kuuden kuukauden määräaikaa ei siten katsottaisi välttämättä kohtuuttoman lyhyeksi jostain toisesta jäsenvaltiosta leasingvuokrattujen ajoneuvojen ollessa kyseessä. Tämä kysymys koskee kuitenkin alaa, jolla jäsenvaltioille on annettava harkintavaltaa, koska asiasta ei ole säädetty erikseen yhteisön lainsäädännössä. Jäsenvaltiot saattavat ymmärrettävistä syistä haluta määrätä edellä mainittua lyhyemmän määräajan valvonnan tehostamiseksi, jos ajoneuvon käyttäjä asuu maassa. Kyseinen määräaika ei saa kuitenkaan olla niin lyhyt, että vaadittujen muodollisuuksien täyttäminen sen kuluessa on mahdotonta tai kohtuuttoman hankalaa.

12 — Mainittu edellä alaviitteessä 11.

13 — Ks. 3 ja 4 artikla.

Asuin- tai toimipaikkaa koskeva vaatimus

Rajoituksen olemassaolo

53. On ilmeisesti riidatonta, että vaatimus, joka koskee Itävaltaan sijoittautuneen henkilön siellä käyttämän ajoneuvon rekisteröintiä Itävaltaan sijoittautuneen henkilön nimiin, heikentää Itävallan ulkopuolelle sijoittautuneiden yritysten mahdollisuuksia tarjota palveluja kyseisessä valtiossa tai tekee palvelujen tarjoamisesta vähemmän houkuttelevaa.

54. Tämän vaatimuksen vuoksi vuokralleantajalla on joko oltava toimipaikka Itävallassa tai hänen on annettava vuokralleottajan (tai jonkun muun Itävaltaan sijoittautuneen henkilön) rekisteröidä ajoneuvo omiin nimiinsä. Ensin mainitun vaihtoehdon on todettu rajoittavan palvelujen tarjoamisen vapautta, koska sen toteuttaminen on hankalaa ja koska siitä aiheutuu kustannuksia. Toinen vaihtoehto puolestaan edellyttää luopumista joistakin sellaisista etuoikeuksista, jotka vuokralleantaja ajoneuvon omistajana odottaa yleensä voivansa säilyttää.

Perustelut

55. Rekisteröinti edellyttää nimeä, jolle ajoneuvo rekisteröidään. On kaikkien osapuolten edun mukaista, että tämä nimi on ajoneuvosta vastuussa olevan henkilön nimi, koska näin taataan sekä kyseisen henkilön että viranomaisten kannalta mahdollisimman tehokas valvonta. Jos ajoneuvo vuokrataan suhteellisen pitkäksi ajaksi, sekä vuokralleantajalla että vuokralleottajalla on kuitenkin pitkäaikainen vastuu kannettavanaan. Vastauksesta, jonka komissio on antanut yhteisöjen tuomioistuimen esittämään tietopyyntöön, käy ilmi, että eri jäsenvaltiot ovat ratkaisseet ongelman eri tavoin. Vaikuttaa siltä, että paras keino ottaa huomioon kaikkien osapuolten edut on rekisteröidä ajoneuvo kummankin osapuolen nimiin. Toisaalta sen, ettei ajoneuvoa voida missään tapauksessa rekisteröidä omistajan nimiin, saatetaan katsoa loukkaavan hänen oikeuksiaan.

56. Vaikuttaa siltä, etteivät Itävallan säännökset estä rekisteröintiä vuokralleantajan nimiin, edellyttäen, että hänellä on toimipaikka Itävallassa. Itävallan hallitus korostaa, että liikennerikkomusten yhteydessä saattaa usein olla tarpeen vaatia henkilöä, jonka nimiin ajoneuvo on rekisteröity, antamaan tietoja ajoneuvoa tiettynä ajankohtana kuljettaneen henkilön henkilöllisyydestä. Kyseisiä tietoja on vaikea saada, jos niitä on pyydettävä johonkin toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneelta henkilöltä. Komission mukaan olisi riittävää, että ajoneuvo rekisteröidään vuokralleantajan nimiin, vuokralleottajan yhteystiedot ilmoitetaan samalla ja viimeksi mainittu velvoitetaan noudattamaan omalta osaltaan kaikkia ajoneuvon rekisteröinnistä ja käytöstä seuraavia velvollisuuksia; näin ei rajoiteta myöskään vuokralleantajan vapautta tarjota palveluja.

57. Itävallan hallituksen väite on paikkansapitävä. Jos Itävaltaan sijoittautuneen henkilön käytössä oleva ajoneuvo, jonka kotipaikka on Itävallassa, on rekisteröity ainoastaan jonkin satojen tai jopa tuhansien kilometrien päähän sijoittautuneen leasingyhtiön nimiin, asianmukaisen valvonnan toteuttaminen saattaa olla äärimmäisen vaikeaa. Toisaalta myös komission huoli omistajan oikeuksista on perusteltu. Jos vuokralleantaja pystyy suojaamaan kyseiset oikeudet ainoastaan rekisteröimällä ajoneuvon omiin nimiinsä, vaatimus, jonka mukaan asuinpaikan tai toimipaikan on sijaittava Itävallassa, ylittää sen, mikä on tarpeen tavoitellun päämäärän saavuttamiseksi.

58. Yhteisöjen tuomioistuimelle toimitetut Itävallan säännöksiä koskevat tiedot eivät ole kuitenkaan välttämättä täydellisiä, ja lopullinen ratkaisu siitä, ovatko rajoitukset suhteellisuusperiaatteen mukaisia, on jätettävä kansalliselle tuomioistuimelle, jolla on paremmat edellytykset suorittaa kyseinen arviointi. Jos rekisteröinti voidaan suorittaa samanaikaisesti Itävaltaan sijoittautuneen osapuolen (vuokralleottaja) ja Itävallan ulkopuolelle sijoittautuneen osapuolen (vuokralleantaja) nimiin, jos omistusta ja hallintaa varten on erilliset rekisterit tai jos on olemassa jokin muu keino, jonka avulla vuokralleantajan oikeudet voidaan kirjata ja suojata riittävän hyvin, asuinpaikkavaatimus ei vaikuta suhteettomalta, eikä se itse asiassa tällöin edes rajoittaisi palvelujen tarjoamisen vapautta. Sen sijaan jos tällaista mahdollisuutta ei ole, vaatimus ylittää mielestäni sen, mikä on tarpeen tavoitellun päämäärän saavuttamiseksi, ja muodostaa siten palvelujen tarjoamisen vapauden kielletyn rajoituksen.

Vakuutusvaatimukset

Rajoituksen olemassaolo

59. Jos ajoneuvolle, joka leasingvuokrataan Itävaltaan sijoittautuneelle henkilölle tässä jäsenvaltiossa käytettäväksi, on hankittava vakuutus sellaisesta vakuutuslaitoksesta, jolla on lupa harjoittaa vakuutustoimintaa Itävallassa, rajoittaako tämä ajoneuvojen leasingvuokrausta harjoittavien muualle sijoittautuneiden yhtiöiden vapautta tarjota palveluja Itävallassa?

60. Vaikuttaa kiistatta siltä, että tällainen sääntö ainakin saattaa rajoittaa vapautta harjoittaa kyseiseen jäsenvaltioon sijoittautuneille asiakkaille suunnattua ajoneuvojen leasingvuokrausta sellaisten tätä toimintaa harjoittavien yritysten osalta, jotka ovat saattaneet sopia etuusjärjestelyistä Itävallan ulkopuolelle sijoittautuneiden vakuutusyhtiöiden kanssa, koska ne saattavat joutua tekemään sen vuoksi epäsuotuisampia sopimuksia, ja kyseinen sääntö rajoittaa joka tapauksessa asiakkaiden vapautta valita käyttämänsä vakuutusyhtiö. Tältä osin merkitystä nyt esillä olevan asian kannalta on myös sillä, mitä tarkoitetaan vakuutuslaitoksella, jolla on lupa harjoittaa vakuutustoimintaa Itävallassa. Palaan tähän kysymykseen tarkastellessani kyseisen vaatimuksen mahdollista perusteltavuutta.

61. Sen määrittämiseksi, onko vaatimus rajoittava jossain yksittäistapauksessa, on otettava huomioon myös asianomaisen leasingsopimuksen ehdot, kuten se, onko vakuutus vuokralleantajan vai vuokralle-

ottajan vastuulla. Nyt esillä olevassa asiassa vaikuttaa siltä, että ASL oli hankkinut autolle vakuutuksen saksalaiselta vakuutusyhtiöltä. Vakuutus muodosti osan Cura Anlagenin maksamasta kuukausivuokrasta, mikä on varsin yleistä leasingvuokraamista koskevien pakettiratkaisujen yhteydessä. Kyseistä käytäntöä ei ehkä noudateta kuitenkaan kaikkien pitkäaikaisten leasingsopimusten yhteydessä (lyhytaikaisten leasingsopimusten yhteydessä se sen sijaan on tavanomainen käytäntö), mutta se, ettei vaatimuksella ole joissain tapauksissa mitään tosiasiallisia vaikutuksia vuokralleantajan liiketoimiin, ei poista sitä tosiseikkaa, että vaatimus on periaatteessa luonteeltaan rajoittava. Ainakin kyseinen vaatimus rajoittaa aina vuokralleantajan vapautta valita ajoneuvojensa osalta toteutettavat vakuutusjärjestelyt.

Perustelut

62. Edellä tarkoitetun kaltaisen rajoituksen mahdollisia perusteluja on tarkasteltava yhteisön sellaisten direktiivien pohjalta, joissa säädetään huomattavan yksityiskohtaisesti vakuutuspalvelujen ja erityisesti moottoriajoneuvoja koskevien vakuutusten tarjoamisesta. Tällöin on pidettävä mielessä, että kaikkien julkisilla teillä käytettävien ajoneuvojen vakuuttamista koskevan velvollisuuden noudattamisen valvonta ja täytäntöönpano kuuluu sen jäsenvaltion viranomaisille, jossa ajoneuvo on rekisteröity.

63. Kuten komissio korostaa, vastaus määräytyy suurelta osin sen perusteella, mikä merkitys on ilmaisulla "vakuutuslaitoksen, jolla on lupa harjoittaa kyseisentyyppistä vakuutustoimintaa Itävallassa" ("mit einem zum Betrieb dieses Versicherungszweiges in Österreich berechtigten Versicherer"). [14]

64. Jos kyseisellä ilmauksella tarkoitetaan sitä, että vakuutuslaitoksen päätoimipaikan on oltava Itävallassa ja että sillä on oltava siellä sellainen "virallinen toimilupa" (behördlichen Zulassung), josta säädetään muuta vakuutusta kuin henkivakuutusta koskevissa direktiiveissä, [15] rajoitus on selvästi perusteeton. Jos ilmauksella sen sijaan tarkoitetaan pelkästään sitä, että vakuutuslaitoksella on oltava kyseisten direktiivien mukainen oikeus tarjota palvelujaan Itävallassa, kyse on edelleen rajoituksesta, mutta rajoitus vaikuttaa perustellulta.

65. Direktiivin 73/239/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna, 7 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa: "Toimilupa on voimassa koko yhteisössä. Sillä sallitaan yrityksen harjoittaa liiketoimintaa yhteisössä joko sijoittautumisvapauden tai palvelujen tarjoamisen vapauden perusteella."

14 — KFG:n 59 §:n 1 kohta.

15 — Muun ensivakuutusliikkeen kuin henkivakuutusliikkeen aloittamista ja harjoittamista koskevien lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten yhteensovittamisesta 24 päivänä heinäkuuta 1973 annettu ensimmäinen neuvoston direktiivi 73/239/ETY (EYVL L 228, s. 3); muuta ensivakuutusta kuin henkivakuutusta koskevien lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten yhteensovittamisesta, säännöksistä, joilla helpotetaan palvelujen tarjoamisen vapauden tehokasta käyttämistä, sekä direktiivin 73/239/ETY muuttamisesta 22 päivänä heinäkuuta 1988 annettu toinen neuvoston direktiivi 88/357/ETY (EYVL L 172, s. 1) ja muuta ensivakuutusta kuin henkivakuutusta koskevien lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten yhteensovittamisesta sekä direktiivien 73/239/ETY ja 88/357/ETY muuttamisesta 18 päivänä kesäkuuta 1992 annettu neuvoston direktiivi 92/49/ETY (kolmas vahinkovakuutusdirektiivi; EYVL L 228, s. 1). Ks. erityisesti direktiivin 92/49/ETY 4 ja 5 artikla, joilla muutetaan direktiivin 73/239/ETY 6 ja 7 artiklaa.

66. Neuvoston direktiivin 72/166/ETY [16] 3 artiklan 1 kohdan, direktiivin 84/5/ETY [17] 1 artiklan 1 kohdan ja direktiivin 90/232/ETY [18] 2 artiklan sekä 5 artiklan 1 kohdan mukaan ajoneuvon, jonka kotipaikka on yhteisön jossain jäsenvaltiossa, pakollisen moottoriajoneuvovakuutuksen on oltava voimassa koko yhteisön alueella ja taattava kaikissa jäsenvaltioissa näiden lainsäädännön edellyttämä vakuutusturva, ja liikennevahingon osapuolten on pystyttävä nopeasti varmistumaan asianomaisten vakuutusyritysten nimistä.

67. Vaikka jäsenvaltioon sijoittautuneen vakuutuslaitoksen, jolla on virallinen toimilupa jossain jäsenvaltiossa, on siis periaatteessa voitava tarjota moottoriajoneuvovakuutuksia missä tahansa muussa jäsenvaltiossa ilman, että sillä on toimipaikkaa kyseisessä jäsenvaltiossa, tähän vaatimukseen liittyy eräs tärkeä edellytys, joka esitetään direktiivin 88/357/ETY [19] 12 a artiklassa. Kyseisen säännöksen mukaan tällaisen vakuutuslaitoksen on liityttävä sen jäsenvaltion, jossa se haluaa tarjota tällaisia palveluja, kansallisen toimiston ja kansallisen takuurahaston jäseneksi sekä osallistuttava niiden rahoitukseen sekä "nimettävä edustaja, jolla on valtion alueella pysyvä kotipaikka tai joka on sijoittautunut sinne ja jonka tehtävänä on hankkia kaikki tarvittavat korvausvaatimuksiin liittyvät tiedot ja jolla on oltava riittävät valtuudet edustaa yritystä sen suhteissa vahinkoa kärsineisiin henkilöihin, jotka voivat esittää korvausvaatimuksia, korvausten maksaminen mukaan lukien, ja edustaa yritystä tai tarvittaessa huolehtia sen edustamisesta jäsenvaltion tuomioistuimissa ja viranomaisissa näitä korvausvaatimuksia käsiteltäessä". Nimeämällä edustaja ei avata vakuutusyhtiölle sivukonttoria, kauppaedustajan liikettä eikä toimipaikkaa.

68. ASL on esittänyt väitteidensä mukaan kattavan virallisen luettelon niistä vakuutusyhtiöistä, joilla on lupa harjoittaa kyseisentyyppistä vakuutustoimintaa Itävallassa, ja se esitti suullisessa käsittelyssä, että kaikilla näillä yhtiöillä kahta lukuun ottamatta on päätoimipaikka Itävallassa. Riippumatta siitä, pitääkö viimeksi mainittu tieto paikkansa, yhteisöjen tuomioistuimella ei ole riittäviä tietoja sen tarkistamiseksi, onko kyseinen luettelo laadittu edellä mainittujen yhteisön säännösten mukaisesti. Tämä kysymys kuuluu kansallisen tuomioistuimen ratkaistavaksi. Mikäli luettelo on vastoin kyseisiä sääntöjä, se muodostaa ensisijaisesti perusteettoman rajoituksen vakuutuspalvelujen tarjoamisen vapaudelle ja nyt esillä olevassa asiassa myös jäsenvaltiosta toiseen suuntautuvien ajoneuvoleasingpalvelujen tarjoamiselle.

16 — Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamista koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 24 päivänä huhtikuuta 1972 annettu neuvoston direktiivi 72/166/ETY (EYVL L 103, s. 1).

17 — Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 30 päivänä joulukuuta 1983 annettu toinen neuvoston direktiivi 84/5/ETY (EYVL L 8, s. 17).

18 — Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 14 päivänä toukokuuta 1990 annettu kolmas neuvoston direktiivi 90/232/ETY (EYVL L 129, s. 33).

19 — Sellaisena kuin se on muutettuna muuta ensivakuutusta kuin henkivakuutusta koskevien lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten yhteensovittamisesta annettujen direktiivien 73/239/ETY ja 88/357/ETY muuttamisesta erityisesti moottoriajoneuvojen vastuuvakuutuksen osalta 8 päivänä marraskuuta 1990 annetulla neuvoston direktiivillä 90/618/ETY (EYVL L 330, s. 44).

Teknistä tarkastusta koskevat vaatimukset Perustelut

Rajoituksen olemassaolo

69. Jos ajoneuvon, joka on tarkoitus leasingvuokrata Itävaltaan ja joka on jo läpäissyt pakolliset liikennekelpoisuuteen ja ympäristönormeihin liittyvät tarkastukset Saksassa, on läpäistävä tämän lisäksi lisätarkastuksia Itävallassa, rajoittaako tämä vaatimus jäsenvaltiosta toiseen suuntautuvien ajoneuvoleasingpalvelujen tarjoamista?

70. Vastaus vaikuttaa selvältä. Kyseessä on rajoitus, koska siitä, että ajoneuvoa on tarkoitus käyttää jossain muussa jäsenvaltiossa kuin alkuperäjäsenvaltiossa, aiheutuu lisärasite. Yhteisöjen tuomioistuin katsoi nyt esillä olevaan asiaan rinnastettavissa olevaa tavaroiden vapaata liikkuvuutta koskeneessa asiassa Schloh antamassaan tuomiossa,[20] että tekniset tarkastukset vaikeuttivat maahan tuotujen ajoneuvojen rekisteröintiä ja että niillä oli siten kaupan määrällisiä rajoituksia vastaava vaikutus. Tällainen tarkastus saattaa silti olla perusteltu ihmisten terveyden ja elämän suojelemiseen liittyvistä syistä, jos se on välttämätön tuon tavoitteen saavuttamiseksi eikä ole keino mielivaltaiseen syrjintään tai kaupan peiteltyyn rajoittamiseen.[21]

71. Ei ole epäilystäkään siitä, että yleistä etua koskevana pakottavana syynä on pidettävä sen varmistamista, että julkisilla teillä käytetyt ajoneuvot ovat mahdollisimman turvallisia sekä teknisesti että ympäristön kannalta. Lisäksi jäsenvaltioilla on direktiivin 96/96/EY[22] 1 artiklan nojalla erityinen velvollisuus suorittaa määräaikaisia katsastuksia kaikille niissä rekisteröidyille ajoneuvoille (nyt esillä olevassa asiassa ei tosin ole kyse Itävallassa suoritetun rekisteröinnin jälkeisistä määräaikaisista katsastuksista vaan ensikatsastuksen määräämisestä kyseisen rekisteröinnin suorittamiseksi).

72. Pakollisten katsastusten vähimmäissisältö täsmennetään yksityiskohtaisesti kyseisen direktiivin liitteessä II. Direktiivin 3 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeellisiksi katsomansa toimenpiteet, jotta voidaan osoittaa, että ajoneuvo on hyväksytty vähintään tämän direktiivin säännösten mukaisessa katsastuksessa. Direktiivin 3 artiklan 2 kohdassa täsmennetään, että "jäsenvaltiossa annettu todistus siitä, että kyseisen jäsenvaltion alueella rekisteröity moottoriajoneuvo ja sen perävaunu tai puoliperävaunu on hyväksytty vähintään tämän direktiivin säännösten mukaisessa katsastuksessa, on jokaisen muun jäsenvaltion tunnustettava samoin perustein kuin jos

20 — Asia 50/85, Schloh v. Auto Contrôle Technique, tuomio 12.6.1986 (Kok. 1986, s. 1855, 12 kohta).

21 — Ks. tuomion 13 kohta.

22 — 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); direktiivin täytäntöönpanon määräaika päättyi 9.3.1998, vaikkakin samankaltaisia vaatimuksia oli sisältynyt myös aiempaan lainsäädäntöön.

kyseinen valtio olisi antanut tämän todistuksen".

73. Direktiivin 5 artiklassa sallitaan kuitenkin se, että jäsenvaltiot edellyttävät direktiivissä säädettyjä vähimmäiskatsastuksia kattavampien tai ankarampien katsastusten suorittamista tai katsastusten suorittamista direktiivissä säädettyä useammin.

74. Näin ollen silloin, kun ajoneuvo on katsastettu jossain jäsenvaltiossa, kaikkien muiden jäsenvaltioiden on tunnustettava tällaisesta katsastuksesta annettu todistus, mutta ne voivat kuitenkin vaatia lisätestejä ajoneuvon rekisteröimiseksi niissä, siltä osin kuin kyseinen todistus ei jo kata kyseisiä testejä.

75. Vaikka direktiiviä 96/96/EY ei ollut vielä annettu asiassa Schloh annetun tuomion antoajankohtana, myös kyseinen tuomio on merkityksellinen nyt esillä olevan asian kannalta. Yhteisöjen tuomioistuin totesi kyseisessä asiassa,[23] että jos ajoneuvoa on käytetty yleisillä teillä edellisen tarkastuksen jälkeen, tämä voi olla peruste sille, että kun ajoneuvo halutaan rekisteröidä jossain toisessa jäsenvaltiossa, tutkitaan, että ajoneuvo ei ole vahingoittunut ja että se on hyväkuntoinen, edellyttäen, että samankaltaista tarkastusta edellytetään kotimaisilta ajoneuvoilta, jotka halutaan rekisteröidä vastaavassa tilanteessa.

23 — Mainittu edellä alaviitteessä 20; ks. erityisesti tuomion 14—16 kohta.

76. Näiden näkökohtien soveltamisesta nyt esillä olevaan asiaan seuraa, että jos saksalaiselta yhtiöltä leasingvuokrattu ajoneuvo, joka on katsastettu Saksassa, rekisteröidään Itävallassa sen vuoksi, että sen vuokralleottaja asuu Itävallassa, Itävallan viranomaiset voivat kyseisistä katsastuksista huolimatta edellyttää lisäkatsastuksen suorittamista i) sen varmistamiseksi, että ajoneuvo täyttää kaikki sellaiset Itävallassa rekisteröitäviä ajoneuvoja koskevat edellytykset, joita direktiivin 96/96/EY liite II tai Saksassa suoritetut katsastukset eivät kata, ja/tai ii) sen varmistamiseksi, ettei ajoneuvon kunto ole heikentynyt sen jälkeen, kun se katsastettiin Saksassa, jos sitä on sillä välin käytetty, kunhan samankaltaista katsastusta edellytetään myös silloin, kun Itävallassa aiemmin katsastettu ajoneuvo halutaan rekisteröidä Itävallassa uudelleen.

Normverbrauchsabgabe

Rajoituksen olemassaolo

77. Normverbrauchsabgabe ei ehkä vaikuta ensi näkemältä syrjivältä, koska sitä sovelletaan Itävallassa tarjottaviin ajoneuvoleasingpalveluihin ilmeisesti täsmälleen samalla tavoin kuin jäsenvaltiosta toiseen suuntautuvaan ajoneuvojen leasingiin.

78. Kyseinen vero saattaa siitä huolimatta rajoittaa rajat ylittävää kauppaa; myös syrjimätön toimenpide voi olla vastoin EY 49 artiklaa.[24] Kuten ASL ja komissio huomauttavat, maksun kertaluontoisuudesta seuraa myös, että itävaltalainen leasingyhtiö voi vuokrata ajoneuvoja useita kertoja Itävallassa tai myydä niitä siellä ilman lisämaksua, kun taas sen saksalaisen kilpailijan, joka ei välttämättä aio käyttää tai myydä ajoneuvojaan tällä tavoin, on maksettava samansuuruinen vero — joka on enintään 16 prosenttia ajoneuvon arvosta — mahdollisesti hyvin lyhyestä leasingjaksosta. Vero on siten rasite, joka on omiaan estämään niitä, jotka eivät halua leasingvuokrata ja/tai myydä ajoneuvojaan ainoastaan Itävallassa, tarjoamasta leasingpalvelujaan Itävallan rajan yli.

Perustelut

79. Moottoriajoneuvoista kannettavat verot voidaan jakaa ryhmiin. Arvonlisävero kannetaan ajoneuvon myynnin tai leasingpalvelun tarjoamisen yhteydessä verotettavan tapahtuman suorituspaikan mukaan ja kuudennessa arvonlisäverodirektiivissä esitettyjen yhteisön sääntöjen mukaisesti. Muita veroja voidaan kantaa ajoneuvon rekisteröinnin tai käyttöönoton yhteydessä ja/tai määräajoin sen perusteella, että ajoneuvo pysyy rekisteröitynä tai käytössä; vaikka näitä veroja ei ole yhdenmukaistettu yhteisössä, niiden on oltava aina syrjimättömiä.[25]

80. Normverbrauchsabgabe on ASL:n mukaan itse asiassa peitelty arvonlisäverokannan korotus, jolla rikotaan kuudennen arvonlisäverodirektiivin 12 artiklan 3 kohdan a alakohtaa, jossa sallitaan ainoastaan yksi tavanomainen ja kaksi alennettua arvonlisäverokantaa. Tavanomainen arvonlisäverokanta Itävallassa on 20 prosenttia, ja Normverbrauchsabgabesta on ASL:n mukaan säädetty siksi, että korvattaisiin aiemman korotetun 32 prosentin verokannan poistaminen; tällaista verokantaa sovellettiin aiemmin erityisesti moottoriajoneuvojen myyntiin ja vuokraukseen. Lisäksi tämä vero on ASL:n mukaan tietty prosenttiosuus ajoneuvon arvosta.

81. Kansallisen tuomioistuimen kysymys koskee kuitenkin sitä, onko Itävallan lainsäädäntö sopusoinnussa palvelujen tarjoamisen vapautta koskevien yhteisön oikeussääntöjen kanssa. Sillä, ettei jokin vero ole välttämättä sopusoinnussa arvonlisäverodirektiivien säännösten kanssa, ei sinänsä ole merkitystä tämän kysymyksen kannalta. Vaikuttaa lisäksi siltä, ettei arvonlisäverokysymystä ole edes otettu esille kansallisessa tuomioistuimessa. Mielestäni ei ole asianmukaista, että yhteisöjen tuomioistuin antaa ratkaisun siitä, onko sellainen vero, joka on virallisesti ympäristövero ja joka määräytyy tavaran arvon perusteella,

24 — Ks. edellä 39 kohta ja alaviite 8.

25 — Ks. esim. asia C-47/88, komissio v. Tanska, tuomio 11.12.1990 (Kok. 1990, s. I-4509) tai asia C-421/97, Tarantik, tuomio 15.6.1999 (Kok. 1999, s. I-3633).

sopusoinnussa arvonlisäverodirektiivien kanssa, jos tätä kysymystä ei ole otettu esiin pääasiassa, jos se ei ole merkityksellinen ennakkoratkaisupyynnössä esitetyn kysymyksen kannalta ja jos jäsenvaltioille ei ole annettu riittävää tilaisuutta esittää kyseistä kysymystä koskevia huomautuksia.

82. Vaikka veron määrä vaihtelee ajoneuvon arvon mukaan, se vaihtelee joka tapauksessa hyvin huomattavasti myös ajoneuvon keskimääräisen polttoaineen kulutuksen mukaan. Näin verolla voidaan tehdä ympäristöä liikaa kuormittavien ajoneuvojen hankinnasta vähemmän houkuttelevaa, mikä oli Itävallan hallituksen mukaan kyseisen veron käyttöönoton tarkoitus. Lisäksi arvoon perustuva osuus leasingsopimuksen perusteella vuokrattavista ajoneuvoista kannettavasta verosta on osuus ajoneuvon arvosta eikä palvelun suorittamisesta peritystä määrästä.[26] Tämän vuoksi sitä ei voida pitää arvonlisäverodirektiiveissä tarkoitettuna liikevaihtoverona, joka kannetaan kyseisestä palvelusta.

83. Itävallan hallituksen mukaan Normverbrauchsabgaben tarkoituksena on edistää ympäristön kannalta järkeviä käytäntöjä yksityisten moottoriajoneuvojen ostamisen tai leasingvuokrauksen yhteydessä. Kyseistä verotusta koskevia säännöksiä ei ole tähän mennessä yhdenmukaistettu yhteisössä, mutta ei ole epäilystäkään siitä, että se edistää EY 2 artiklassa mainittua yhteisön tavoitetta, joka koskee "ympäristönsuojelun korkeaa tasoa ja ympäristön laadun parantamista", ja se on tältä osin vastaus laajaa julkista keskustelua herättäneeseen kansainväliseen huolenaiheeseen. Tällainen vero on periaatteessa perusteltu yleistä etua koskevien pakottavien syiden vuoksi ja vaikuttaa lisäksi tarkoituksenmukaiselta sillä tavoiteltujen päämäärien saavuttamiseksi, koska suhteellisen suuri vero, joka nousee suhteessa ajoneuvon ilmoitettuun polttoaineenkulutukseen, on omiaan kannustamaan polttoainetta vähiten kuluttavien ajoneuvojen hankkimista.

84. Sekä ASL että komissio ovat kuitenkin kiinnittäneet huomiota siihen, että Normverbrauchsabgabe kannetaan saman suuruisena riippumatta siitä, kuinka kauan ajoneuvo on käytössä tai rekisteröitynä Itävallassa. Moottoriajoneuvoalan leasingyritysten kannalta vero kohdentuu kuitenkin hyvin erimittaisille ajanjaksoille tämän käyttö- tai rekisteröintiajan pituuden mukaan. Jos on etukäteen tiedossa, että Itävalta on ajoneuvon rekisteröinti- ja kotipaikka vain vähän aikaa, olisi toteutettava toimenpiteitä veron määrän suhteuttamiseksi käyttö- tai rekisteröintiajan pituuteen.

85. Yhdyn periaatteessa tähän näkemykseen, vaikka sen perusteella ei voida välttämättä päätellä, että Normverbrauchsabgaben ja ajoneuvon käytöstä Itävallassa aiheutuvien ympäristöhaittojen keston tai määrän välillä olisi välttämättä oltava suora tai täsmällinen yhteys. Tältä osin edellytetään nimenomaan sitä, että toteu-

26 — Ks. NoVAG:n 1 §:n 2 kohta ja 5 §:n 2 kohta.

tettava toimenpide ei saa rajoittaa palvelujen tarjoamisen vapautta enempää kuin perustellun päämäärän saavuttaminen edellyttää. Veron tavoitteena näyttää olevan vähentää pikemminkin paljon polttoainetta kuluttavien ajoneuvojen ostamista tai hallussapitoa kuin niiden käyttöä (jota voitaisiin vähentää tehokkaammin varsinaisella polttoaineverolla). Tällainen tavoite voitaisiin kuitenkin saavuttaa syrjimättä ulkomaisia leasingyrityksiä esimerkiksi määräämällä ajoneuvon rekisteröinnin jatkuessa määräajoin suoritettava vero. Jotta vero olisi perusteltu, on käytetystä keinosta riippumatta säädettävä veron kantamisesta siten, ettei siitä muodostu muista jäsenvaltioista leasingvuokrattaville ajoneuvoille suurempaa rasitetta kuin Itävallasta vastaavalla tavalla vuokrattaville ajoneuvoille, kun otetaan huomioon se, kuinka kauan kutakin ajoneuvoa käytetään Itävallassa.

Ratkaisuehdotus

86. Edellä esitetyn perusteella katson, että yhteisöjen tuomioistuimen olisi vastattava Handelsgericht Wienin nyt esillä olevassa asiassa esittämään kysymykseen seuraavasti:

Kansallinen vaatimus, jonka mukaan jäsenvaltioon A sijoittautuneen henkilön kyseisessä jäsenvaltiossa käytettäväksi jäsenvaltioon B sijoittautuneelta vuokralleantajalta leasingsopimuksella vuokraama ajoneuvo on rekisteröitävä jäsenvaltiossa A kyseiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen henkilön nimiin, rajoittaa EY 49 artiklassa taattua palvelujen tarjoamisen vapautta mutta on periaatteessa perusteltu yleistä etua koskevien pakottavien syiden vuoksi. Tällaiseen vaatimukseen ei saa kuitenkaan liittyä muita kyseistä vapautta edelleen rajoittavia

edellytyksiä, elleivät myös ne ole perusteltuja samankaltaisten syiden vuoksi ja elleivät ne ole tarpeen tavoitellun päämäärän saavuttamiseksi. Muun muassa seuraavia edellytyksiä ei voida hyväksyä kyseisistä syistä:

— niin lyhyt rekisteröintiä koskeva määräaika, että sen noudattaminen on käytännössä mahdotonta tai kohtuuttoman hankalaa, kun otetaan huomioon kaikki täytettävät muodollisuudet

— kielto, jonka mukaan rekisteröintiä ei saa suorittaa vuokralleantajan nimiin, mikäli hänellä ei ole asuin- tai toimipaikkaa jäsenvaltiossa A, paitsi jos vuokralleantajan oikeudet ajoneuvon omistajana taataan asianmukaisesti jollain muulla tavalla

— sellainen ajoneuvon vakuuttamista koskeva vaatimus, joka ei ole sopusoinnussa vakuutuspalvelujen tarjoamisen vapautta yhteisössä koskevien säännösten kanssa

— jäsenvaltiossa B jo suoritettujen katsastusten pelkkää uudelleensuorittamista koskeva vaatimus, paitsi jos tällaiset katsastukset liittyvät ajoneuvoihin, joita on jo käytetty liikenteessä edellisten katsastusten jälkeen ja jos kyseistä vaatimusta sovelletaan samalla tavoin myös sellaisessa tilanteessa, jossa vuokralleantaja on sijoittautunut jäsenvaltioon A

— enintään 16 prosenttia ajoneuvon arvosta muodostavan veron suorittaminen, jollei toteuteta toimenpiteitä sen takaamiseksi, ettei kyseisen veron kantamisesta aiheudu jäsenvaltiosta B leasingvuokratuille ajoneuvoille suurempaa rasitetta kuin jäsenvaltiosta A vuokratuille ajoneuvoille, kun otetaan huomioon se, kuinka kauan kutakin ajoneuvoa käytetään jäsenvaltiossa A.