YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (toinen jaosto)

15 päivänä maaliskuuta 2007 *

Asiassa C-54/05,

jossa on kyse EY 226 artiklaan perustuvasta jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevasta kanteesta, joka on nostettu 4.2.2005,

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään M. van Beek ja M. Huttunen, prosessiosoite Luxemburgissa,

kantajana,

vastaan

Suomen tasavalta, asiamiehinään T. Pynnä ja A. Guimaraes-Purokoski, prosessiosoite Luxemburgissa,

vastaajana,

* Oikeudenkäyntikieli: suomi.

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (toinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja C. W. A. Timmermans sekä tuomarit P. Kūris, J. Makarczyk (esittelevä tuomari), L. Bay Larsen ja J.-C. Bonichot,

julkisasiamies: P. Mengozzi,
kirjaaja: apulaiskirjaaja H. von Holstein,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 9.11.2006 pidetyssä istunnossa esitetyn,

kuultuaan julkisasiamiehen 11.1.2007 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Euroopan yhteisöjen komissio vaatii kanteellaan yhteisöjen tuomioistuinta toteamaan, että Suomen tasavalta ei ole noudattanut EY 28 ja EY 30 artiklan mukaisia

velvoitteitaan, kun se on edellyttänyt siirtolupaa toisessa jäsenvaltiossa laillisesti rekisteröidyiltä ja käytetyiltä ajoneuvoilta.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

2 Autoverolain (1482/1994), joka on annettu 29.12.1994, 1 §:n 1 momentissa säädetään, että henkilöautosta on ennen sen rekisteröintiä tai käyttöönottoa Suomessa suoritettava valtiolle autoveroa.

3 Mainitun lain 2 §:n mukaan "käyttöönotolla Suomessa [tarkoitetaan] ajoneuvon käyttöä liikenteeseen Suomen alueella myös silloin, kun ajoneuvoa ei ole rekisteröity Suomessa".

4 Tämän saman lain 35 §:ssä säädetään autoverovelvollisuutta koskevista poikkeuksista, erityisesti siirtoluvalla käytettävien ajoneuvojen osalta.

5 Ajoneuvolain (1090/2002), joka on annettu 11.12.2002, 8 §:n mukaan "moottorikäyttöinen ajoneuvo ja siihen – – kytkettävä perävaunu on rekisteröitävä ja

asianmukaisesti katsastettava, jollei tässä laissa tai sen nojalla toisin säädetä. Moottorikäyttöistä ajoneuvoa ja siihen – – kytkettävää perävaunua, jota ei ole asianmukaisesti rekisteröity ja katsastettu, ei saa käyttää liikenteessä (käyttökielto)".

6 Saman lain 64 §:n mukaan asetuksella voidaan säätää poikkeuksista rekisteröintivelvollisuudesta. Ajoneuvojen rekisteröinnistä 18.12.1995 annetun asetuksen (1598/1995) (jäljempänä rekisteröintiasetus) 8 § sisältää mainitut poikkeukset.

7 Kyseisen asetuksen 8 §:n 2 momentissa säädetään seuraavaa:

"Ulkomailla rekisteröityä ajoneuvoa ja koenumerokilvillä varustettua ajoneuvoa saa käyttää Suomessa rekisteriin ilmoittamatta 46–48, 48 a, 49–51, 51 a, 51 b ja 52–56 §:ssä säädetyin edellytyksin. Sama koskee ajoneuvon käyttöä siirtoluvalla."

8 Saman asetuksen 48 §:ssä säädetään seuraavaa:

"1. Rekisteröinnin suorittaja ja tullilaitos voivat ajoneuvon katsastukseen vientiä, Suomessa rekisteröimättömän ajoneuvon Suomessa tapahtuvaa siirtoa, esittelyä, kilpailua tai tuote-esittelyä varten taikka muusta erityisestä syystä ajoneuvon siirtoa

varten antaa hakemuksesta kirjallisen siirtoluvan ajoneuvon liikenteessä käyttämiseksi. Siirtolupaan liittyvät siirtomerkit luovutetaan siirtoluvan antamisen yhteydessä.

2. Siirtoluvan antamisen edellytyksenä on, että ajoneuvoa varten on voimassa oleva liikennevakuutus ja että säädetty moottoriajoneuvovero ja ajoneuvovero on suoritettu.

3. Siirtolupa annetaan käyttötarpeen edellyttämäksi ajaksi. Lupaa ei ilman erityisen painavaa syytä saa myöntää seitsemää päivää pitemmäksi ajaksi. Erityisen painavana syynä ei ole pidettävä kilpailukäyttöä.

4. Ajoneuvoa ei saa käyttää siirtoluvalla, jos ajoneuvo ei ole kunnoltaan, mitoiltaan tai massoiltaan liikennekelpoinen."

9 Rekisteröintiasetuksen 48 §:n 2 momentissa mainitut vuotuiset verot korvattiin uudella vuotuisella ajoneuvoverolla, joka otettiin käyttöön 30.12.2003 annetulla ajoneuvoverolailla (1281/2003). Tämän lain 12 §:n 10 momentin nojalla ajoneuvoverosta vapaita ovat ajoneuvot, joiden käyttöön on annettu siirtolupa.

10 Ajoneuvoliikennerekisterin tiedoista 18.12.2003 annetun valtioneuvoston asetuksen (1116/2003) 21 §:n 2 momentissa luetellaan ne tiedot, jotka talletetaan siirtoluvasta ajoneuvoliikennerekisteriin:

"Siirtoluvasta rekisteriin talletetaan luvan haltijan nimi, osoite, henkilötunnus tai yritys- ja yhteisötunnus, tieto ajoneuvon merkistä, mallimerkinnästä, valmistenumerosta, rekisteritunnuksesta, liikennevakuutuksesta, luvan myöntämispäivästä, myöntäjästä, voimassaoloajasta, käyttötarkoituksesta ja lupaa koskevista maksuista sekä tarvittaessa ajoreitistä."

Oikeudenkäyntiä edeltänyt menettely

11 Komissio vastaanotti useita kanteluita Suomen lainsäädännöstä ja toimivaltaisten viranomaisten käytännöstä, joka koskee toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyistä ajoneuvoista maahan tuotaessa edellytettävän siirtoluvan myöntämistä, minkä jälkeen se lähetti 17.5.2002 Suomen tasavallalle kirjeen, jossa pyydettiin selvitystä kyseessä olevasta lainsäädännöstä ja käytännöstä.

12 Mainitun jäsenvaltion toimittamat vastaukset, jotka komissio katsoi riittämättömiksi, huomioon ottaen komissio aloitti oikeudenkäyntiä edeltävän menettelyn 9.4.2003 päivätyllä virallisella huomautuksella, jossa se totesi, että Suomessa asuvien

henkilöiden velvollisuus hakea siirtolupa heti Suomen rajalla rajoitti tavaroiden vapaata liikkuvuutta ja oli siten EY 28 artiklan vastainen. Komissio totesi myös, että siirtoluvan seitsemän päivän voimassaoloaika on liian lyhyt ja sellaisena kyseisen artiklan vastainen.

13 Komissio kehotti 16.12.2003 päivätyllä perustellulla lausunnolla Suomen tasavaltaa toteuttamaan kyseisen perustellun lausunnon noudattamisen edellyttämät toimenpiteet kahden kuukauden määräajassa sen vastaanottamisesta.

14 Suomen tasavallan toistettua alkuperäiset huomautuksensa ja jätettyä toteuttamatta määräajassa mainitun perustellun lausunnon noudattamisen edellyttämät toimenpiteet komissio nosti EY 226 artiklan toisen kohdan nojalla esillä olevan kanteen.

Kanne

Asianosaisten lausumat

15 Komissio katsoo, että rekisteröintiasetuksella käyttöönotettu siirtolupajärjestelmä on ristiriidassa EY 28 ja EY 30 artiklan kanssa. Se väittää toissijaisesti siinä tapauksessa, että yhteisöjen tuomioistuin ei totea tällaista jäsenyysvelvoitteiden

noudattamatta jättämistä, että siirtoluvan voimassaoloaika eli seitsemän päivää on lyhyytensä vuoksi sellaisenaan mainittujen artiklojen vastainen.

16 Komission näkemyksen mukaan siirtolupamenettely on lakisääteinen hallintomenettelyn vaihe, joka edeltää varsinaista ajoneuvon rekisteröintimenettelyä silloin, kun Suomessa asuva henkilö haluaa tuoda maahan toisessa jäsenvaltiossa laillisesti rekisteröidyn ajoneuvon.

17 Komissio katsoo, että tällaisen luvan käyttöönotto täyttää EY 28 artiklassa tarkoitetun tuonnin määrällisen rajoituksen tai vaikutukseltaan vastaavan toimenpiteen tunnusmerkit, koska Suomessa asuvalla henkilöllä ei ole minkäänlaisia lakiin perustuvia takeita siitä, että toisessa jäsenvaltiossa laillisesti rekisteröityä ajoneuvoa, jonka hän tuo Suomeen, saa käyttää liikenteessä Suomessa.

18 Komission mukaan etenkin rekisteröintiasetuksen 48 §:stä ilmenee, että siirtoluvan myöntäminen on toimivaltaisten viranomaisten harkinnan varassa, eikä hakijalla ole näin ollen takeita luvan saamisesta.

19 Se korostaa, että ajoneuvon haltijan on lähtökohtaisesti pysähdyttävä Suomen rajalla hakeakseen siirtolupaa ja että siirtoluvan hakeminen edellyttää joka tapauksessa, vaikka hakemus tehdään ennen rajan ylittämistä, että henkilö, joka haluaa tuoda maahan ajoneuvon, asioi tullitoimipaikassa. Siirtoluvan hakemisesta aiheutuu lisäksi kustannuksia.

20 Komissio katsoo lisäksi, että siirtolupa ei ole perusteltavissa EY 30 artiklassa tarkoitetun kaltaisilla yleisen edun mukaisilla pakottavilla syillä. Se ei ole verovalvonnan tehokkuuden vaatimusten eikä liikenneturvallisuuden tavoitteiden mukainen.

21 Suomen tasavalta väittää ensisijaisesti, että siirtolupajärjestelmä, joka on varsinaisesta ajoneuvojen rekisteröintimenettelystä erillinen, ei ole EY 28 artiklassa tarkoitettu tuonnin rajoitus.

22 Suomen tasavalta väittää näkemyksensä tueksi, että siirtolupajärjestelmää sovelletaan sekä Suomessa olevien ajoneuvojen tilapäiseen rekisteröimättömään ja verottomaan käyttöön että niihin tilanteisiin, joissa Suomessa vakituisesti asuva henkilö tuo ulkomailta Suomeen ajoneuvon, jota ei ole rekisteröity Suomessa. Se täsmentää, että mainitun luvan myöntäminen ei ole välittömässä yhteydessä rajan ylittämiseen, koska luvan myöntäminen on kytketty yksinomaan siihen, että ajoneuvo otetaan liikennekäyttöön, ja siirtolupaa koskevaa vaatimusta sovelletaan täten erotuksetta kaikkiin sellaisiin ajoneuvoihin, joita ei ole vielä rekisteröity Suomessa.

23 Suomen tasavalta korostaa, että sen lisäksi, että siirtoluvan hinta on kohtuullinen, mainitun luvan myöntämistä koskeva menettely on joutuisa ja yksinkertainen, sillä kyseinen lupa myönnetään ilman ajoneuvon katsastusta ennakkoon, eikä ajoneuvon myöskään tarvitse olla luvanhakijan mukana lupaa haettaessa.

24 Se toteaa lisäksi, että siirtoluvalle on vahvistettu myöntämisedellytykset, eikä toimivaltaisten viranomaisten ratkaisu näin ollen voi perustua mielivaltaan.

25 Toissijaisesti Suomen tasavalta katsoo, että siirtolupia koskeva menettely on joka tapauksessa oikeutettavissa, koska kyseinen menettely turvaa mahdollisimman yksinkertaisella tavalla verovalvonnan tehokkuutta ja liikenneturvallisuutta koskevat päämäärät.

26 Se väittää tältä osin yhtäältä, että tilanteessa, jossa liikenteeseen käytetään Suomen alueella Suomessa rekisteröimätöntä ajoneuvoa, on voitava yksiselitteisesti todeta, onko kysymyksessä ajoneuvo, josta ei kanneta autoveroa, vai ajoneuvo, josta olisi pitänyt maksaa kyseinen vero. Siirtoluvan perusteella on Suomessa vakinaisesti asuville henkilöille kuuluvien ajoneuvojen osalta mahdollista osoittaa luotettavasti ajoneuvon käyttöönoton ajankohta, josta verottoman käytön pituuden laskeminen alkaa, ja vältytään massiiviselta ajoneuvojen liikenteessä tapahtuvalta valvonnalta, joka kohdistuu ulkomaisilla rekisteröintikilvillä varustettuihin ajoneuvoihin ja joka olisi välttämätöntä, jos mainittuja lupia ei olisi.

27 Suomen tasavalta väittää toisaalta, että siirtolupajärjestelmällä taataan se, että käytettävää ajoneuvoa ja siirtoluvan haltijaa koskevat tiedot ovat ajoneuvoliikennerekisterissä. Kyseisen rekisterin ajantasaisuus on autoveron kantamista koskevan valvonnan kannalta välttämätöntä. Lisäksi mainitut tiedot ovat välttämättömiä liikenneturvallisuutta koskevan päämäärän kannalta muun muassa liikennerikkomus- ja onnettomuustapauksissa.

28 Siirtoluvan voimassaoloajan osalta tämä jäsenvaltio katsoo, että se on suhteellisuusperiaatteen mukainen eikä siten ole ristiriidassa EY 28 ja EY 30 artiklan kanssa. Se täsmentää, että voimassaoloaikaa voidaan hakemuksesta jatkaa.

Yhteisöjen tuomioistuimen arviointi asiasta

29 Komissio moittii Suomen tasavaltaa siitä, että se ei ole noudattanut EY 28 ja EY 30 artiklan mukaisia velvoitteitaan, kun se on edellyttänyt, että Suomessa asuva henkilö, joka haluaa tuoda maahan toisessa jäsenvaltiossa laillisesti rekisteröidyn ajoneuvon, hakee siirtolupaa kyseisen ajoneuvon käyttämiseksi ennen sen rekisteröintiä Suomessa ja ennen ajoneuvoista kannettavien verojen maksamista.

30 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan rajoituksia vaikutukseltaan vastaavia toimenpiteitä koskeva kielto, josta on määrätty EY 28 artiklassa, koskee kaikkia jäsenvaltioiden säädöksiä, jotka voivat tosiasiallisesti tai mahdollisesti rajoittaa yhteisön sisäistä kauppaa suoraan tai välillisesti (ks. mm. asia C-420/01, komissio v. Italia, tuomio 19.6.2003, Kok. 2003, s. I-6445, 25 kohta; asia C-192/01, komissio v. Tanska, tuomio 23.9.2003, Kok. 2003, s. I-9693, 39 kohta; asia C-41/02, komissio v. Alankomaat, tuomio 2.12.2004, Kok. 2004, s. I-11375, 39 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja asia C-147/04, De Groot en Slot Allium ja Bejo Zaden, tuomio 10.1.2006, Kok. 2006, s. I-245, 71 kohta).

31 Lisäksi yhteisöjen tuomioistuin on jo todennut, että EY 28 artikla estää sellaisen kansallisen lainsäädännön soveltamisen yhteisön sisäisissä suhteissa, jossa edellyte-

tään, vaikka vain pelkkänä muodollisuutena, tuontilisenssejä tai -lupia taikka muita samankaltaisia menettelyjä (ks. vastaavasti asia 124/81, komissio v. Yhdistynyt kuningaskunta, ns. iskukuumennettu maito -tapaus, tuomio 8.2.1983, Kok. 1983, s. 203, Kok. Ep. VII, s. 1, 9 kohta; asia C-304/88, komissio v. Belgia, tuomio 5.7.1990, Kok. 1990, s. I-2801, 9 kohta ja asia C-434/04, Ahokainen ja Leppik, tuomio 28.9.2006, Kok. 2006, s. I-9171, 20 kohta).

32 On selvää, että siirtolupajärjestelmä, johon liittyy menettelymääräyksiä, jotka koskevat Suomessa asuvan henkilön maahan tuoman, toisessa jäsenvaltiossa laillisesti rekisteröidyn ajoneuvon käyttöä Suomessa, voi rajoittaa ajoneuvojen yhteisön sisäistä kauppaa ja vaikeuttaa muissa jäsenvaltioissa laillisesti valmistettujen ja/tai kaupan pidettyjen tavaroiden markkinoille pääsyä.

33 Rajoitukselle ovat luonteenomaisia erityisesti toimenpiteet, joita toisesta jäsenvaltiosta tulevan ajoneuvon haltijan on toteutettava ennen kuin mainittua ajoneuvoa voidaan käyttää laillisesti Suomen alueella ja joiden johdosta asianomaisen henkilön on siirtoluvan saadakseen mahdollisesti pysähdyttävä rajanylityspaikalla sekä joista aiheutuu joka tapauksessa kuluja, koska mainittu lupa ei ole ilmainen. Lisäksi siinä tapauksessa, että tällaista lupaa ei ole, kun raja ylitetään, ajoneuvoa ei lähtökohtaisesti saa käyttää.

34 Siirtoluvan antamiseen ei myöskään sovelleta mainittua lupaa koskevan hakemuksen tekemisestä alkaen laskettavaa määräaikaa, eikä kyseessä olevilla viranomaisilla ole rekisteröintiasetuksen 48 §:n 1 momentin sanamuodon mukaan velvollisuutta myöntää kyseistä lupaa, minkä myös Suomen tasavalta vahvisti istunnossa.

35 Kun otetaan huomioon toimivaltaisilla viranomaisilla oleva valta, hakijalla ei siis ole takeita siitä, että hän saa kohtuullisessa ajassa siirtoluvan, joka on kuitenkin välttämätön lakisääteisten vaatimusten mukaiselle ajoneuvon käytölle. Tältä osin on yhdentekevää, että hallinnolliseen päätökseen, jolla on hylätty mainittua lupaa koskeva hakemus, on mahdollista hakea muutosta.

36 Vapaa liikkuvuus on oikeus, jonka käyttäminen ei saa riippua kansallisten hallintoviranomaisten harkintavallasta tai hyväksynnästä (ks. em. iskukuumennettu maito -tapaus, tuomion 10 kohta).

37 Lisäksi on riidatonta, että kyseessä oleva asiakirja on voimassa ainoastaan lyhyen ajan ja että on olemassa vaara, että ajoneuvoa ei saa käyttää Suomen lainsäädännön mukaisen seitsemän päivän määräajan päättyessä ja ennen kuin lopullista rekisteröintiä on voitu edes suorittaa ja veroa maksaa.

38 Vaikka kyseessä oleva siirtolupa kuuluu EY 28 artiklan soveltamisalaan, vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee, että kansallinen lainsäädäntö, jossa on kyse määrällisiä rajoituksia vaikutukseltaan vastaavasta toimenpiteestä, voidaan katsoa perustelluksi jonkin EY 30 artiklassa luetellun yleistä etua koskevan syyn tai pakottavan vaatimuksen takia (ks. vastaavasti em. asia komissio v. Italia, tuomion 29 kohta ja asia C-270/02, komissio v. Italia, tuomio 5.2.2004, Kok. 2004, s. I-1559, 21 kohta). Kummassakin tapauksessa kansallisen säännöksen on oltava sellainen, että sillä voidaan taata sillä tavoiteltavan tavoitteen toteutuminen, eikä sillä saada ylittää sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi (ks. mm. yhdistetyt asiat C-388/00 ja C-429/00, Radiosistemi, tuomio 20.6.2002, Kok. 2002, s. I-5845, 40–42 kohta ja asia C-14/02, ATRAL, tuomio 8.5.2003, Kok. 2003, s. I-4431, 64 kohta).

39 Tältä osin toimivaltaisten kansallisten viranomaisten on osoitettava yhtäältä, että kyseinen lainsäädäntö on tarpeen yhden tai useamman EY 30 artiklassa määrätyn tavoitteen tai pakottavien vaatimusten toteuttamiseksi, ja toisaalta, että tämä sääntely on suhteellisuusperiaatteen mukainen (ks. vastaavasti em. asia ATRAL, tuomion 67 kohta; em. asia komissio v. Italia, tuomio 19.6.2003, 30 ja 31 kohta ja em. asia komissio v. Italia, tuomio 5.2.2004, 22 kohta).

40 Ensinnäkin sen Suomen tasavallan esittämän argumentin osalta, jonka mukaan siirtolupa on liikenneturvallisuutta koskevan päämäärän saavuttamisen kannalta välttämätön siltä osin kuin sen perusteella on muun muassa mahdollista yksilöidä kyseessä olevat ajoneuvot täsmällisesti, koska ajoneuvoliikennerekisterin tiedot ovat ajantasaisia, on selvää, että liikenneturvallisuus on yleistä etua koskeva pakottava syy, jolla tavaroiden vapaan liikkuvuuden rajoittaminen voidaan perustella (ks. mm. asia C-55/93, Van Schaik, tuomio 5.10.1994, Kok. 1994, s. I-4837, 19 kohta; asia C-314/98, Snellers, tuomio 12.10.2000, Kok. 2000, s. I-8633, 55 kohta ja asia C-451/99, Cura Anlagen, tuomio 21.3.2002, Kok. 2002, s. I-3193, 59 kohta).

41 Asiassa ei ole kuitenkaan osoitettu, että siirtoluvalla, jota täydentävät ajoneuvoihin kiinnitettävät, alkuperäisen rekisteröinnin tilalle tulevat siirtomerkit, sekä tästä luvasta ajoneuvoliikennerekisteriin tallennettavilla tiedoilla tosiasiassa pyritään saavuttamaan liikenneturvallisuutta koskeva päämäärä, varsinkaan, kun mainittua lupaa koskevaa vaatimusta ei sovelleta kaikkiin toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityihin ajoneuvoihin, joita käytetään Suomen alueella.

42 Joka tapauksessa on korostettava, että kuten julkisasiamies totesi ratkaisuehdotuksensa 72 kohdassa, koska kaikissa jäsenvaltioissa on käytössä ajoneuvojen rekisteröintijärjestelmä, ajoneuvojen teknisten ominaisuuksien selvittäminen on

mahdollista ennen niiden lopullista rekisteröintiä Suomessa, olipa nämä ajoneuvot rekisteröity missä jäsenvaltiossa tahansa (ks. vastaavasti asia C-232/03, komissio v. Suomi, tuomio 23.2.2006, 51 kohta, ei julkaistu oikeustapauskokoelmassa).

43 Edellä esitetystä seuraa, että Suomen tasavalta ei ole osoittanut, että siirtolupia koskeva menettely voitaisiin perustella liikenneturvallisuutta koskevalla päämäärällä.

44 Toiseksi sen argumentin osalta, joka koskee tarvetta turvata siirtoluvan avulla verovalvonnan tehokkuus, joka on vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan päämäärä, jossa on kyse yleistä etua koskevasta pakottavasta vaatimuksesta, joka voi oikeuttaa EY 28 artiklassa kielletyn vaikutukseltaan vastaavan toimenpiteen (ks. mm. asia 176/84, komissio v. Kreikka, tuomio 12.3.1987, Kok. 1987, s. 1193, 25 kohta), on selvää, että Suomen tasavalta voi lainmukaisesti ottaa käyttöön valvontamenettelyjä, joissa on mahdollista todeta, mitkä ajoneuvot voidaan tilapäisesti vapauttaa ajoneuvoista kannettavista veroista, vaikka ne on rekisteröitävä Suomessa.

45 Riidanalaisen lainsäädännön oikeasuhteisuutta koskevan arvioinnin osalta ja sen osalta, voidaanko tavoiteltu päämäärä saavuttaa rajoituksilla, jotka vaikuttavat vähemmän yhteisön sisäiseen kauppaan, on kuitenkin todettava, että Suomen tasavalta ei ole osoittanut konkreettisesti, että kyseessä oleva tavaroiden vapaan liikkuvuuden rajoitus on oikeassa suhteessa sillä tavoiteltuun päämäärään nähden.

46 Samankaltainen lopputulos voitaisiin nimittäin varmistaa vähemmän rajoittavilla toimenpiteillä, joiden avulla on mahdollista määrittää päivämäärä, jolloin ajoneuvoa

alettiin käyttää ilman, että ajoneuvoista kannettavat verot olisi peritty. Tältä osin etenkin vaihdetuista kirjelmistä ja istunnossa käydystä näkemystenvaihdosta sekä julkisasiamiehen ratkaisuehdotuksen 83 kohdasta ilmenee, että näihin toimenpiteisiin lukeutuu sellaisen järjestelmän käyttöön ottaminen, jossa ajoneuvon omistaja tai haltija on omasta aloitteestaan velvollinen antamaan kyseisen ajoneuvon käyttöönottoa koskevan ilmoituksen ja johon liittyy kyseisen hallinnollisen menettelymääräyksen noudattamatta jättämisestä määrättävät asianmukaiset seuraamukset. Tällaiseen käyttöönottoa koskevaan ilmoitukseen voitaisiin liittää kyseisen ilmoituksen tekemisestä alkaen laskettava kohtuullinen aika, jona verovelvollinen voi käyttää ajoneuvoa, vaikka hän ei ole suorittanut ajoneuvoista kannettavia veroja.

47 Edellä esitetyn perusteella on todettava, että Suomen tasavalta ei ole noudattanut EY 28 ja EY 30 artiklan mukaisia velvoitteitaan, kun se on edellyttänyt, että toisessa jäsenvaltiossa laillisesti rekisteröidyille ja käytetyille ajoneuvoille on niiden käyttämiseksi haettava rekisteröintiasetuksessa säädetyn kaltainen siirtolupa.

Oikeudenkäyntikulut

48 Yhteisöjen tuomioistuimen työjärjestyksen 69 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska komissio on vaatinut Suomen tasavallan velvoittamista korvaamaan oikeudenkäyntikulut ja koska Suomen tasavalta on hävinnyt asian, se on velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Näillä perusteilla yhteisöjen tuomioistuin (toinen jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) Suomen tasavalta ei ole noudattanut EY 28 ja EY 30 artiklan mukaisia velvoitteitaan, kun se on edellyttänyt, että toisessa jäsenvaltiossa laillisesti

rekisteröidyille ja käytetyille ajoneuvoille on niiden käyttämiseksi haettava ajoneuvojen rekisteröinnistä 18.12.1995 annetussa asetuksessa (1598/1995) säädetyn kaltainen siirtolupa.

2) Suomen tasavalta velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Allekirjoitukset