JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
PAOLO MENGOZZI
11 päivänä tammikuuta 2007 [1]

Sisällys

I Johdanto ..... I - 2476
II Asiaa koskevat oikeussäännöt ..... I - 2476
A Yhteisön oikeus ..... I - 2476
B Suomen lainsäädäntö ..... I - 2476
III Oikeudenkäyntiä edeltänyt menettely ..... I - 2479
IV Asianosaisten vaatimukset ja asian käsittelyn vaiheet yhteisöjen tuomioistuimessa ..... I - 2479
V Jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättäminen ..... I - 2480
A Tiivistelmä asianosiasten lausumista ..... I - 2480
B Arviointi asiasta ..... I - 2484
1. Siirtolupaa koskeva vaatimus ..... I - 2484
a) Alustavat huomautukset ..... I - 2484
b) Tavaroiden vapaata liikkuvuutta koskevan esteen olemassaolo ..... I - 2486
c) Estettä koskevat mahdolliset perustelut ..... I - 2488
i) Liikenneturvallisuus ..... I - 2489
ii) Verovalvonnan tehokkuus ..... I - 2490
2. Siirtoluvan voimassaoloaika ..... I - 2493
VI Oikeudenkäyntikulut ..... I - 2494
VII Ratkaisuehdotus ..... I - 2495

1 – Alkuperäinen kieli: ranska.

I Johdanto

1. Käsiteltävänä olevassa asiassa Euroopan yhteisöjen komissio vaatii 9.2.2005 nostamallaan kanteella yhteisöjen tuomioistuinta toteamaan, että Suomen tasavalta ei ole noudattanut EY 28 ja EY 30 artiklan mukaisia velvoitteitaan, koska se edellyttää siirtolupaa toisessa jäsenvaltiossa laillisesti rekisteröityjen ja käytettyjen ajoneuvojen maahan tuomiseksi ja käyttöön ottamiseksi.

II Asiaa koskevat oikeussäännöt

A *Yhteisön oikeus*

2. EY 28 artiklassa kielletään jäsenvaltioiden väliset tuonnin määrälliset rajoitukset ja kaikki vaikutukseltaan vastaavat toimenpiteet.

3. EY 30 artiklan mukaan jäsenvaltioiden väliset tuonnin kiellot tai rajoitukset, jotka ovat perusteltuja muun muassa yleisen turvallisuuden kannalta ja ihmisten terveyden ja elämän suojelemiseksi, ovat sallittuja, kunhan ne eivät ole keino mielivaltaiseen syrjintään tai yhteisön sisäisen kaupan peiteltyyn rajoittamiseen.

B *Suomen lainsäädäntö*

4. Ajoneuvolain 1090/2002, joka on annettu 11.12.2002, 8 §:ssä vahvistetaan rekisteröintiä ja katsastusta koskeva yleinen velvollisuus, josta poiketaan vain, jos kysymyksessä olevassa laissa tai sen nojalla niin säädetään. Mainitun lain 64 §:n mukaan asetuksella voidaan säätää ulkomailla rekisteröityä ajoneuvoa ja vain satunnaisesti tai tilapäisesti Suomessa tieliikenteessä käytettävää ajoneuvoa koskevista poikkeuksista rekisteröintivelvollisuudesta. [2]

5. Autoverolain 1482/1994, joka on annettu 29.12.1994, 1 §:ssä on yleinen sääntö, jonka mukaan autovero on suoritettava ennen ajoneuvon rekisteröintiä tai käyttöönottoa Suomessa. Tämän lain 35 §:ssä säädetään

2 – Ajoneuvoverolain 2003/1281, joka on annettu 30.12.2003, 12 §:n 10 momentin mukaan siirtoluvalla käytetyt ajoneuvot on myös vapautettu ajoneuvoverosta.

tilapäisesti käytettäviä ajoneuvoja ja siirtoluvalla käytettäviä ajoneuvoja koskevista poikkeuksista yleisestä autoverovelvollisuudesta.

6. Rekisteröintivelvollisuutta koskevat poikkeukset on vahvistettu ajoneuvojen rekisteröinnistä 18.12.1995 annetussa asetuksessa 1598/1995 (jäljempänä asetus 1598/1995), jonka 8 §:n 2 momentissa säädetään, että ulkomailla rekisteröityä ajoneuvoa ja koenumerokilvillä varustettua ajoneuvoa saa käyttää Suomessa rekisteriin ilmoittamatta saman asetuksen 46–48, 48 a, 49–51, 51 a, 51 b ja 52–56 §:ssä säädetyin edellytyksin. Sama koskee ajoneuvon käyttöä siirtoluvalla.

7. Asetuksen 1598/1995 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 – – vero 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."

8. Vuonna 2003 tähän pykälään lisättiin 5 momentti, joka tuli voimaan 1.1.2004. Siinä säädettiin pidennetystä siirtoluvasta, jonka

nojalla yksityishenkilö voi käyttää omaa käyttöä varten maahantuomaansa ajoneuvoa siirtoluvalla väliaikaisesti ennen ensirekisteröintiä enintään kolme kuukautta. Kyseinen säännös oli voimassa 31.12.2005 saakka.

9. Asetuksen 1598/1995 48 a §:ssä esitetään siirtomerkkien kiinnittämistä ajoneuvoon koskevat yksityiskohtaiset säännöt.

10. Saman asetuksen 49 §:ssä säädetään, että kuljettajan on pidettävä mukanaan todistusta siirtoluvasta ajoneuvoa liikenteessä käytettäessä.

11. Ajoneuvoliikennerekisterin tiedoista 18.12.2003 annetun valtioneuvoston asetuksen 1116/2003 21 §:n 2 momentissa luetellaan ne tiedot, jotka siirtoluvasta talletetaan ajoneuvoliikennerekisteriin ja joita ovat "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".

12. Lopuksi asetuksen 1598/1995 65 §:ssä vahvistetaan saman asetuksen säännösten noudattamatta jättämisen seuraamukset. Siinä säädetään, että poliisi-, tulli- tai rajavartiomies voi ottaa haltuunsa ajoneuvon rekisterikilvet sekä siirtoluvan ja siirtomerkit ja siten estää ajoneuvon käytön. Tällä tavalla haltuun otetun ajoneuvon saa poliisin, tullilaitoksen tai rajavartiolaitoksen antamalla kirjallisella luvalla kuljettaa määräpaikkaan, korjattavaksi ja katsastettavaksi.

13. Lyhyesti sanottuna vielä rekisteröimättömän tai muussa jäsenvaltiossa kuin Suomen tasavallassa rekisteröidyn ja käytetyn ajoneuvon käyttöön ottamiseksi Suomessa asuvan henkilön on joko rekisteröitävä ajoneuvonsa Suomessa, ennen kuin hän voi käyttää sitä, tai pyydettävä toimivaltaisilta Suomen viranomaisilta siirtolupaa, jonka nojalla – sen jälkeen kun kyseiset viranomaiset ovat sen myöntäneet – hänellä on oikeus liikkua kyseisessä valtiossa seitsemän päivän ajan ennen ajoneuvon rekisteröimistä ja jolla hänet vapautetaan täksi ajaksi ajoneuvoon liittyvän veron maksamisesta. Siirtolupaa koskevaa vaatimusta sovelletaan myös silloin kun Suomessa asuvan henkilön ajoneuvo kuljetetaan Suomen kautta toiseen jäsenvaltioon. Jos mainittua lupaa ei hankita tai jos sen voimassaoloaika on päättynyt, ajoneuvon käyttäminen on kiellettyä.

III Oikeudenkäyntiä edeltänyt menettely

14. Komissio sai useita kanteluja Suomen lainsäädännöstä ja Suomen viranomaisten käytännöstä, joka koskee ulkomailla rekisteröidyistä ajoneuvoista maahan tuotaessa edellytettävää siirtolupaa, minkä jälkeen se lähetti 17.5.2002 Suomen hallitukselle kirjeen, jossa se pyysi selvitystä kyseessä olevasta lainsäädännöstä.

15. Koska komissio katsoi, etteivät Suomen tasavallan esittämät vastaukset olleet tyydyttäviä, se lähetti tälle 9.4.2003 päivätyllä kirjeellä virallisen huomautuksen, jossa se totesi, että sellaiselle Suomessa asuvalle henkilölle, joka haluaa tuoda maahan ulkomailla rekisteröidyn ajoneuvon, asetettu velvollisuus hankkia siirtolupa jo Suomen rajaa ylitettäessä yhdistettynä velvollisuuteen vakuuttaa ajoneuvo uudelleen Suomessa rajoittaa tavaroiden vapaata liikkuvuutta ja se on siten EY 28 artiklan vastainen. Komissio huomautti myös, että siirtoluvan seitsemän päivän voimassaoloaika on liian lyhyt ja näin ollen ristiriidassa EY 28 artiklan kanssa.

16. Kun komissio oli tutkinut Suomen tasavallan viralliseen huomautukseen antaman vastauksen, se osoitti tälle 16.12.2003 päivätyllä kirjeellä perustellun lausunnon EY 226 artiklan mukaisesti.

17. Koska komissio totesi, että Suomen tasavalta oli toistanut alkuperäiset huomautuksensa eikä se ollut toteuttanut perustellun lausunnon noudattamisen edellyttämiä toimenpiteitä sille asetetussa määräajassa, se päätti nostaa nyt käsiteltävänä olevan kanteen.

IV Asianosaisten vaatimukset ja asian käsittelyn vaiheet yhteisöjen tuomioistuimessa

18. Komissio vaatii, että yhteisöjen tuomioistuin

– toteaa, että Suomen tasavalta ei ole noudattanut EY 28 ja EY 30 artiklan mukaisia velvoitteitaan, koska se edellyttää siirtolupaa toisessa jäsenvaltiossa laillisesti rekisteröidyiltä ja käytetyiltä ajoneuvoilta

– velvoittaa Suomen tasavallan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

19. Suomen tasavalta vaatii, että yhteisöjen tuomioistuin

– hylkää kanteen

– velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

20. Kun asianosaiset olivat vaihtaneet kirjelmiään, niiden lausumat kuultiin 9.11.2006 pidetyssä istunnossa.

V Jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättäminen

A *Tiivistelmä asianosiasten lausumista*

21. Komissio katsoo lähtökohtaisesti, että asetuksella 1598/1995 käyttöön otettu siirtolupajärjestelmä on ristiriidassa EY 28 ja EY 30 artiklan kanssa.

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

23. Komission mukaan tällaisen luvan käyttöönotossa on kyse EY 28 artiklassa tarkoitetusta tuonnin määrällisestä rajoituksesta tai vaikutukseltaan vastaavasta toimenpiteestä, koska Suomessa asuvalla henkilöllä ei ole minkäänlaisia lakiin perustuvia takeita siitä, että hän saa ottaa Suomessa käyttöön toisessa jäsenvaltioissa laillisesti rekisteröidyn ajoneuvon, jonka hän tuo maahan tai jonka hän kuljettaa Suomen kautta toiseen valtioon.

24. Komission mielestä etenkin asetuksen 1598/1995 48 §:n sanamuodosta seuraa, että siirtoluvan myöntäminen on toimivaltaisten viranomaisten harkinnan varassa, eikä hakijalla ole näin ollen takeita luvan saamisesta. Tästä on osoituksena myös se, ettei ole mahdollista tietää varmasti, millä perusteilla kyseinen lupa myönnetään.

25. Se korostaa myös, että ajoneuvon haltijan on pääsääntöisesti pysähdyttävä Suomen

rajalle hakeakseen siirtolupaa ja että kyseisen luvan hakeminen edellyttää joka tapauksessa, vaikka hakemus tehdään ennen rajan ylittämistä, että henkilö, joka haluaa tuoda maahan ajoneuvon, asioi tullitoimipaikassa, ja kyseisen luvan hakemisesta aiheutuu kustannuksia.

26. Komissio toteaa, että joka tapauksessa yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön perusteella kansalliset säännökset, jotka edellyttävät tuontilupia tai vastaavia menettelyjä, ovat EY 28 artiklan vastaisia, vaikka säännösten soveltaminen olisikin käytännössä pelkkä muodollisuus.

27. Komissio väittää lisäksi vastauksena niihin Suomen hallituksen väitteisiin, joilla pyritään perustelemaan siirtoluvan myöntäminen verovalvonnan tehokkuuteen, liikenneturvallisuuteen ja ajoneuvoliikennerekisterin ajantasaisuuteen liittyvillä syillä, että yhtäältä verovalvonnan tehokkuus voidaan taata keinoilla, joilla rajoitetaan vähemmän tavaroiden vapaata liikkumista, ja toisaalta, että siirtolupajärjestelmää ei voida myöskään perustella liikenneturvallisuuteen liittyvillä syillä muun muassa sen vuoksi, että kyseistä lupaa edellytetään ainoastaan Suomessa asuville henkilöille kuuluvilta ajoneuvoilta, jotka on rekisteröity ulkomailla. Siltä osin kuin on kyse siitä Suomen tasavallan väitteestä, joka liittyy tarpeeseen tuntea sellaisten ajoneuvojen tekniset ominaisuudet, joita ei ole rekisteröity Suomessa, komissio toteaa vielä, että tällainen vaatimus voidaan täyttää ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista 29.4.1999 annetussa neuvoston direktiivissä 1999/37/EY [3] säädettyihin keinoihin turvautumalla toisen jäsenvaltion rekisteröintiasiakirjojen perusteella.

28. Lopuksi komissio väittää toissijaisesti, että vaikka yhteisöjen tuomioistuin katsoisi, ettei jäsenyysvelvoitteita ole jätetty noudattamatta siirtoluvan myöntämisen osalta, kyseisen luvan seitsemän päivän voimassaoloaika on sinällään ristiriidassa EY 28 ja EY 30 artiklan kanssa, kun otetaan huomioon sen lyhyys. Se perustaa tämän arvioinnin asiassa Cura Anlagen annettuun tuomioon. [4]

29. Komissio korostaa tältä osin vastauksessaan, että seitsemän päivää ei riitä kaikkien niiden muotomääräysten täyttämiseen, joita ajoneuvon rekisteröiminen Suomessa edellyttää, ja ajoneuvon rekisteröimiseen liittyvän autoveron suorittamiseen.

30. Komissio ei lisäksi ymmärrä niitä syitä, joiden vuoksi Suomen viranomaiset eivät voisi muuttaa tämänhetkistä lainsäädäntöään siten, että pääsäännön mukainen seitsemän

3 – EYVL L 138, s. 57.

4 – Asia C-451/99, tuomio 21.3.2002 (Kok. 2002, s. I-3193).

päivää voimassa olevaa siirtolupaa koskeva järjestelmä korvataan oikeudella käyttää ajoneuvoa kolmen kuukauden ajan ennen sen rekisteröimistä Suomessa.

31. Suomen tasavalta huomauttaa aluksi, että se on liittynyt kolmeen liikennettä koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen (Pariisi (1923), Geneve (1949) ja Wien (1968)) ja että kyseisissä yleissopimuksissa määrätään, että Suomessa käytettävä ajoneuvo on rekisteröitävä Suomessa. Se korostaa myös, että jos Suomessa pysyvästi asuva henkilö haluaa käyttää kyseisessä valtiossa ajoneuvoa, joka on rekisteröity jossakin toisessa jäsenvaltiossa, hänen on hankittava tässä tarkoituksessa siirtolupa, jonka perusteella kyseinen ajoneuvo voidaan tuoda maahan, ja siihen liittyvät siirtomerkit, koska siirtolupaa ei ole mahdollista korvata väliaikaisilla tai vakinaisilla ulkomaisilla rekisteröintikilvillä.

32. Tämän jälkeen Suomen tasavalta toteaa ensisijaisesti, että varsinaisesta ajoneuvojen rekisteröintimenettelystä erillinen siirtolupajärjestelmä ei ole EY 28 artiklassa tarkoitettu tuonnin rajoitus.

33. Se kiinnittää huomiota siihen, että toisin kuin komissio väittää, siirtoluvan myöntäminen ei ole välittömässä yhteydessä rajan ylittämiseen. Tapahtuma, jonka perusteella luvan hankkimista koskeva velvollisuus syntyy, on sitä vastoin ajoneuvon käyttöön ottaminen. Siirtolupaa koskevaa vaatimusta sovelletaan siis erotuksetta kaikkiin sellaisiin ajoneuvoihin, joita ei ole vielä rekisteröity Suomessa.

34. Suomen tasavalta korostaa, että sen lisäksi, että siirtoluvan hinta on kohtuullinen,[5] mainitun luvan myöntämistä koskeva menettely on joutuisa ja yksinkertainen, sillä lupa myönnetään katsastamatta ajoneuvoa ennakkoon eikä ajoneuvon tarvitse myöskään olla luvanhakijan mukana kyseistä lupaa haettaessa.

35. Lisäksi Suomen tasavalta toteaa, että toimivaltaisten viranomaisten harkintavalta myöntää siirtolupa on sidottu kyseisen luvan myöntämisedellytyksiin, eikä mainittujen viranomaisten ratkaisu siten voi perustua mielivaltaan, toisin kuin komissio antaa ymmärtää.

36. Toissijaisesti Suomen tasavalta katsoo, että siirtolupamenettely on joka tapauksessa

5 – Oikeudenkäyntiasiakirjojen mukaan siirtoluvan hinta on 14 euroa ajoneuvolta.

perusteltu, koska kyseinen menettely takaa mahdollisimman yksinkertaisella tavalla verovalvonnan tehokkuutta, ajoneuvoliikennerekisterin ajantasaisuutta ja liikenneturvallisuuden ylläpitämistä koskevien tavoitteiden saavuttamisen.

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

38. Toisaalta Suomen tasavalta katsoo, että siirtolupajärjestelmällä taataan se, että käytettävää ajoneuvoa ja mainitun luvan haltijaa koskevat tiedot merkitään ajoneuvoliikennerekisteriin, mikä on välttämätöntä liikenneturvallisuutta koskevan tavoitteen kannalta. Se toteaa vielä, että rekisteriin merkityt tiedot ovat tarpeen liikennerikkomus- ja onnettomuustapauksissa sekä valvottaessa ajoneuvojen teknisiä ominaisuuksia, joilla on vaikutusta liikenneturvallisuuteen. Toisin kuin komissio antaa ymmärtää direktiiviin 1999/37 viitaten, kyseisiä tietoja ei voida kunnolla kerätä pelkästään tukeutumalla sen jäsenvaltion ajoneuvoliikennerekisteriin, jossa ajoneuvo on jo rekisteröity. Vaikka kyseisen direktiivin 9 artiklassa viitataan jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten välisten yhteenliitettyjen sähköisten järjestelmien apuna käyttämiseen, yhteisössä ei kuitenkaan ole yhteistä rekisteriä, jonka perusteella ajoneuvoja koskevat tiedot voitaisiin selvittää nopeasti ja luotettavasti.

39. Lopuksi Suomen tasavalta katsoo, että siirtoluvan voimassaoloaika on suhteellisuusperiaatteen mukainen eikä siten ristiriidassa EY 28 ja EY 30 artiklan kanssa, kun otetaan huomioon muun muassa se, että mainittu lupa myönnetään joustavasti ja yksinkertaisesti, sillä ajoneuvoa ei ennakkoon katsasteta. Voimassaoloaikaa voidaan lisäksi hakemuksesta jatkaa.

40. Suomen tasavalta toteaa vielä, että seitsemän päivän voimassaoloaika koskee lähinnä myyntitarkoituksessa maahantuotuja ajoneuvoja ja kauttakulkuajoneuvoja tai muuten vain lyhytaikaisesti Suomessa käytettäviä ajoneuvoja. Suomen tasavalta huomauttaa, että muiden tapausten osalta myönnetään normaalisti asetuksen 1598/1995 48 §:n 5 momenttiin perustuva kolmen kuukauden pidennetty siirtolupa. Se korostaa

kuitenkin, ettei nyt käsiteltävänä oleva kanne koske tätä pidennettyä siirtolupaa.

B *Arviointi asiasta*

1. Siirtolupaa koskeva vaatimus

a) Alustavat huomautukset

41. Komissio arvostelee yhteisöjen tuomioistuimessa Suomen tasavaltaa ensisijaisesti siitä, ettei se ole noudattanut EY 28 ja EY 30 artiklan mukaisia velvoitteitaan, koska se edellyttää toisessa jäsenvaltiossa laillisesti rekisteröityjen ja käytettyjen ajoneuvojen osalta, että niiden haltijoiden tai omistajien on haettava siirtolupaa, jotta ajoneuvoja voidaan käyttää Suomessa.

42. Kun otetaan huomioon oikeudenkäyntiä edeltänyt menettely ja lausumat, jotka asianosaiset ovat esittäneet yhteisöjen tuomioistuimessa, on esitettävä neljä alustavaa huomautusta, ennen kuin ryhdytään arvioimaan sitä, onko jäsenvaltio jättänyt väitetyllä tavalla noudattamatta jäsenyysvelvoitteitaan.

43. Haluan aluksi tarkentaa, että tällä menettelyllä ei ole vaikutusta Suomen tasavallan toimivaltaan, sellaisena kuin se on tunnustettu Suomen tasavallan mainitsemissa kansainvälisissä yleissopimuksissa ja yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännössä,[6] säätää, että ajoneuvot, joita on tarkoitus käyttää pysyvästi liikenteeseen kyseisen jäsenvaltion alueella, on rekisteröitävä ja niistä on maksettava tähän liittyvä vero. Komission vireille paneman menettelyn tarkoituksena on ainoastaan se, että todetaan, että siirtolupaa koskeva vaatimus on ajoneuvojen rekisteröimistä koskevasta vaatimuksesta erillisenä vaatimuksena ristiriidassa tavaroiden vapaan liikkuvuuden kanssa.

44. Tämän jälkeen on korostettava, että komissio arvosteli oikeudenkäyntiä edeltäneessä menettelyssä Suomen hallitusta myös siitä, että ajoneuvoille, joita siirtoluvan hankkimista koskeva menettely koskee, on otettava Suomessa pakollinen vakuutus. Komissio on kuitenkin nostaessaan kanteensa rajannut oikeudenkäynnin kohteen koske-

6 – Ks. työntekijöiden vapaan liikkuvuuden osalta em. asia Cura Anlagen, tuomion 41 ja 42 kohta ja asia C-464/02, komissio v. Tanska, tuomio 15.9.2005 (Kok. 2005, s. I-7929, 75–78 kohta); ks. myös sijoittautumisvapauden osalta yhdistetyt asiat C-151/04 ja C-152/04, Nadin ja Nadin-Lux, tuomio 15.12.2005 (Kok. 2005, s. I-11203, 41–43 kohta).

maan pelkästään kysymyksiä, jotka koskevat siirtoluvan myöntämistä ja sen voimassaoloaikaa.

45. Lisäksi on tarkennettava, että riidanalaisen Suomen lainsäädännön mukaan, sellaisena kuin asianosaiset ovat sitä tulkinneet, siirtolupaa ei tarvitse hankkia sellaisten toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityjen ajoneuvojen osalta, joita muissa jäsenvaltioissa asuvat henkilöt käyttävät tilapäisesti Suomessa turistina. Sitä sovelletaan näet asetuksen 1598/1995 perusteella ainoastaan sellaisiin toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityihin ja käytettyihin ajoneuvoihin, joiden omistaja asuu Suomessa.

46. Lopuksi on huomautettava, että ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista annetun direktiivin 1999/37, jonka asianosaiset ovat yhteisöjen tuomioistuimessa maininneet, täytäntöönpanolle asetettu määräaika ei ollut vielä kulunut umpeen sen määräajan päättyessä, joka Suomen tasavallalle oli asetettu komission lähettämän perustellun lausunnon noudattamiseksi. [7] Kuten tiedetään, arvioitaessa sitä, onko jäsenvaltio jättänyt noudattamatta jäsenyysvelvoitteitaan, on kuitenkin otettava huomioon jäsenvaltion tilanne sellaisena kuin se oli perustellussa lausunnossa asetetun määräajan päättyessä. [8] Esillä olevassa asiassa kyseisenä ajankohtana eli 19.2.2004 ei ollut siis olemassa mitään yhteistä tai yhteisön tasolla yhdenmukaistettua sääntöä, jolla säännellään jossakin jäsenvaltiossa rekisteröityjen ja käytettyjen ajoneuvojen käyttöön ottamista jäsenvaltioissa ja jota komissio olisi voinut väittää Suomen tasavallan rikkoneen.

47. Tässä tilanteessa ja koska yhteisiä tai yhdenmukaistettuja sääntöjä ei ole, jäsenvaltioiden on kunnioitettava EY:n perustamissopimuksessa määrättyjä perusvapauksia, joihin kuuluu tavaroiden vapaa liikkuvuus. [9]

48. Näin ollen on tarkastettava, väittääkö komissio perustellusti, että Suomen tasavalta ei ole noudattanut EY 28 ja EY 30 artiklan mukaisia velvoitteitaan, koska se edellyttää siirtolupaa toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyiltä ja käytetyiltä ajoneuvoilta asetuksessa 1598/1995 esitetyin edellytyksin.

7 – Direktiivin 1999/37 8 artiklan mukaan jäsenvaltioilla oli näet aikaa 1.6.2004 saakka toteuttaa kyseisen direktiivin noudattamisen edellyttämät toimenpiteet, kun taas Suomen tasavallalle perustellun lausunnon noudattamiseksi kyseisessä lausunnossa asetettu määräaika päättyi 19.2.2004.

8 – Ks. mm. asia C-111/00, komissio v. Itävalta, tuomio 11.10.2001 (Kok. 2001, s. I-7545, 13 kohta); asia C-266/03, komissio v. Luxemburg, tuomio 2.6.2005 (Kok. 2005, s. I-4805, 36 kohta) ja asia C-49/06, komissio v. Luxemburg, tuomio 28.9.2006 (6 kohta, ei julkaistu oikeustapauskokoelmassa).

9 – Ks. tältä osin asia C-14/02, ATRAL, tuomio 8.5.2003 (Kok. 2003, s. I-4431, 58 kohta).

49. Tämän tutkinnan osana on tarkasteltava, onko kyseistä kansallista lainsäädäntöä pidettävä EY 28 artiklassa kiellettynä tavaroiden vapaata liikkuvuutta koskevana esteenä ja, jos näin on, onko se perusteltavissa.

b) Tavaroiden vapaata liikkuvuutta koskevan esteen olemassaolo

50. EY 28 artiklassa kiellettyjä määrällisiä rajoituksia vaikutukseltaan vastaavia toimenpiteitä ovat kaikki valtion toimenpiteet, jotka voivat tosiasiallisesti tai mahdollisesti rajoittaa yhteisön sisäistä kauppaa suoraan tai välillisesti. [10]

51. Näin ollen vaikka kansallisen toimenpiteen tarkoituksena ei olisikaan säännellä jäsenvaltioiden välistä tavarakauppaa, ratkaisevaa on toimenpiteen tosiasiallinen tai mahdollinen vaikutus yhteisön sisäiseen kauppaan.

52. Lisäksi jos jäsenvaltioiden lainsäädäntöjä ei ole yhdenmukaistettu, vaikutukseltaan vastaavia toimenpiteitä voivat olla sellaiset kansalliset säännöt, joita sovelletaan erotuksetta kaikkiin tavaroihin, jos niillä ei ole oikeudellisesti ja tosiasiallisesti sama vaikutus sekä kotimaisiin tuotteisiin että muista jäsenvaltioista tuleviin tuotteisiin. [11]

53. Esillä olevassa asiassa asetuksen 1598/1995 säännöksillä on mielestäni *oikeudellisesti* sekä *tosiasiallisesti* erilainen vaikutus toisista jäsenvaltioista tulevien ajoneuvojen käyttöön ottamiseen ja näin ollen kaupan pitämiseen.

54. Kyseisiä säännöksiä tulkittaessa tosin tapahtuma, joka synnyttää velvollisuuden hankkia siirtolupa, ei ole Suomen rajan ylittäminen, vaan käyttöönotto Suomessa. Näin ollen voitaisiin katsoa, kuten Suomen hallitus on väittänyt, että kyseisiä säännöksiä sovelletaan lähtökohtaisesti erotuksetta kaikkiin (Suomessa asuvien henkilöiden) ajoneuvoihin, joita ei ole vielä rekisteröity Suomessa.

55. *Oikeudellisesti* siirtolupaa koskeva vaatimus eli sama ennakkolupaa koskeva menettely koskee kuitenkin kyseisten säännösten mukaan erilaisissa tilanteissa olevien ajoneuvojen käyttöön ottamista.

10 – Ks. mm. asia 8/74, Dassonville, tuomio 11.7.1974 (Kok. 1974, s. 837, Kok. Ep. II, s. 349, 5 kohta); yhdistetyt asiat C-267/91 ja C-268/91, Keck ja Mithouard, tuomio 24.11.1993 (Kok. 1993, s. I-6097, Kok. Ep. XIV, s. I-477, 16 kohta) ja yhdistetyt asiat C-158/04 ja C-159/04, Alfa Vita Vassilopoulos ja Carrefour Marinopoulos, tuomio 14.9.2006 (Kok. 2006, s. I-8135, 15 kohta).

11 – Ks. etenkin asia 120/78, Rewe-Zentral, tuomio 20.2.1979 (Kok. 1979, s. 649, Kok. Ep. IV, s. 403, 6, 14 ja 15 kohta, ns. Cassis de Dijon -tapaus) ja em. yhdistetyt asiat Keck ja Mithouard, tuomion 15 ja 16 kohta.

56. Huomautan tältä osin, että asetuksen 1598/1995 sanamuodon mukaan siirtolupaa koskevaa vaatimusta sovelletaan sekä sellaisiin Suomessa kaupan pidettäviin ajoneuvoihin, joita ei ole vielä *lainkaan* rekisteröity, että ajoneuvoihin, jotka on jo rekisteröity ja joita on jo käytetty toisessa jäsenvaltiossa.

57. Vaikka tällainen vaatimus voidaan ymmärtää sellaisten Suomessa kaupan pidettävien ajoneuvojen osalta, joita ei ole vielä kertaakaan rekisteröity, koska sen tarkoituksena on etenkin ajoneuvojen tekninen sertifiointi ja sen mahdollistaminen, että ajoneuvoja voidaan tilapäisesti käyttää Suomen tieverkostossa, ei sitä vastoin voida kuitenkaan perustelutta hyväksyä sitä, että tällaisen luvan hankkimista edellytetään ajoneuvoilta, jotka on jo rekisteröity ja joita on jo käytetty toisessa jäsenvaltiossa, kun otetaan huomioon se, että kyseinen vaatimus johtaa päällekkäisyyteen ajoneuvojen rekisteröinnin kanssa, jolla jo taataan se, että ajoneuvoilla on tarvittavat tekniset ominaisuudet ja niillä voidaan liikkua vapaasti yhteisössä ainakin tilapäisesti.

58. Tämä tilanne voidaan mielestäni loppujen lopuksi rinnastaa tilanteisiin, joissa yhteisöjen tuomioistuin on katsonut, että kansalliset säännökset, joiden mukaan jossakin jäsenvaltiossa laillisesti valmistetuille ja markkinoille saatetuille tuotteille on suoritettava jossakin toisessa jäsenvaltiossa samat tarkastukset kuin siellä ensimmäistä kertaa markkinoille saatettaville tuotteille ja joissa vaaditaan, että nämä tuotteet on hyväksyttävä ennakolta tässä viimeksi mainitussa jäsenvaltiossa, ovat EY 28 artiklassa tarkoitettuja tuonnin määrällisiä rajoituksia vaikutukseltaan vastaavia toimenpiteitä. [12]

59. *Tosiasiallisesti* asetuksen 1598/1995 säännökset voivat saada Suomessa asuvat henkilöt luopumaan ostamasta ajoneuvoja muista jäsenvaltioista tuodakseen ne Suomeen ja käyttääkseen niitä siellä siirtoluvan myöntämiseen liittyvien toimenpiteiden vuoksi ja sen vuoksi, että ajoneuvoa ei saa käyttää kyseisen luvan voimassaoloajan päätyttyä.

60. Lisäksi varsinkin se, että asetuksen 1598/1995 48 §:ssä mainituilla viranomaisilla on toimivalta, joka ei tosin merkitse mielivaltaa, mutta joka tapauksessa harkintavaltaa mainitun luvan myöntämisen osalta, on peruste sille päätelmälle, että siirtolupa on EY 28 artiklassa tarkoitettu vaikutukseltaan vastaava toimenpide, sillä, kuten komissio toteaa, toisessa jäsenvaltioissa jo rekisteröityjen ajoneuvojen osalta ei ole mitään takeita siitä, että niille myönnetään mainittu lupa.

61. Nämä näkökohdat pätevät mielestäni sitä suuremmalla syyllä ajoneuvoihin, jotka on pelkästään tarkoitus kuljettaa Suomen alueen kautta eteenpäin ja joiden omistajilta edellytetään samalla tavalla siirtoluvan hankkimista.

12 – Ks. em. asia ATRAL, tuomion 62 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

62. Edellä esitettyjen seikkojen perusteella katson komission väittävän perustellusti, että siirtolupaa koskevalla Suomen järjestelmällä otetaan käyttöön EY 28 artiklassa kielletty tavaroiden vapaata liikkuvuutta koskeva este.

c) Estettä koskevat mahdolliset perustelut

63. Seuraavaksi on tarkastettava, voiko kyseinen toimenpide olla siitä huolimatta, että se rajoittaa yhteisön sisäistä kauppaa, perusteltavissa jollakin EY 30 artiklassa luetellulla yleistä etua koskevalla syyllä tai jollakin yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännössä vahvistetulla pakottavalla vaatimuksella.

64. Yhteisöjen tuomioistuin tulkitsee suppeasti EY 30 artiklassa määrättyjä poikkeuksia, jotka koskevat kaikki muita kuin taloudellisia intressejä, [13] ja tarkentaa, että jotta perustelu voidaan hyväksyä, on välttämätöntä tarkastaa, että kyseinen toimenpide on suhteellisuusperiaatteen mukainen. [14]

65. Koska lainsäädäntöjä ei ole yhdenmukaistettu yhteisön tasolla, jäsenvaltioiden on määritettävä se, miten suurta suojaa ne antavat tavoittelemilleen muille kuin taloudellisille intresseille. Niiden on kuitenkin osoitettava yhtäältä, että niiden lainsäädäntö on tarpeen tavoitellun tavoitteen toteuttamiseksi, ja toisaalta, että kyseinen lainsäädäntö on myös oikeassa suhteessa mainittuun tavoitteeseen.

66. Esillä olevassa oikeudenkäyntiasiassa Suomen tasavalta väittää, että siirtolupajärjestelmä on perusteltavissa liikenneturvallisuuteen ja verovalvonnan tehokkuuteen liittyvillä syillä. Se vetoaa myös ajoneuvoliikennerekisterin pitämiseen ja ajan tasalle saattamiseen tarkentamatta, onko kyse itsenäisestä oikeuttamisperusteesta vai sisältyykö se edellä mainittuihin syihin.

67. Korostan, että yhteisöjen tuomioistuin on jo liikenneturvallisuuden osalta myöntänyt, että tällainen peruste kuuluu EY 30 artiklan soveltamisalaan [15] ja että se on myös oikeuskäytännössä tarkoitettu yleistä etua koskeva pakottava syy. [16] Verovalvonnan tehokkuuden osalta on todettava, että kyseisen oikeuttamisperusteen on katsottava kuuluvan yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännössä hyväksyttyjen pakottavien vaatimusten alaan. [17] Siltä osin kuin on kyse

13 – Ks. vastaavasti asia C-120/95, Decker, tuomio 28.4.1998 (Kok. 1998, s. I-1831, 39 kohta).

14 – Ks. esimerkinomaisesti asia C-314/98, Snellers, tuomio 12.10.2000 (Kok. 2000, s. I-8633, 55 ja 56 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

15 – Asia 406/85, Gofette ja Gilliard, tuomio 11.6.1987 (Kok. 1987, s. 2525, 7 kohta).

16 – Em. asia Cura Anlagen, tuomion 59 kohta ja asia C-232/03, komissio v. Suomi, tuomio 23.2.2006 (52 kohta, ei julkaistu oikeustapauskokoelmassa).

17 – Ks. etenkin em. asia Cassis de Dijon, tuomion 8 kohta ja asia 176/84, komissio v. Kreikka, tuomio 12.3.1987 (Kok. 1987, s. 1193, 25 kohta).

ajoneuvoliikennerekisterin pitämisestä ja ajan tasalle saattamisesta, on huomautettava, ettei kyseisellä tavoitteella ole mielestäni itsenäistä tehtävää, joka sinällään voisi perustella tavaroiden vapaata liikkuvuutta koskevan rajoituksen. Sitä voidaan kuitenkin tutkia samanaikaisesti arvioitaessa niitä kahta muuta oikeuttamisperustetta, joihin Suomen tasavalta on vedonnut.

68. Tämän arvioinnin yhteydessä on tarkastettava, onko jäsenvaltio osoittanut, että rajoituksilla voidaan taata niillä tavoiteltujen tavoitteiden toteutuminen ja että niillä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi. [18]

i) Liikenneturvallisuus

69. Suomen tasavalta väittää yleisesti, että siirtolupaa koskevan vaatimuksen perusteella voidaan kerätä tietoja, jotka koskevat muun muassa ajoneuvon teknisiä ominaisuuksia ja sen omistajaa, ja nämä Suomen ajoneuvoliikennerekisteriin merkityt tiedot ovat välttämättömiä liiketurvallisuutta koskevan tavoitteen saavuttamiseksi.

70. Tämä väite ei mielestäni ole vakuuttava.

71. Ensinnäkin Suomen tasavalta vetoaa liikenneturvallisuutta koskevaan perusteeseen viittaamalla yksinomaan siihen, että ajoneuvojen teknisiä ominaisuuksia ja niiden omistajia koskevat tiedot on tärkeä merkitä tätä tarkoitusta varten säädettyyn rekisteriin, osoittamatta, että siirtoluvan myöntämismenettely on välttämätön näiden tietojen saamiseksi.

72. On kuitenkin selvää, että ajoneuvoliikennerekisterin pitäminen ja siihen merkittyjen tietojen ajan tasalle saattaminen voidaan erottaa siirtoluvan myöntämismenettelystä. Kyseisen menettelyn ja liikenneturvallisuuden valvontaa koskevan väitetyn tavoitteen välillä ei näin ollen ole yhteyttä. Yhteisöjen tuomioistuin on lisäksi jo todennut tilanteessa, jossa Suomen tasavalta on vedonnut liikenneturvallisuuteen työntekijöiden vapaata liikkuvuutta koskevan loukkauksen perustelemiseksi, että koska kaikissa jäsenvaltioissa on käytössä ajoneuvojen rekisteröintijärjestelmä, sekä ajoneuvon omistajan että ajoneuvon teknisten ominaisuuksien selvittäminen on mahdollista, olipa kyseessä oleva ajoneuvo rekisteröity missä jäsenvaltiossa tahansa. [19]

18 – Ks. mm. em. asia ATRAL, tuomion 64 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

19 – Em. asia komissio v. Suomi, tuomion 51 kohta.

73. Toiseksi minusta näyttää siltä, että jotta liikenneturvallisuuden varmistamiseen nojautuva peruste voitaisiin hyväksyä, siirtoluvan myöntämisen olisi liityttävä ajoneuvon katsastukseen. Korostan kuitenkin aluksi tältä osin, että Suomen tasavalta ei vetoa tällaiseen liittymäkohtaan. [20] Tällaista katsastusta voitaisiin lisäksi vaatia ainoastaan sillä edellytyksellä, että moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 20.12.1996 annetun neuvoston direktiivin 96/96/EY [21] säännöksiä noudatetaan. Kyseisessä direktiivissä viitataan rekisteröintimenettelyyn ja säädetään erityisesti, että silloin, kun moottoriajoneuvo on katsastettu yhdessä jäsenvaltiossa, kaikkien muiden jäsenvaltioiden on tunnustettava tällaisesta katsastuksesta annettu todistus, mutta tämä ei estä näitä valtioita edellyttämästä lisätestejä ajoneuvon rekisteröimiseksi niissä, siltä osin kuin kyseinen todistus ei jo kata kyseisiä testejä. [22]

74. Kolmanneksi on todettava, että sellaisille henkilöille kuuluvia ajoneuvoja, jotka eivät asu Suomessa, voidaan käyttää vapaasti kyseisen valtion alueella, eikä niille tarvitse ennalta hakea siirtolupaa. Tämä osoittaa, että liikenneturvallisuuden varmistamista koskeva tavoite ei ole saavutettavissa kyseisellä toimenpiteellä, jollei myönnetä, että vain muissa jäsenvaltioissa rekisteröidyt, Suomessa asuville henkilöille kuuluvat ajoneuvot ovat vaarallisia, [23] mikä on epätodennäköistä ja mitä Suomen hallitus ei ole väittänyt.

75. Edellä esitetyn perusteella katson, että kyseisessä Suomen lainsäädännössä tarkoitettua siirtolupaa ei voida oikeuttaa liikenneturvallisuuteen liittyvillä perusteilla.

ii) Verovalvonnan tehokkuus

76. Suomen tasavalta toteaa soveltavansa yhteisöjen tuomioistuimen edellä mainitussa asiassa Cura Anlagen hyväksymää periaatetta, jonka mukaan asuinvaltiolla on toimivalta ajoneuvojen verotuksen alalla ja josta se myös johtaa toimivallan säätää poikkeuksista kyseiseen verotukseen. Siirtolupaa koskevan vaatimuksen, joka sen mukaan on ymmärrettävä tilapäisenä poikkeuksena velvollisuuteen maksaa autovero, on näin ollen katsottava kuuluvan Suomen tasavallan verotusvallan piiriin.

20 – Ks. Suomen tasavallan vastaus, 16 kohta.

21 – EYVL 1997, L 46, s. 1.

22 – Ks. direktiivin 96/96 3 artiklan 2 kohta. Ks. myös em. asia Cura Anlagen, tuomion 62 kohta ja em. asia komissio v. Suomi, tuomion 52 kohta.

23 – Eli ajoneuvot, joita on tarkoitus käyttää pysyvästi Suomessa, ja ajoneuvot, jotka pelkästään kuljetetaan Suomen kautta toiseen jäsenvaltioon.

77. Tämän väitteen perusteella on mahdollista ymmärtää ne syyt, joiden vuoksi Suomen hallitus väittää, että siirtoluvasta mahdollisesti johtuva rajoitus on perusteltavissa verovalvonnan tehokkuutta koskevilla syillä. Suomen hallitus toteaa, että siirtoluvan tarkoituksena on erottaa verottomina käytetyt ajoneuvot ajoneuvoista, joista autovero on suoritettu, siltä osin kuin mainitun luvan haltijaa ja ajoneuvoa koskevat tiedot on otettu ajoneuvoliikennerekisteriin ja ajoneuvoon on kiinnitetty siirtomerkit.

78. Kuten olen jo korostanut, verovalvonnan tehokkuus on yksi yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännössä hyväksytyistä yleistä etua koskevista pakottavista vaatimuksista. On kuitenkin tarkastettava, onko siirtolupa tarpeellinen ja oikeasuhteinen tämän tavoitteen saavuttamiseksi.

79. Siltä osin kuin on kyse sillä olevan toimenpiteen tarpeellisuuden eli sen arvioimisesta, voidaanko toimenpiteen avulla saavuttaa sen tavoite, on mielestäni asianmukaista erottaa toisistaan yhtäältä ajoneuvot, jotka kuuluvat Suomessa asuville henkilöille ja joita on tarkoitus käyttää pysyvästi Suomessa ja jotka näin ollen on tarkoitus rekisteröidä kyseisessä valtiossa, ja toisaalta ajoneuvot, jotka kuuluvat Suomessa asuville henkilöille ja jotka pelkästään kuljetetaan Suomen kautta toiseen jäsenvaltioon.

80. Ensimmäisessä tilanteessa kyseinen kansallinen lainsäädäntö voi olla vastaus verovalvontaan liittyviin huoliin, kun otetaan huomioon se, että sen johdosta on mahdollista tarkastaa ajoneuvoliikennerekisterin ja ajoneuvoon kiinnitetyn siirtomerkin perusteella, mitkä ovat ne ajoneuvot, jotka on vapautettu tilapäisesti autoveron maksamisesta ja joiden omistajien olisi siirtoluvan voimassaoloajan päättymisen jälkeen suoritettava autovero.

81. Sitä vastoin olen toisen tilanteen osalta sitä mieltä, että siirtolupaa koskeva vaatimus ei ole verovalvonnan tehokkuutta koskevan tavoitteen mukainen, koska sitä sovelletaan ajoneuvoihin, joita ei ole tarkoitus rekisteröidä Suomessa.

82. Siltä osin kuin on kyse mainitun toimenpiteen oikeasuhteisuudesta tavoiteltuun tavoitteeseen – kysymys, jota on tutkittava yksinomaan edellä 80 kohdassa tarkoitetun ensimmäisen tilanteen yhteydessä – olen samoin sitä mieltä, että kyseinen tavoite voidaan saavuttaa toimenpiteellä, jolla jäsenvaltioiden välistä vapaata kauppaa rajoitetaan vähemmän.

83. Uskon näet, että on komission tavoin mahdollista väittää, että verovalvonnan tavoitteeseen olisi mahdollista pyrkiä esimerkiksi järjestelmällä, jossa yksityishenkilö on omasta aloitteestaan velvollinen antamaan

ennakkoilmoituksen sillä uhalla, että kyseisen hallinnollisen menettelymääräyksen noudattamatta jättämisestä määrätään asianmukaiset seuraamukset. Suomen viranomaisille ennakkoilmoituksessa toimitettujen tietojen avulla kyseisillä viranomaisilla olisi mahdollisuus pitää ajan tasalla sähköisesti verkkoon laitettua ajoneuvoliikennerekisteriä ja määrittää varmasti päivämäärä, jolloin veroton käyttö alkaa. Kyseisellä ennakkoilmoituksella ei kuitenkaan olisi vaikutusta Suomen viranomaisten mahdollisuuteen säätää kohtuullisesta ajasta, jona ajoneuvoa voi käyttää verottomasti siitä päivästä lähtien, jolloin käyttöönottoa koskeva ennakkoilmoitus on tehty.

84. Lisäksi on huomautettava, että yksityishenkilöiden henkilökohtaiset toimenpiteet kyseisen ilmoituksen tekemiseksi oma-aloitteisesti ovat yhdensuuntaisia sen nykyisen käytännön kanssa, jonka mukaan asianomaisten henkilöiden on haettava siirtolupaa. Toisin kuin Suomen hallitus on suullisessa käsittelyssä väittänyt, ennakkoilmoitusta ei kuitenkaan voida rinnastaa siirtolupaan. Yhtäältä tällaisella ilmoituksella ei puututa ajoneuvojen vapaata liikkuvuutta koskevaan periaatteeseen, kun taas siirtolupajärjestelmä perustuu siihen, että ennen käyttöönottoa on saatava lupa, jonka puuttuessa ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä. Toisaalta, kuten olen tämän ratkaisuehdotuksen 60 kohdassa korostanut, siirtoluvan myöntäminen on toimivaltaisten Suomen viranomaisten harkintavallassa, kun taas ennakkoilmoitusta koskevassa järjestelmässä niiden olisi vain rekisteröitävä ajoneuvoa ja sen omistajaa tai haltijaa koskevat tiedot tätä tarkoitusta varten säädettyyn rekisteriin.

85. Niiden Suomen hallituksen esiin tuomien mahdollisten vaikeuksien osalta, jotka liittyvät siirtolupaa koskevan vaatimuksen poistamisesta johtuvaan massiivisen ajoneuvojen liikenteessä tapahtuvan valvonnan aloittamiseen, on aluksi todettava, että jäsenvaltion sisäistä organisointia koskevat mahdolliset ongelmat eivät oikeuta toteuttamaan toimenpiteitä, jotka rajoittavat enemmän yhteisön sisäistä kauppaa. Tämän jälkeen on huomautettava, että ajoneuvoliikennerekisterin laittaminen verkkoon sähköisesti kaikissa toimivaltaisissa viranomaisissa saattaisi täyttää vaatimuksen niiden ajoneuvojen yksilöimisestä, jotka on rekisteröitävä Suomessa, ilman, että ulkomailla rekisteröityjä ajoneuvoja olisi valvottava massiivisesti. Lisäksi tämä verkkoon laittaminen on jo toteutettu, kuten Suomen tasavalta on suullisessa käsittelyssä todennut.

86. Lopuksi on vielä todettava, että liikenteessä tapahtuvaa valvontaa koskeva ongelma, johon Suomen tasavalta on vedonnut, on olemassa yhtä lailla nykyisen siirtolupajärjestelmän yhteydessä ja se koskee sellaisten Suomessa asuvien henkilöiden tilanteita, jotka eivät ole hakeneet kyseistä lupaa. Tältä osin on mahdollista katsoa, että ennakkoilmoitusta koskevalla järjestelmällä, joka on vähemmän rajoittava kuin siirtolupajärjestelmä, voidaan nostaa niiden Suomessa asuvien henkilöiden määrää, jotka rekisteröivät vaadittavat tiedot Suomen viranomaisissa, ja samanaikaisesti vähentää mahdollisia tilanteita, joissa järjestelmää kierretään ja jotka yksin olisivat edelleen liikennetarkastusten kohteena.

87. Edellä olevan perusteella olen siis sitä mieltä, että siirtolupa, sellaisena kuin siitä on säädetty asetuksessa 1598/1995, ei ole oikeasuhteinen toimenpide Suomen tasavallan tavoittelemaan verovalvonnan tehokkuutta koskevaan tavoitteeseen nähden.

88. Tämän perusteella ehdotan lähtökohtaisesti, että komission nostama jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskeva kanne hyväksytään.

2. Siirtoluvan voimassaoloaika

89. On huomautettava, että komissio katsoo toissijaisesti ja siinä tapauksessa, että yhteisöjen tuomioistuin toteaisi, että siirtolupaa koskeva vaatimus on perusteltu, että siirtoluvan seitsemän päivän voimassaoloaika on sinällään EY 28 ja EY 30 artiklan vastainen, kun otetaan huomioon sen lyhyys.

90. Suomen tasavalta kiistää tämän väitteen toteamalla, että siirtoluvan seitsemän päivän voimassaoloaika riittää siihen, että kyseisten ajoneuvojen omistajat voivat ryhtyä vaadittaviin toimenpiteisiin ajoneuvon rekisteröimiseksi.

91. Koska katson, kuten edellä olen esittänyt, että siirtolupaa koskeva vaatimus on sinällään tavaroiden vapaata liikkuvuutta koskeva rajoitus, jota ei voida perustella Suomen tasavallan esittämillä tavoitteilla, on selvää, että mainitun siirtoluvan voimassaoloaikaa koskevalla kysymyksellä ei ole enää merkitystä. Käsittelen tätä ongelmaa näin ollen vain toissijaisesti ja sitä tilannetta ajatellen, että yhteisöjen tuomioistuin ei hyväksyisi edellä esittämiäni ehdotuksia.

92. Tältä osin tarkastelussa on keskityttävä siihen seitsemän päivän määräaikaan, joka on asetuksen 1598/1995 48 §:n 3 momentin mukaan siirtoluvan pääsääntöinen voimassaoloaika, arvioimatta sitä kolmen kuukauden poikkeuksellista määräaikaa, josta säädetään saman pykälän 5 momentissa ja joka ei ole komission kanteen kohteena.

93. On huomautettava, että siirtoluvan seitsemän päivän voimassaoloajan päättyessä ajoneuvon haltijan on rekisteröitävä ajoneuvo tai, jos näin ei tapahdu, poistettava ajoneuvonsa käytöstä.

94. Tämän seikan johdosta siirtoluvan voimassaoloaika voidaan rinnastaa siihen määräaikaan, jonka kuluessa yksityishenkilön on rekisteröitävä ajoneuvonsa.

95. Yhteisöjen tuomioistuin on kuitenkin tältä osin katsonut, että vaikka tällä alalla ei ole annettu yhteisön lainsäädäntöä, jäsenvaltiot eivät saa säätää niin lyhyestä määräajasta, että asetettujen velvollisuuksien noudattaminen on mahdotonta tai suhteettoman vaikeaa, kun otetaan huomioon noudatettavien menettelymääräysten sisältö. [24]

96. Kun esillä olevassa asiassa otetaan huomioon ne menettelymääräykset, joiden noudattamista ajoneuvon rekisteröiminen Suomessa edellyttää, mukaan lukien Suomen veroviranomaisten päätös, joka koskee maksettavan autoveron määrää ja jota jopa Suomen tasavallan myöntämän mukaan ei yleensä voida tehdä seitsemän päivän kuluessa, asetuksen 1598/1995 48 §:n 3 momentissa säädetty määräaika on liioitellun lyhyt ja se ylittää selvästi sen, mikä on tarpeen Suomen lainsäädännöllä tavoiteltujen tavoitteiden saavuttamiseksi.

97. Tältä osin se, että Suomen tasavalta on tilapäisesti ottanut 1.1.2004 lukien käyttöön asetuksen 1598/1995 48 §:n uuden 5 momentin pidentääkseen poikkeuksellisesti seitsemän päivän määräajan kolmeen kuukauteen, osoittaa sen katsovan, että yli seitsemän päivän pituisella määräajalla voidaan yhtä tehokkaasti saavuttaa Suomen tasavallan tavoittelemat tavoitteet.

24 – Em. asia Cura Anlagen, tuomion 46 kohta.

98. Edellä esitetyn perusteella ehdotan katsottavaksi, että siirtoluvan seitsemän päivän voimassaoloaika on suhteeton.

99. Ehdotan näin ollen yhteisöjen tuomioistuimelle toissijaisesti ja siinä tapauksessa, että se katsoisi siirtolupaa koskevan vaatimuksen olevan perusteltu, että se toteaa, että Suomen tasavalta ei ole noudattanut EY 28 artiklan mukaisia velvoitteitaan, koska se on säätänyt asetuksessa 1598/1995, että siirtoluvan voimassaoloaika on seitsemän päivää.

VI Oikeudenkäyntikulut

100. 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 tasavallan on mielestäni hävittävä asia, katson siis, että se on velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

VII Ratkaisuehdotus

101. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin

– toteaa, että Suomen tasavalta ei ole noudattanut EY 28 artiklan mukaisia velvoitteitaan, koska se edellyttää ajoneuvojen rekisteröinnistä 18.12.1995 annetussa asetuksessa 1598/1995 säädetyn kaltaista siirtolupaa toisessa jäsenvaltiossa laillisesti rekisteröityjen ja käytettyjen ajoneuvojen käyttöön ottamiseksi

– velvoittaa Suomen tasavallan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.