Oikeustapauskokoelma

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
MACIEJ SZPUNAR
2 päivänä maaliskuuta 2017[1]

Asia C-552/15

Euroopan komissio
vastaan

Irlanti

Jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättäminen – Palvelujen tarjoamisen vapaus – Autot – Se, että jossakin jäsenvaltiossa asuva henkilö vuokraa tai leasingvuokraa auton palveluntarjoajalta, jonka kotipaikka on toisessa jäsenvaltiossa – Rekisteröintivero – Koko veron maksaminen rekisteröintihetkellä – Veron palauttamista koskevat periaatteet – Oikeasuhteisuus

Johdanto

1. Autojen rekisteröintiveroja ei ole yhdenmukaistettu unionin oikeudessa. Näin ollen lähtökohtaisesti jäsenvaltioilla on vapaus säätää tällaisista veroista kansallisessa oikeudessaan. Ne eivät kuitenkaan voi tehdä niin tavalla, joka on unionin yleisten oikeusperiaatteiden vastainen, ja näihin periaatteisiin kuuluvat erityisesti sisämarkkinoita koskevat vapaudet. Nyt käsiteltävän asian kohteena on kysymys siitä, miten laajalle jäsenvaltion vapaus tällä alalla ulottuu.

2. Irlanti, jota Euroopan komissio vaati mukauttamaan rekisteröintiverojärjestelmäänsä niin, että se täyttäisi vaatimukset, jotka koskevat autojen vuokraus- ja leasingvuokrauspalvelujen tarjoamisen vapautta, teki kyseiset muutokset kansallisessa oikeudessaan. Komissio on kuitenkin sitä mieltä, että toisesta jäsenvaltiosta Irlantiin siinä tarkoituksessa tuotujen autojen, että kyseisiä autoja käytettäisiin tietyn rajatun ajan, osalta Irlannin oikeuteen tehdyt muutokset eivät ole riittäviä ja että mainittu oikeus on ristiriidassa palvelujen tarjoamisen vapauden kanssa. Irlanti taas on vastakkaista mieltä, minkä vuoksi unionin tuomioistuimen on ratkaistava asia.

Irlannin säännöstö

3. Vuoden 1992 verolain (Finance Act 1992) 131 § 4 momentissa säädetään kiellosta käyttää Irlannin alueella, lukuun ottamatta poikkeuksellisia tilanteita, joista säädetään muissa säännöksissä,[2] autoja, joita ei ole rekisteröity Irlannissa. Rekisteröintivelvollisuus on täytettävä kuukauden kuluessa siitä, kun auto on saatettu liikenteeseen Irlannin alueella.

1 Alkuperäinen kieli: puola.

2 Tätä koskevat poikkeukset koskevat ennen kaikkea kaikkia autoja, jotka Irlannin alueelle ovat tuoneet määräaikaisesti sellaiset henkilöt, joilla ei ole kotipaikkaa Irlannissa, tai henkilöt, jotka harjoittavat ammattitoimintaa jossakin toisessa jäsenvaltiossa.

4. Mainitun lain 132 §:n 1 momentissa, sellaisena kuin se on muutettuna vuoden 2012 verolain (Finance Act 2012) 83 §:n 1 momentin d kohdalla, säädetään välillisestä autoverosta, jota kutsutaan rekisteröintiveroksi (registration tax). Verovelvollisuus syntyy rekisteröintiveron osalta auton rekisteröintihetkellä. Veron suuruus lasketaan prosenttiosuutena auton markkina-arvosta rekisteröintihetkellä hiilidioksidipäästöjen taso huomioiden. Suuripäästöisimpien autojen osalta veron suuruus voi nousta 36 prosenttiin niiden markkina-arvosta. Rekisteröintiä edeltää auton katsastus katsastusasemalla. Mainittu katsastus muun muassa mahdollistaa auton markkina-arvon määrittämisen.

5. Rekisteröintivelvollisuus ja velvollisuus maksaa rekisteröintivero koskevat myös vuokrattuja tai leasingin kohteena olevia autoja, kun henkilö, jolla on asuinpaikka Irlannin alueella, on tehnyt sopimuksen toiseen jäsenvaltioon sijoittuneen palveluntarjoajan kanssa.

6. Jos auto viedään pois Irlannin alueelta ja poistetaan rekisteristä, vuoden 1992 verolain 135D §:ssä, joka on lisätty vuoden 2012 verolain, joka tuli voimaan 8.4.2013, 83 §:n 1 momentin j kohdalla, säädetään rekisteröintiveron osan palautuksesta. Palautettava osa lasketaan auton markkina-arvon perusteella maastavientihetkellä. Mainitun arvon määrittäminen edellyttää uutta katsastusta, joka on suoritettava korkeintaan kuukausi ennen maastavientiä. Palautettavasta osasta vähennetään hallintokustannuksia 500 euroa.

7. Palautettavaan määrään on 1.1.2016 lukien lisättävä prosenttiosuus, joka lasketaan vuoden 1992 verolain 135D §:n täytäntöönpanoasetuksen mukaan. Vuoden 2015 verolain (Finance Act 2015) 49 §:llä hallintokustannusten perusteella tehtävä vähennys alennettiin 100 euroon 1.1.2016 lukien.

Asian käsittelyn vaiheet ja asianosaisten lausumat

Asian käsittelyn vaiheet

8. Komissio pyysi Irlannilta vuosina 2003 ja 2006 selvennyksiä siitä, oliko mainitussa jäsenvaltiossa pakollinen rekisteröintivero yhteensopiva palvelujen tarjoamisen vapauden kanssa unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön eli tuomioiden Cura Anlagen [3] ja komissio v. Tanska [4] valossa. Vuonna 2010 pidetyn kuulemistilaisuuden ja selvityspyynnön jälkeen komissio antoi 27.1.2011 Irlannille virallisen huomautuksen, jossa se väitti, ettei Irlanti ollut noudattanut SEUT 56–SEUT 62 artiklaan perustuvia jäsenyysvelvoitteitaan, koska se oli velvoittanut henkilöt, joilla on asuinpaikka Irlannissa ja jotka tuovat auton määräaikaisesti kyseisen jäsenvaltion alueelle, maksamaan koko rekisteröintiveron kyseisistä autoista ilman, että heillä oli mahdollisuutta saada alennusta verosta tai saada veroa palautetuksi. Koska komissio ei ollut tyytyväinen Irlannin antamaan vastaukseen, se antoi Irlannille 28.10.2011 perustellun lausunnon, jossa se esitti tämän saman väitteen.

9. Mainitun toiminnan tuloksena Irlanti sääti mahdollisuudesta saada osa rekisteröintiverosta palautettua siinä tapauksessa, että auto viedään pois Irlannin alueelta. Palautusjärjestelmä tuli voimaan 8.4.2013.

10. Komissio osoitti 10.7.2014 Irlannille täydentävän virallisen huomautuksen ja 26.2.2015 täydentävän perustellun lausunnon. Mainituissa kirjelmissä komissio väitti, että sen mielestä Irlannissa käytössä oleva pakollinen rekisteröintiverojärjestelmä on edelleen palvelujen tarjoamisen vapauden vastainen, koska siinä edellytetään, että henkilöt, jotka tuovat autoja Irlannin alueelle määrättyä aikaa pidemmäksi aikaa, joutuvat maksamaan rekisteröintiveron täysimääräisenä ja heidän on mahdollista myöhemmin saada osa maksetusta määrästä takaisin. Mainittu käytäntö ei komission mukaan ole sallittu unionin

3 Tuomio 21.3.2002 (C-451/99, EU:C:2002:195).

4 Tuomio 15.9.2005 (C-464/02, EU:C:2005:546).

tuomioistuimen antaman määräyksen VAV-Autovermietung[5] valossa. Lisäksi komissio katsoi, ettei Irlannin säännöksissä säädetä koron maksamisesta rekisteröintiveron palautettavalle osalle ja että siinä säädetään myös suuresta vähennyksestä, joka palautettavasta määrästä tehdään hallintokulujen perusteella. Komissio kehotti Irlantia toteuttamaan täydentävän perustellun lausunnon noudattamisen edellyttämät toimenpiteet kahden kuukauden kuluessa sen vastaanottamisesta.

11. Irlanti vastasi perusteltuun lausuntoon 27.4.2015 päivätyllä kirjeellä. Se väitti siinä, että sen mielestä rekisteröintiverojärjestelmä on unionin oikeuden periaatteiden kanssa sopusoinnussa. Irlanti totesi, että kyseisen veron osan palautuksesta siinä tapauksessa, että auto viedään maasta, hallintokustannusten perusteella vähennettävää määrää on alennettu 100 euroon.

12. Komissio katsoi, ettei Irlanti ollut noudattanut perusteltua lausuntoa asetetussa määräajassa,[6] ja nosti nyt käsiteltävän kanteen 26.10.2015. Irlanti vastasi kanteeseen 8.1.2016. Kantajan vastaus jätettiin 18.2.2016 ja vastaajan vastaus 31.3.2016. Irlanti pyysi 14.4.2016 päivätyllä kirjeellä asian käsittelyä suuressa jaostossa. Suullinen käsittely pidettiin 22.11.2016.

Komission kanneperusteet ja lausumat

13. Komissio väittää, ettei Irlanti ole noudattanut SEUT 56 artiklaan perustuvia jäsenyysvelvoitteitaan, koska se on vaatinut henkilöitä, jotka asuvat Irlannissa ja jotka tuovat mainittuun jäsenvaltioon muista jäsenvaltioista vuokrattuja tai leasingvuokrattuja autoja, maksamaan koko rekisteröintiveron ilman, että auton suunniteltua käyttöaikaa Irlannin alueella otetaan huomioon tilanteessa, jossa kyseisiä autoja ei aiota pysyvästi käyttää mainitulla alueella eikä myöskään käytännössä käytetä siellä pysyvästi, ja koska se on asettanut mainitun maksun palautukselle ehtoja, jotka ylittävät sen, mikä on tarpeellista ja oikeasuhteista.

14. Komission mielestä Irlannissa käytössä oleva rekisteröintiverojärjestelmä aiheuttaa sen, että auton vuokraaminen tai leasingvuokraaminen toisessa jäsenvaltiossa käytettäväksi määräaikaisesti Irlannissa on selvästi vähemmän edullista kuin auton vuokraaminen tai leasingvuokraaminen Irlannissa. Tästä syystä Irlannin säännöstö muodostaa autojen vuokraus- tai leasingvuokrauspalvelujen tarjoamisen vapauden rajoituksen ja on siis SEUT 56 artiklan vastainen.

15. Koko rekisteröintiveron perimisestä riippumatta siitä, rekisteröidäänkö auto Irlannissa pysyvään vai määräaikaiseen käyttöön, komissio väittää, että unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön[7] mukaan mainittu säännöstö ei ole sallittu. Vaikka järjestelmä, jonka mukaan osa verosta palautetaan, kun auto viedään maasta, voi komission mukaan olla riittävä sellaisten autojen osalta, joiden käyttöaika Irlannin alueella ei ole tiedossa niiden maahantuontihetkellä, silloin, kun maahantuonti tapahtuu ennalta määritetyksi ajaksi, erityisesti vuokra- tai leasingvuokraussopimuksen nojalla, maksun periminen täysimääräisenä ilman, että mainittua seikkaa otetaan huomioon, ei ole oikeasuhteista. Mainitussa järjestelmässä auton väliaikaiseen maahantuontiin sovelletaan samaa verovelvollisuutta kuin ajallisesti rajaamattomaan maahantuontiin.

16. Henkilöt, jotka tuovat väliaikaisesti autoja Irlannin alueelle, eivät myöskään saa korkojen muodossa korvausta siltä ajalta, jolloin heidän aiheettomasti maksamaansa rekisteröintiveroa vastaava rahamäärä ei oikeudettomasti ole heidän käytettävissään, koska Irlannin säännöstössä ei säädetä veron palauttamisesta korkoineen. Tämän lisäksi palautettavasta määrästä vähennetään 500 euron suuruiset hallintokustannukset, mikä on huomattava ja suhteettoman korkea summa.

5 Määräys 29.9.2010 (C-91/10, ei julkaistu, EU:C:2010:558).

6 Palautettakoon mieliin, että säännökset rekisteröintimaksun palauttamisesta korkoineen ja hallintokustannusten alentamisesta tulivat voimaan vasta 1.1.2016.

7 Määräys 29.9.2010, VAV-Autovermietung (C-91/10, ei julkaistu, EU:C:2010:558, määräysosa).

Irlannin väitteet

17. Irlanti väittää ensinnäkin, että komissio muutti kantaansa oikeudenkäyntiä edeltäneen menettelyn kuluessa. Vaikka se vaikutti aluksi hyväksyvän järjestelmän, jonka mukaan osa verosta palautetaan, kun auto viedään Irlannista ja poistetaan rekisteristä, se sittemmin muutti näkemystään eikä nyt salli lainkaan sitä, että ennaltamääritetyksi ajaksi maahantuotujen autojen osalta peritään rekisteröintivero täysimääräisenä. Komissio viittaa tältä osin unionin tuomioistuimen antamaan määräykseen VAV-Autovermietung, mutta Irlanti tuo esiin, että kyseinen määräys annettiin jo ennen kuin komissio antoi ensimmäisen virallisen huomautuksensa tammikuussa 2011. Irlanti katsoo, että mainitulla kannanmuutoksella on loukattu SEU 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun vilpittömän yhteistyön periaatetta, hyvän hallinnon periaatetta sekä Irlannin oikeutta tulla kuulluksi.

18. Seuraavaksi Irlanti väittää, että komission kanne on ennenaikainen, koska silloin, kun se nostettiin, komissiolle oli ilmoitettu, että lainsäädäntömuutokset, jotka mahdollistivat koron maksamisen palautetulle veron osalle ja hallintokustannusten perusteella tehtävän vähennyksen alentamisen 100 euroon, tulisivat voimaan 1.1.2016 lukien. Irlannin mukaan mainittuja muutoksia ei voitu saattaa voimaan aiemmin, koska verolainsäädäntöä muutetaan kerran vuodessa, aina tammikuun ensimmäisenä päivänä.

19. Irlanti väittää lopuksi, että komission kanta on epäselvä, koska ei ole tiedossa, käsittääkö se yhden kattavan väitteen vai kaksi tai kolme erillistä väitettä, ja muodostavatko komission erityisesti moittimat Irlannin säännökset palvelujen tarjoamisen vapauden rajoituksen yhdessä vai onko jokainen niistä erikseen mainitunlainen rajoitus.

20. Olennaisilta osin Irlanti väittää, että sen rekisteröintiveroa koskeva säännöstö on tällä hetkellä täysin sopusoinnussa unionin oikeuden kanssa. Irlanti katsoo etenkin, että järjestelmä, jossa mainittu maksu peritään kokonaisuudessaan auton rekisteröintihetkellä ja mahdollisesti osa siitä palautetaan, jos auto viedään maasta ja poistetaan rekisteristä, on sallittu unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön valossa, eikä se merkitse auton vuokraus- ja leasingvuokrauspalvelujen tarjoamisen vapauden rajoittamista.

21. Irlannin mukaan määräys VAV-Autovermietung annettiin tietyn Alankomaissa vallinneen oikeudellisen tilanteen suhteen, jossa veron suuruus riippui siitä ajanjaksosta, joka autoa käytetään kyseisen jäsenvaltion alueella. Irlannin järjestelmässä rekisteröintiveron suuruus sitä vastoin riippuu auton arvosta rekisteröintihetkellä ja maastaviennin hetkellä laskettavan palautuksen suuruus määräytyy samalla tavalla. Auton arvo taas ei riipu ainoastaan sen iästä, vaan myös muista tekijöistä, erityisesti ajokilometreistä, eikä sitä näin ollen voida ennalta määrittää. Irlannin järjestelmässä mahdollistetaan näin ollen se, että veron suuruus määritetään sen mukaan, kuinka paljon autoa on tosiasiassa käytetty Irlannin alueella, mitä sellainen järjestelmä, jossa veron määrä riippuu yksinomaan auton käyttöajasta maan alueella, ei mahdollista.

22. Rekisteröintiverojärjestelmän muuttaminen sellaiseksi, jota komissio suosittelee, aiheuttaisi merkittäviä hallinnollisia hankaluuksia ja väistämättä edellyttäisi palautuksen määrän laskentamenetelmän muuttamista ja näin olennaisilta osin johtaisi veropohjan muutokseen. Tämä merkitsisi perusteetonta puuttumista jäsenvaltioiden vapauteen määrätä autoverojärjestelmästään.

23. Tämän lisäksi auton käyttöaikaa Irlannin alueella ei koskaan tiedetä varmuudella ennakolta, koska vuokrasopimus voidaan irtisanoa, sitä voidaan pidentää tai muutoin muuttaa sellaisella tavalla, että auto pysyy Irlannin rekisterissä ja sitä edelleen käytetään Irlannissa verotuksen kohteena olleen ajanjakson jälkeen. Kaikista lisämaksujärjestelmistä aiheutuisi kuitenkin täsmälleen sama taakka kuin tällä hetkellä voimassa olevasta auton maastavientiä koskevasta palautusjärjestelmästä.

24. Siltä osin kuin on kyse väitteistä, jotka koskevat sitä, ettei palautetulle määrälle makseta korkoa ja että hallintokustannusten perusteella tehdään liian suuri vähennys, Irlanti huomauttaa, että mainitut ongelmat ratkaistiin lainmuutoksilla, jotka tulivat voimaan 1.1.2016.

Arviointi

25. Komissio tuo kanteessaan esiin lähinnä kolme ongelmaa: ongelman, joka koskee rekisteröintiveron perimistä täysimääräisenä Irlannin alueella ennaltamäärätyn ajan käytettäväksi tarkoitettujen autojen rekisteröintihetkellä, ongelman, joka koskee sitä, ettei rekisteröintiveron osan palautuksen yhteydessä makseta korkoa silloin, kun auto viedään maasta ja poistetaan rekisteristä, ja ongelman, joka koskee sitä, että mainitussa tilanteessa vähennetään hallintokustannuksina 500 euroa. Nämä ongelmat, joista ensimmäinen on tietenkin merkittävin, on tutkittava järjestyksessä. Sitä ennen on kuitenkin arvioitava Irlannin väitteitä, jotka koskevat menettelyä.

Irlannin esittämät menettelyä koskevat väitteet

26. Irlanti väittää, että komissio muutti kantaansa menettelyn kuluessa, että komission väitteet olivat luonteeltaan epäselviä ja että kanne unionin tuomioistuimessa oli nostettu ennenaikaisesti.

27. Ensinnäkin haluaisin tuoda esiin, että vaikka Irlanti ei suoraan vetoa siihen, että kanne olisi jätettävä tutkimatta, mielestäni komission puolelta ei voida osoittaa mitään laiminlyöntiä, joka voisi perustella mainitunlaisen väitteen. Kanteessa esitetyt väitteet vastaavat niitä, jotka komissio on tuonut esiin täydentävässä virallisessa huomautuksessa heinäkuussa 2014 ja täydentävässä perustellussa lausunnossa helmikuussa 2015. Komissio ei siis ole kanteessa laajentanut tai muuttanut väitteitään niihin väitteisiin nähden, jotka se on esittänyt kanteen nostamista edeltäneessä menettelyssä.

28. Se, että komissio on esittänyt kyseiset väitteet muodolliselta kannalta aiemmin aloitetussa jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevassa menettelyssä, jossa se esitti yleisempiä väitteitä, ei muuta mainittua arviota. Ensimmäinen menettely aloitettiin tilanteessa, jossa Irlannin rekisteröintiverojärjestelmässä ei lainkaan säädetty minkäänlaisesta kyseisen veron suuruuden rajoittamisesta sellaisten autojen osalta, joita käytettiin Irlannissa väliaikaisesti, joko palauttamalla vero tai muutoin. Loogisesti komission väitteet menettelyn kyseisessä vaiheessa siis koskivat yleisesti sitä, ettei Irlannin säännöstöä ollut mukautettu vastaamaan palvelujen tarjoamisen vapauden vaatimuksia unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön valossa.

29. Jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskeva menettely ei kuitenkaan pääty hetkellä, jolloin jäsenvaltio ryhtyy joihinkin toimenpiteisiin noudattaakseen unionin oikeutta. Komission on vielä varmistuttava siitä, että mainitut toimenpiteet todella tehokkaasti johtavat siihen, että kansalliset säännökset ovat unionin oikeuden mukaisia. Mikäli komission mielestä jäsenvaltion toimenpiteet eivät täysimääräisesti varmista sitä, että unionin oikeutta noudatetaan, sillä on oikeus esittää täsmällisempiä väitteitä vielä ratkaisematta jääneistä seikoista. Tältä osin mielestäni merkitystä ei ole sillä, että tietty unionin oikeuskäytäntö – tässä tapauksessa määräys VAV-Autovermietung – oli jo tiedossa hetkellä, jolloin ensimmäinen virallinen huomautus annettiin. Unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntö on yhtä hyvin komission kuin jäsenvaltioidenkin tiedossa, ja jäsenvaltioilla on velvollisuus noudattaa sitä riippumatta siitä, kehottaako komissio niitä siihen. Unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntö on muutoinkin vain unionin oikeuden säännösten – tässä tapauksessa perussopimuksen määräysten – tulkintaa, eikä komissiolla näin ollen ole mitään velvollisuutta osoittaa konkreettisia tuomioita, joita jäsenvaltioiden on noudatettava. Riittää, että komissio osoittaa asiassa merkitykselliset unionin oikeuden säännöt, ja mikäli jäsenvaltio hyväksyy komission väitteet, sen on mukautettava lainsäädäntönsä kyseisiin sääntöihin niin, että se ottaa huomioon kaiken unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön, joka saattaa olla sovellettavissa kyseiseen asiaan.

30. Näin ollen katson, että nyt käsiteltävän kanteen nostamista edeltänyt menettely oli sääntöjenmukainen eikä kannetta rasita mikään sellainen virhe, josta voisi aiheutua sen tutkimatta jättäminen. Samasta syystä en katso, että komissio ei olisi noudattanut vilpitöntä yhteistyötä koskevaa velvollisuutta tai että se olisi loukannut hyvän hallinnon periaatetta tai Irlannin puolustautumisoikeuksia.

31. Siltä osin kuin on kyse väitteestä, jonka mukaan komission kanteessa esittämä kanta on epäselvä, riittää, kun todetaan, että kanteesta ilmenee selvästi, että pääasiallinen moite koskee vaatimusta siitä, että koko rekisteröintivero on maksettava etukäteen, kun taas se, ettei korkoa makseta, ja se, että aiheettomasti maksetun veron osan palautuksesta tehtävä vähennys on suuri, ovat komission mukaan seikkoja, jotka vahvistavat kyseisen vaatimuksen haitallisia vaikutuksia autojen vuokraus- ja leasingvuokrauspalvelujen tarjoamisen vapauden kannalta. Katson kuitenkin jäljempänä esitettävistä syistä, että vaikka veronpalautusjärjestelmän katsottaisiin olevan sopusoinnussa palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen kanssa, kyseiset kaksi seikkaa saattavat kukin erikseen merkitä mainitusta vapaudesta seuraavien velvoitteiden noudattamatta jättämistä. Niitä on näin ollen tarkasteltava erikseen.

32. Siltä osin kuin on kyse väitteestä, jonka mukaan kanne on nostettu ennenaikaisesti, on lopuksi ensinnäkin todettava, että muodolliselta kannalta komissiolla on oikeus nostaa kanne perustellussa lausunnossa asetetun määräajan päättymisen jälkeen, ellei toimenpiteitä ole toteutettu. Kyseisen määräajan päättymishetkellä vallinnut tilanne on siten lähtökohta, johon nähden arvioidaan, onko jäsenvaltio jättänyt noudattamatta jäsenyysvelvoitteitaan.[8] Muussa tapauksessa jäsenvaltiot voisivat loputtomasti lykätä komission kanteen nostamista ilmoittamalla koko ajan uusia määräaikoja perustellun lausunnon noudattamiselle.

33. Nyt käsiteltävässä asiassa on lisättävä myös, että aiheettomasti kannetun veron palauttamista korkoineen koskeva velvollisuus ja kielto säätää mainitun palautuksen periaatteista tehokkuusperiaatteen vastaisella tavalla olivat Irlannin tiedossa kauan ennen kuin nyt käsiteltävässä asiassa nostettiin kanne. Näin ollen sille ei ollut mitään estettä, koska lopulta Irlanti myönsi, että kyseiset väitteet olivat perusteltuja ja että asiaa koskeva säännöstö pitäisi antaa ja pitäisi säätää rekisteröintiveron osan palautusjärjestelmästä, mikä tapahtui vuonna 2013.

34. On myös huomattava, että jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevan menettelyn pääasiallinen tarkoitus on saada jäsenvaltio noudattamaan unionin oikeutta eikä rangaista noudattamatta jättämisestä. Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan unionin oikeuden vastaisesti kannetut verot on kuitenkin palautettava korkoineen.[9] Unionin tuomioistuimen tuomio, jossa todetaan, että unionin oikeutta ei ole noudatettu, voi olla mainitunlaisen palautuksen vaatimisen peruste. Näin ollen on olemassa yleinen intressi siihen, että komissio nostaa kanteen ja unionin tuomioistuin antaa tuomion, vaikka onkin mahdollista, että jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättäminen päättyy ennen mainitun tuomion antamista.[10]

35. Edellä mainitun johdosta Irlannin väitteet ja perustelut, jotka koskevat komission epälojaalia ja virheellistä menettelyä, on mielestäni katsottava perusteettomiksi.

8 Ks. mm. tuomio 6.10.2009, komissio v. Espanja (C-562/07, EU:C:2009:614, 23 ja 24 kohta) ja tuomio 5.2.2015, komissio v. Belgia (C-317/14, EU:C:2015:63, 34 kohta).

9 Tuomio 30.6.2016, Câmpean (C-200/14, EU:C:2016:494, 37 kohta).

10 Ks. myös unionin oikeuden rikkomisesta seuraavasta vastuusta tuomio 7.2.1973, komissio v. Italia (39/72, EU:C:1973:13, 11 kohta) ja tuomio 19.3.1991, komissio v. Belgia (C-249/88, EU:C:1991:121, 41 kohta).

Väite, joka koskee rekisteröintiveron perimistä täysimääräisenä

36. On palautettava mieleen, että komissio väittää, että Irlanti rajoittaa autojen vuokraus- ja leasingvuokrauspalvelujen tarjoamisen vapautta siten, että mainitunlaisista autoista on niiden rekisteröinnin, joka on pakollista, jos käyttö kestää yli kuukauden, hetkellä maksettava täysimääräisenä rekisteröintivero (josta osa on mahdollista saada myöhemmin palautetuksi) myös tilanteissa, joissa auton suunniteltu käyttöaika Irlannin alueella on ennalta määritetty. Mainitunlaisesta säännöstöstä, jossa ei asianmukaisesti tehdä eroa auton määräajaksi tapahtuvan maahantuonnin ja pysyvän maahantuonnin välillä, seuraa se, että muista jäsenvaltioista peräisin olevien palveluntarjoajien tarjoamien autonvuokraus- tai leasingvuokrauspalvelujen käyttäminen on vähemmän houkuttelevaa kuin kotimaisten toimijoiden palvelujen käyttäminen. Se merkitsee huomattavaa taloudellista taakkaa – eli tarvetta kattaa koko rekisteröintivero etukäteen, vaikka tosiasiassa maksettava määrä voikin olla merkittävästi alempi – ja hallinnollista taakkaa, joka muodostuu siitä, että auto on katsastettava ennen sen maastavientiä sen markkina-arvon ja siitä seuraavan palautettavan veron määrän selvittämiseksi.

37. Irlannin rekisteröintiveron kaltaisia veroja ei ole yhdenmukaistettu unionin oikeudessa, joten jäsenvaltioilla on vapaus käyttää verotusvaltaansa kyseisellä alalla, kunhan ne noudattavat unionin oikeutta.[11] Unionin oikeuden valossa on kuitenkin käsiteltävä eri tavoin tilanteita, joissa autoa on tarkoitus käyttää pysyvästi tietyn jäsenvaltion alueella tai sitä tosiasiallisesti käytetään siellä pysyvästi, ja tilanteita, joissa mainittu ehto ei täyty eli autoa käytetään tietyn jäsenvaltion alueella vain määräaikaisesti. Ensin mainitussa tilanteessa jäsenvaltio voi lähtökohtaisesti verottaa auton käyttöä esimerkiksi rekisteröintiveron muodossa. Sen sijaan mainitussa toisessa tilanteessa auton käytön verottaminen mahdollisena yhtenäismarkkinoihin liittyvien vapauksien rajoituksena vaatii lisäperusteluja. Tältä osin mainittu verotus on pitänyt rakentaa niin, että se on oikeassa suhteessa sillä tavoiteltuun päämäärään.[12]

38. Unionin tuomioistuin on todennut jo useita kertoja Irlannin rekisteröintiveron kaltaisten verojen yhteydessä, että siltä osin kuin on kyse muista jäsenvaltioista kuin verotusvaltiosta vuokratuista tai leasingvuokratuista autoista, kyseisten verojen tavoite voidaan saavuttaa veroilla, joiden suuruus riippuu auton käyttöajasta niiden alueella.[13] Täysimääräisen veron kantaminen siten kuin se verotusjäsenvaltiossa pysyvästi käytettyjen autojen osalta kannetaan, ei siis täytä oikeasuhteisuuden edellytystä, ja se on tällä hetkellä SEUT 56 artiklassa ilmaistun palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen vastaista.[14]

39. Unionin tuomioistuin on katsonut myös, että tilanteissa, joissa auton vuokra- tai leasingvuokrasopimus on tehty määräajaksi, pelkästään mahdollisuus saada osa verosta palautettua sen jälkeen, kun auto viedään pois jäsenvaltion alueelta, ei riitä varmistamaan palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen noudattamista, jos siitä hetkestä lukien, jolloin auto otetaan liikenteeseen kyseisen jäsenvaltion alueella, syntyy velvollisuus maksaa vero, jonka määrässä ei oteta huomioon auton suunniteltua käyttöaikaa kyseisen valtion alueella.[15]

40. Komissio tukeutuu nyt käsiteltävässä asiassa juuri tähän oikeuskäytäntöön todeten, että aivan kuten Alankomaiden lainsäädäntö, josta oli kyse asiassa VAV-Autovermietung, myöskään Irlannin lainsäädäntö ei täytä oikeasuhteisuuden edellytystä, koska siinä vaaditaan täysimääräisen rekisteröintiveron maksamista tilanteessa, jossa auton käyttöaika Irlannin alueella on ennalta määritetty.

11 Tuomio 26.4.2012, van Putten ym. (C-578/10–C-580/10, EU:C:2012:246, 37 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

12 Tuomio 26.4.2012, van Putten ym. (C-578/10–C-580/10, EU:C:2012:246, 46, 47 ja 53 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

13 Tuomio 21.3.2002, Cura Anlagen (C-451/99, EU:C:2002:195, 69 kohta); määräys 27.6.2006, van de Coevering (C-242/05, EU:C:2006:430, 30 kohta); määräys 22.5.2008, Ilhan (C-42/08, ei julkaistu, EU:C:2008:305, 22 kohta) ja määräys 29.9.2010, VAV-Autovermietung (C-91/10, ei julkaistu, EU:C:2010:558, 26 kohta).

14 Ks. erityisesti tuomio 21.3.2002, Cura Anlagen (C-451/99, EU:C:2002:195, tuomiolauselman viimeinen luetelmakohta) ja määräys 29.9.2010, VAV-Autovermietung (C-91/10, ei julkaistu, EU:C:2010:558, 21 kohta).

15 Määräys 29.9.2010, VAV-Autovermietung (C-91/10, ei julkaistu, EU:C:2010:558, 26–28 kohta ja tuomiolauselma).

41. Määräyksessä VAV-Autovermietung pohdittiin aiemmin todettuja periaatteita konkreettisessa tilanteessa. Mainitun asian taustalla olleessa pääasiassa verovelvollinen oli velvoitettu maksamaan kahden kuukauden leasingvuokrauksen perusteella vero, jonka määrä vastasi lähes puolta auton listahinnasta.[16] Näiden tosiseikkojen valossa unionin tuomioistuin katsoi, että Alankomaissa käytetyt autoveron kantamisen periaatteet eivät olleet oikeasuhteisia. En kuitenkaan katso, että unionin tuomioistuimen asiassa VAV-Autovermietung esittämien näkemysten ei voitaisi katsoa olevan yleisemmin sovellettavia.

42. Lukuun ottamatta sitä, että Irlannin lainsäädännön nojalla saattaa syntyä samankaltaisia tilanteita,[17] pelkästään se, että rajat ylittävissä tilanteissa kannetaan veroa määrä, jonka ennakolta tiedetään ylittävän – mahdollisesti merkittävästi – maksettavan määrän, on omiaan tekemään rajat ylittävien palvelujen käyttämisestä vähemmän houkuttelevaa palvelun käyttäjille ja niiden tarjoamisesta vähemmän houkuttelevaa palveluntarjoajille. Lisäksi on otettava huomioon – kuten komissio on myös huomauttanut oikeudenkäyntikirjelmissään –, että mainitussa lähestymistavassa auton vuokrauksen tai leasingvuokrauksen verotus rinnastetaan sen omistuksen hankinnan verotukseen. Tämä vähentää vuokraus- ja leasingvuokrauspalvelujen käytön houkuttelevuutta, rajat ylittävät palvelut mukaan lukien. Lopuksi se myös tarkoittaa merkittävän rahamäärän jäädyttämistä, joka on lisähankaluus erityisesti sellaisille tahoille, jotka harjoittavat liiketoimintaa ja joiden kannalta se, ettei varoja voida sijoittaa liiketoimintaan, merkitsee tappiota.

43. Mielestäni ei näin ollen ole epäilystäkään siitä, että SEUT 56 artiklassa asetetun periaatteen nojalla kielletty autojen vuokraus- ja leasingvuokrauspalvelun tarjoamisen rajoitus ei aiheudu vain siitä, että aiheettomasti kannettua veroa ei palauteta, vaan rajoitus aiheutuu myös velvollisuudesta maksaa vero täysimääräisenä tilanteessa, jossa autoa ei ole tarkoitettu pysyvästi käytettäväksi verotusvaltiossa eikä sitä tosiasiallisesti käytetä siellä pysyvästi. Mainittu rajoitus voisi olla oikeutettu ainoastaan yleiseen etuun liittyvistä pakottavista syistä sillä edellytyksellä, että se olisi tavoiteltuun päämäärään nähden oikeasuhteinen.

44. Vastauksena komission väitteeseen, joka liittyy määräykseen VAV-Autovermietung, Irlanti vetoaa kahteen seikkaan. Ensinnäkin se väittää, että kyseisessä Alankomaiden lainsäädännössä säädettiin veron osan palauttamisesta ilman korkoa. Toiseksi mainitussa lainsäädännössä säädettiin määräaikaisesti käytettyjen autojen osalta veron laskemisesta kyseisen käyttöajan keston perusteella, kun taas Irlannin vero lasketaan auton arvon ja sen ajokilometrien perusteella, minkä on tarkoitus heijastaa auton käytön tosiasiallista intensiteettiä Irlannin alueella.

45. Siltä osin kuin on kyse koroista, on ensinnäkin huomattava, että Irlannin jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevassa arvioinnissa merkityksellisenä ajankohtana eli päivänä, jolloin perustellussa lausunnossa asetettu määräaika päättyi, myöskään Irlannin lainsäädännössä ei säädetty koron maksamisesta. Toiseksi – ja mikä on merkittävämpää – määräyksessä VAV-Autovermietung ei mitenkään todeta, että se, että korkoa ei maksettu, oli syy, jonka vuoksi unionin tuomioistuin katsoi, että Alankomaiden lainsäädäntö oli palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen vastainen. Korot eivät olleet suurin ongelma kyseisessä asiassa vaan se, että oli maksettava vero, jonka määrässä ei otettu huomioon auton suunniteltua käyttöaikaa Alankomaiden alueella. Näin ollen kysymys koroista ei erota asiaa VAV-Autovermietung nyt käsiteltävästä asiasta sellaisella tavalla, että ensin mainitussa asiassa tehtyjä päätelmiä ei voitaisi soveltaa jäljempänä mainittuun asiaan. Näin ollen on tutkittava Irlannin esittämä toinen väite.

16 Määräys 29.9.2010, VAV-Autovermietung (C-91/10, ei julkaistu, EU:C:2010:558, 5, 8 ja 12 kohta).

17 Auton rekisteröinti ja näin ollen rekisteröintimaksun maksaminen on pakollista, jos autoa käytetään yli kuukauden ajan, ja kyseisen veron enimmäismäärä voi olla 36 prosenttia auton arvosta (ks. tämän ratkaisuehdotuksen 3 ja 4 kohta).

46. Irlanti väittää, että unionin tuomioistuimen aiempi oikeuskäytäntö koskee joko järjestelmiä, joissa veron palauttaminen ei ollut lainkaan mahdollista, tai asiassa VAV-Autovermietung järjestelmää, jossa palautuksen määrä lasketaan sen ajanjakson perusteella, joka autoa on käytetty Alankomaiden alueella. Irlannin järjestelmässä puolestaan palautettava määrä lasketaan auton todellisen markkina-arvon perusteella maastaviennin hetkellä ja kyseinen arvo riippuu muun muassa auton ajokilometreistä, minkä vuoksi – sen jälkeen, kun mainittua arvoa on verrattu arvoon rekisteröintihetkellä – verotus on suhteutettu auton käytön tosiasialliseen intensiteettiin Irlannin alueella. Koska auton markkina-arvo maastavientihetkellä ei ole tiedossa, koska se ei riipu ainoastaan auton iästä vaan myös ajokilometreistä, Irlannin järjestelmän tavoitetta auton käytön todellisen intensiteetin verottamisesta ei voida saavuttaa sen määräisellä verolla, joka laskettaisiin vain sillä perusteella, mikä on auton suunniteltu käyttöaika Irlannissa.

47. Mielestäni kyseinen väite perustuu kuitenkin väärinkäsitykseen, joka johtuu siitä, ettei ole tehty eroa veron tavoitteiden ja sen kantamistavan välillä.

48. Vastauksena unionin tuomioistuimen kysymykseen Irlannin asiamies totesi istunnossa, että rekisteröintiveron tavoitteena on korvata autojen käytöstä aiheutuvia julkisia menoja, etenkin ympäristöön liittyviä menoja, sosiaalimenoja sekä tieinfrastruktuurin ylläpitämisestä ja liikennevalvontajärjestelmästä sekä ajoneuvojen hyväksymisestä liikenteeseen aiheutuvia menoja. Hän lisäsi, että maksu on rakennettu niin, että kalliimpien autojen käyttäjät maksavat enemmän ja että kannustetaan hankkimaan ympäristölle vähemmän haitallisia autoja.

49. Autojen käytön verottaminen usein palvelee samankaltaisia tavoitteita kaikissa jäsenvaltioissa.[18] Kyseiset tavoitteet epäilemättä ovat yleiseen etuun liittyviä pakottavia syitä, jotka oikeuttavat mainitunlaisen verottamisen. Edellä viitatun oikeuskäytännön mukaan on kuitenkin vielä tarpeen selvittää, voidaanko mainitut tavoitteet saavuttaa sellaisella verolla, jossa otetaan huomioon jo veron maksuhetkellä auton suunniteltu käyttöaika Irlannin alueella.

50. Irlannin rekisteröintiveron kaltaisten verojen, jotka maksetaan vain kerran, tilanteessa tavoite autojen käytöstä aiheutuvien julkisten menojen korvaamisesta voidaan saavuttaa vain kokonaistasolla eli kaikista kyseisessä maassa rekisteröidyistä autoista kannettujen verojen loppusumman pitää kattaa niiden käytöstä aiheutuneiden menojen loppusumma. Toisin kuin esimerkiksi polttoaineen hintaan sisältyvässä verossa, kertasuorituksena maksettavassa verossa ei oteta huomioon ajokilometrejä tai yleisemmin ottaen auton käytön intensiteettiä rekisteröinnin ja veron maksun jälkeen. Näin ollen intensiivisemmin käytetystä autosta kannetulla verolla osallistutaan siis merkittävästi vähemmän kyseisen auton käytöstä tosiasiallisesti aiheutuneiden kustannusten korvaamiseen kuin verolla, joka on maksettu autosta, jota käytetään satunnaisesti. Auton arvon nopea aleneminen silloin, kun sitä käytetään intensiivisemmin, ei korvaa tätä, koska mainittu arvon aleneminen ei riipu ainoastaan ajokilometreistä vaan myös iästä ja lukuisista muista tekijöistä.

51. Samankaltaista päättelyä voidaan soveltaa myös autoihin, joita on tarkoitus käyttää tietyn jäsenvaltion alueella ennalta määritetty aika. Aivan kuten autojen, joita on tarkoitus käyttää kyseisessä valtiossa pysyvästi, veron määrä potentiaalisesti kattaa koko auton elinkaaren keston (paitsi jos se viedään pois kyseisestä maasta), joten tietyksi ajaksi rekisteröidyn auton veron määrän on tarkoitus kattaa vain se aika, joka autoa käytetään rekisteröintijäsenvaltion alueella. Mainittu määrä siirtyy yleiseen varantoon, jonka tarkoituksena on yleisesti kattaa kaikkien kyseisessä maassa rekisteröityjen autojen käytöstä aiheutuvat menot. Näin ollen mainittu määrä ei välttämättä heijasta tarkalleen kyseisen konkreettisen auton käytön intensiteettiä, aivan kuten pysyvästi rekisteröidystä autosta kannetun veron määrä ei heijasta sen myöhemmän käytön intensiteettiä. Tämä seikka ei estä verotuksen tavoitteiden saavuttamista, koska kyseiset tavoitteet saavutetaan luonnostaan yleisellä tasolla eikä erikseen suhteessa kuhunkin konkreettiseen autoon.

18 Ks. mm. tuomio 21.3.2002, Cura Anlagen (C-451/99, EU:C:2002:195, 66 kohta), jossa puhutaan Itävallan säännöstön tavoitteista.

52. Kuten tämä osoittaa, Irlannin rekisteröintiveron tavoitteet voidaan saavuttaa sellaisella verolla, joka lasketaan ottaen huomioon auton suunnitellun käyttöajan kesto Irlannin alueella. Tilanteissa, joissa kyseinen aika tiedetään ennakolta, mainitun veron kantaminen sen määräisenä kuin rekisteröitäessä autoja pysyvästi ei siis – kuten asiassa VAV-Autovermietung – ole oikeassa suhteessa edellä mainittuun tavoitteeseen nähden, koska se rajoittaa autojen vuokraus- ja leasingvuokrauspalvelujen tarjoamisen vapautta.

53. Se ei myöskään estä sitä, että kalliimpien autojen käyttäjät maksavat suhteellisesti enemmän, eikä sitä, että vähäpäästöisten autojen käyttöön kannustetaan. Veron perusteena pysyy edelleen auton markkina-arvo ja sen päästötaso, mutta sen lisäksi on vielä lisätekijänä auton suunniteltu käyttöaika Irlannin alueella.

54. Tältä osin en katso, että mainitulla ratkaisulla puututtaisiin jäsenvaltioiden toimivaltaan verottaa autojen käyttöä enemmän kuin mitä unionin oikeuden – tässä tapauksessa palvelujen tarjoamisen vapauden – soveltamista koskevasta vaatimuksesta seuraa.

55. Mainittu ratkaisu ei rajoita jäsenvaltioiden vapautta veron tavoitteiden eikä sen perustavanlaatuisten ominaispiirteiden, kuten määrän tai veron perusteen, määrittämisessä. Velvollisuus verottaa autoja, joita on tarkoitus käyttää tietyn jäsenvaltion alueella määrätty aika suhteessa mainittuun aikaan, seuraa sitä vastoin yhtenäismarkkinoita koskevien vapauksien vaatimuksista tulkittuina edellä mainitun unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön valossa. Näin ollen jäsenvaltiot eivät saa säätää menetelmistä mainitun suhteen määrittämiseksi sellaisella tavalla, joka olennaisilta osin poistaa hyödyt mahdollisuudesta maksaa vain se osa verosta, joka on suhteessa auton käyttöaikaan, esimerkiksi vaatimalla merkittävästi – ja joskus moninkertaisesti – korkeamman määrän maksamista kuin tosiasiallisesti maksettava määrä,[19] vaikka erotus palautetaan myöhemmin ja vaikka mainittuun palautukseen lisätään korko.

56. Irlannin väite, jonka mukaan rekisteröintiveron kantaminen suhteutettuna määrältään auton suunniteltuun käyttöaikaan Irlannin alueella ei täytä tarkoitustaan, koska mainittu aika voi muuttua ja etenkin pidentyä esimerkiksi vuokra- tai leasingvuokraussopimuksen muuttamisen vuoksi, ei myöskään vakuuta minua. Koska velvollisuus maksaa rekisteröintivero sisältää auton rekisteröintivelvollisuuden, määräaikaiseen käyttöön tarkoitetun auton rekisteröinti voidaan myös tehdä määräajaksi sille ajanjaksolle, jolloin autoa on suunniteltu käytettävän maan alueella. Tällä tavoin siinä tapauksessa, että vuokrausta tai leasingvuokrausta pidennetään, käyttäjän täytyy suorittaa uusi rekisteröinti ja maksaa vero uudestaan. Mikäli käyttöaika sen sijaan lyhenee, käyttäjän edun mukaista on hakea liikaa maksetun veron palautusta. Tämä ei näin ollen minusta vaikuta ylitsepääsemättömältä vaikeudelta.

57. On mahdollista kuvitella tilanteita, joissa joko suunnitellun auton käyttöajan pituuden tai sopimuksen, johon käyttö perustuu, sisällön perusteella auton käyttö ajanjakson, joka muodollisesti on ennalta määritetty, ajan muistuttaa niin paljon sen pysyvää käyttöä, että se voi olla perusteena veron kantamiselle täysimääräisenä. Nyt käsiteltävässä asiassa kyseessä olevissa Irlannin säännöksissä ei kuitenkaan tehdä tällaista erottelua käyttöajan keston eikä sen sopimuksen sisällön suhteen, johon auton käyttö Irlannin alueella perustuu. Mainittu kysymys ei myöskään ollut asianosaisten keskustelujen aiheena, koska Irlanti puolusti kyseisessä menettelyssä lainsäädäntöään kokonaisuudessaan. Näin ollen en myöskään näe mahdollisuutta, että unionin tuomioistuin suorittaisi tällaisen analyysin nyt käsiteltävässä asiassa antamassaan tuomiossa.

19 Komissio esittää esimerkkilaskelmia oikeudenkäyntikirjelmissään. Vaikka komission laskelmat olisivat liioiteltuja – kuten Irlanti väittää vastauskirjelmässään – Irlanti itsekin tulee lopputulokseen, jossa alun perin kannetun rekisteröintiveron määrä ylittää tosiasiallisesti maksettavan määrän 2,5-kertaisesti.

58. Edellä esitetyn perusteella katson, että Irlanti ei ole noudattanut SEUT 56 artiklaan perustuvia jäsenyysvelvoitteitaan, koska se on vaatinut henkilöitä, joilla on asuinpaikka Irlannissa ja jotka tuovat mainittuun jäsenvaltioon muista jäsenvaltioista vuokrattuja tai leasingvuokrattuja autoja, maksamaan koko rekisteröintiveron ilman, että auton käyttöaikaa Irlannin alueella otetaan huomioon tilanteessa, jossa kyseisiä autoja ei aiota pysyvästi käyttää mainitulla alueella eikä myöskään käytännössä käytetä siellä pysyvästi.

Väitteet, jotka koskevat sitä, ettei korkoa makseta, ja vähennyksen määrää

59. Kuten edellä mainitsin, Irlanti noudatti komission perusteltua lausuntoa sen väitteen osalta, joka koski sitä, ettei korkoa maksettu, ja sen väitteen osalta, että aiheettomasti perityn rekisteröintiveron palautuksen yhteydessä hallintokustannusten perusteella tehtävän vähennyksen määrä oli liian korkea, mutta se tapahtui vasta 1.1.2016 eli vasta perustellussa lausunnossa asetetun määräajan jälkeen ja jopa sen jälkeen, kun nyt käsiteltävässä asiassa oli nostettu kanne. Koska päivä, jolloin perustellussa lausunnossa asetettu määräaika on päättynyt, on merkityksellinen arvioitaessa sitä, onko jäsenvaltio jättänyt noudattamatta jäsenyysvelvoitteitaan, mainittuja kahta kysymystä koskevat väitteet on tutkittava.

60. Tältä osin katson, että mainitut väitteet eivät riipu ratkaisusta, joka koskee väitettä koko rekisteröintiveron perimisestä autoista, jotka tuodaan Irlannin alueelle määräaikaisesti.

61. Riippumatta siitä, katsooko unionin tuomioistuin, että velvollisuus maksaa koko rekisteröintivero autoista, jotka tuodaan Irlannin alueelle määräaikaisesti, on ristiriidassa unionin oikeuden kanssa, vai katsooko unionin tuomioistuin, että järjestelmä, jossa osa kyseisestä maksusta palautetaan, on unionin oikeuden näkökulmasta riittävä, se osa, joka ylittää auton tosiasiallisesta käyttöajasta Irlannissa maksettavan määrän, on unionin oikeuden vastaisesti kannettua veroa. Se on ilmeistä edellä mainitun unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön perusteella.[20]

62. Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan jäsenvaltioilla on velvollisuus palauttaa unionin oikeuden vastaisesti kannetut verot korkoineen. Mainittu velvollisuus on seurausta unionin oikeudesta ja täydentää yksityisillä unionin oikeuden perusteella olevia oikeuksia.[21] Se, ettei palvelujen tarjoamisen vapauden vastaisesti kannetun veron määrälle makseta korkoa, merkitsee siten sitä, ettei jäsenvaltio ole noudattanut mainitusta vapaudesta johtuvia velvoitteitaan.

63. Jos unionin tuomioistuin katsoo, että komission väite, joka koskee velvollisuutta maksaa koko rekisteröintivero autoista, jotka rekisteröidään määräaikaisesti, on perusteltu, palautusjärjestelmän soveltaminen ennalta määritetyksi ajaksi rekisteröityihin autoihin ei luonnollisestikaan ole lainkaan mahdollista ja näin ollen myös korkoa koskeva ongelma poistuu. Kuitenkin myös mainitussa tilanteessa unionin tuomioistuimen ratkaisulla tältä osin on perustavanlaatuista merkitystä korkojen maksamatta jättämisestä vahinkoa kärsineiden henkilöiden mahdollisuudelle esittää vaatimuksia.

64. Komissio väittää myös, ettei Irlanti ole noudattanut palvelujen tarjoamisen vapaudesta johtuvia jäsenyysvelvoitteitaan, koska aiheettomasti kannetun veron määrän palautettavasta osasta vähennetään 500 euroa hallintokustannuksina. Komission mukaan mainitunlainen vähennys on liian suuri ja perusteeton ja tietyissä tilanteissa se voi viedä huomattavan osan palautettavasta määrästä ja lisäksi se tekee henkilöille, joilla on asuinpaikka Irlannissa, muista jäsenvaltioista peräisin olevien palveluntarjoajien tarjoamien autojen vuokraus- tai leasingvuokrauspalvelujen käyttämisestä vähemmän houkuttelevaa. Irlanti väittää kuitenkin, että mainitusta vähennyksestä saatavat varat oli tarkoitettu aiheettomasti perityn rekisteröintiveron palautusjärjestelmän rahoittamiseen.

20 Ks. erityisesti tuomio 21.3.2002, Cura Anlagen (C-451/99, EU:C:2002:195, 69 kohta) ja määräys 29.9.2010, VAV-Autovermietung (C-91/10, ei julkaistu, EU:C:2010:558, 26 kohta).

21 Tuomio 30.6.2016, Câmpean (C-200/14, EU:C:2016:494, 37 kohta).

65. Mielestäni komission väitteet on hyväksyttävä tämän kysymyksen osalta. Velvollisuus unionin oikeuden vastaisesti kannettujen verojen palauttamiseen koskee lähtökohtaisesti koko aiheettomasti kannetun veron määrää (korkoineen), ja palautusmenettelyä koskee muun muassa tehokkuusperiaate, jonka mukaan veron palautuksen saaminen ei saa olla liian vaikeaa eikä käytännössä mahdotonta.[22] Jäsenvaltiot eivät siis voi mielivaltaisesti rajoittaa tosiasiallisesti palautettavaa määrää esimerkiksi ottamalla käyttöön millä tahansa tekosyyllä huomattavan korkeaa vähennystä, koska se tekee aiheettomasti maksetun veron huomattavan osan saamisesta takaisin verovelvolliselle käytännössä mahdotonta.

66. Mainitut Irlannin perustelut eivät vakuuta minua. Velvollisuus palauttaa unionin oikeuden vastaisesti kannetut verot on mainitun oikeuden mukaan jäsenvaltioilla. Ne eivät voi saattaa kyseisen velvollisuuden täyttämistä riippuvaiseksi siitä, että palautukseen oikeutetut verovelvolliset rahoittavat rahoituskulut, joita jäsenvaltiolle aiheutuu kyseisen velvollisuuden täyttämisestä. Näin on sitäkin suuremmalla syyllä tilanteessa, jossa jäsenvaltio organisoi veronkantojärjestelmänsä niin, että veron osan palauttaminen on joissakin tilanteissa väistämätöntä. Kaikki tällaisen järjestelmän organisointiin liittyvät kulut on rahoitettava lainmukaisesti kannetuilla veroilla eikä vähentämällä niitä palautukseen oikeutetuille henkilöille maksettavista määristä.

67. Jäsenvaltiot voivat periä maksuja unionin oikeudesta johtuvien velvoitteidensa täyttämiseen liittyvistä hallintotoimista, mutta tällaiset maksut eivät kuitenkaan saa ylittää tiettyyn henkilöön liittyvän tietyn toimen toteuttamisesta aiheutuneita tosiasiallisia kustannuksia eikä niitä saa käyttää kattamaan koko hallinnollisen järjestelmän organisoinnin kustannuksia. Missään tapauksessa maksut eivät voi olla niin korkeita, että ne olennaisesti rajoittaisivat etuja, joita yksityisillä unionin oikeuteen perustuvien oikeuksiensa mukaan on.

68. Edellä esitetyn perusteella katson, että Irlanti ei noudattanut SEUT 56 artiklan mukaisia jäsenyysvelvoitteitaan, kun se kieltäytyi maksamasta korkoa rekisteröintiveron palautettaville määrille ja kun se vähensi samassa yhteydessä hallintokuluina 500 euroa.

Ratkaisuehdotus

69. Kaiken edellä esitetyn perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuin toteaa, että komission nyt käsiteltävässä asiassa nostama kanne on perusteltu, ja ratkaisee sen komission vaatimusten mukaisesti. Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 138 artiklan 1 kohdan mukaan Irlanti vastaa oikeudenkäyntikuluista unionin tuomioistuimessa.

22 Tuomio 30.6.2016, Câmpean (C-200/14, EU:C:2016:494, 39 kohta).