PAOLO MENGOZZI
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2007. január 11. [1]

Tartalomjegyzék

I – Bevezetés ..... I - 2476

II – Jogi háttér ..... I - 2476

A – A közösségi jog ..... I - 2476

B – A finn szabályozás ..... I - 2476

III – A pert megelőző eljárás ..... I - 2479

IV – A felek kérelmei és a Bíróság előtti eljárás ..... I - 2479

V – A kötelezettségszegésről ..... I - 2480

A – A felek érveinek összefoglalása ..... I - 2480

B – Értékelés ..... I - 2484

1. A transzferengedély beszerzésének követelményéről ..... I - 2484

a) Előzetes megjegyzések ..... I - 2484

b) Az áruk szabad mozgása akadályának fennállásáról ..... I - 2486

c) Az akadály esetleges igazolhatóságáról ..... I - 2488

i) A közlekedésbiztonságról ..... I - 2489

ii) Az adóügyi felügyelet eredményességéről ..... I - 2490

2. A transzferengedély érvényességi idejéről ..... I - 2493

VI – A költségekről ..... I - 2494

VII – Végkövetkeztetések ..... I - 2495

1 – Eredeti nyelv: francia.

I — Bevezetés

1. A jelen ügyben az Európai Közösségek Bizottsága 2005. február 9-én benyújtott keresetével annak megállapítását kéri a Bíróságtól, hogy mivel transzferengedélyt („siirtolupa") követel meg egy másik tagállamban jogszerűen nyilvántartásba vett és használt járművek behozatalához és forgalomba helyezéséhez, a Finn Köztársaság nem teljesítette az EK 28. cikkből és az EK 30. cikkből eredő kötelezettségeit.

II – Jogi háttér

A – *A közösségi jog*

2. Az EK 28. cikk értelmében a tagállamok között tilos a behozatalra vonatkozó minden mennyiségi korlátozás és azzal azonos hatású intézkedés.

3. Az EK 30. cikk értelmében a tagállamok közötti behozatalra és kivitelre vonatkozó tilalmakat vagy korlátozásokat a közbiztonság, az emberek egészségének és életének védelme indokolhatja, amennyiben azok nem önkényes megkülönböztetés vagy a tagállamok közötti kereskedelem rejtett korlátozásának eszközei.

B – *A finn szabályozás*

4. A gépjárművekről szóló 2002. december 11-i törvény (ajoneuvolaki 1090/2002) 8. cikke általános nyilvántartásba vételi és műszaki vizsgálati kötelezettséget ír elő, a kérdéses törvény által vagy annak alapján megállapított kivételekkel. Az említett törvény 64. §-a alapján a nyilvántartásba vételi kötelezettség alóli kivételek rendelettel szabályozhatók a külföldön nyilvántartásba vett járművek esetében, amelyekkel a finn közutakon kizárólag alkalomszerűen és ideiglenesen lehet közlekedni [2].

5. A gépjárművek nyilvántartásba vételi adójáról szóló, 1994. december 29-i törvény (autoverolaki 1482/1994) 1. cikke általános szabályt tartalmaz, mely szerint ez az adó (autovero) a gépjármű finnországi nyilvántartásba vételét vagy használatba vételét megelőzően fizetendő. E törvény 35. cikke kivételeket határoz meg az általános nyilván-

2 – Az éves gépjárműadóról szóló 2003. december 30-i törvény *(ajoneuvoverolaki 2003/1281)* 12. *cikk*e szerint a transzferengedéllyel rendelkező használt járművek is mentesek az éves adó („ajoneuvovero") alól.

tartásba vételi adófizetési kötelezettség alól az ideiglenesen, vagy transzferengedéllyel használt gépjárművek javára.

6. A nyilvántartásba vételi kötelezettség alóli kivételeket a gépjárművek nyilvántartásba vételéről szóló, 1995. december 18-i rendelet (asetus ajoneuvojen rekisteröinnistä 1598/1995), a továbbiakban: az 1598/1995. sz. rendelet) határozta meg, amelynek 8. cikke (2) bekezdése értelmében a külföldön nyilvántartásba vett, vagy ideiglenes rendszámmal rendelkező jármű nyilvántartásba vételi nyilatkozat nélkül a 46–48., 48a., 49–51., 51a., 51c. és 52–56. cikkben foglalt feltételekkel helyezhető forgalomba Finnország területén. Ugyanez irányadó a transzferengedéllyel rendelkező jármű használatára.

7. Az 1598/1995. sz. rendelet 48. cikke szerint:

„(1) A nyilvántartásba vételt végző hatóság és a vámhatóság kérelemre a jármű közúti forgalomban való részvételére jogosító írásbeli transzferengedélyt adhat ki abból a célból, hogy a nem Finnországban nyilvántartásba vett járművet Finnország területén a műszaki vizsgálat helyére vigyék, vagy [az ilyen] járműnek az ország területén történő vezetése, kiállítása, autóversenyen való részvétele céljából, valamint ha a jármű vezetése más különös okból szükséges. Az (öntapadós) transzferrendszám kiadására a transzferengedély kiállításával egyidejűleg kerül sor.

(2) A transzferengedélyt akkor lehet kiállítani, ha a jármű érvényes gépjármű-felelősségbiztosítással rendelkezik, és az [...] éves adó meg van fizetve.

(3) A transzferengedély arra a szükséges időre szól, ameddig a járművel közlekedni kell. Különösen fontos ok nélkül az engedély nem szólhat hét napnál hosszabb időre. Az autóversenyen történő részvétel nem minősül ilyen oknak.

(4) A jármű transzferengedéllyel sem használható, ha állapota, mérete vagy súlya miatt a közúti közlekedésre nem alkalmas."

8. 2003-ban e cikk egy (5) bekezdéssel egészült ki. Ez olyan meghosszabbított transzferengedélyről rendelkezik, amely magánsze-

mély számára legfeljebb három hónapra megengedi az általa behozott gépjármű saját célra történő ideiglenes használatát annak első nyilvántartásba vételét megelőzően. Ez a rendelkezés 2005. december 31-ig volt hatályban.

9. Az 1598/1995. sz. rendelet 48a. cikke az (öntapadós) transzferrendszám gépjárműre való felragasztásának részletes szabályait ismerteti.

10. Ugyanezen rendelet 49. cikke előírja, hogy a jármű vezetője köteles magánál hordani a transzferengedélyt, amikor a gépjárművel közlekedik.

11. A gépjármű-nyilvántartásban szereplő információkról szóló 2003. december 18-i rendelet (valtioneuvoston asetus ajoneuvoliikennerekisterin tiedoista (1116/2003) 21. cikkének (2) bekezdése felsorolja a transzferengedélyen szereplő információkat, amelyeket a gépjármű-nyilvántartás tartalmaz; ezek a következők: „az engedély jogosultjának neve, címe, személyi száma, illetve vállalkozás vagy társaság esetében azonosító száma, a gépjármű gyártmánya, típusa, gyártási száma, nyilvántartási száma, a biztosítás, az engedély kiállításának dátuma, és a kiállító hatóság, az engedély érvényességi ideje, a jármű rendeltetése, az engedéllyel kapcsolatos fizetések, és szükség esetén az útvonal."

12. Végül az 1598/1995. sz. rendelet 65. cikke meghatározza a rendelet rendelkezéseinek be nem tartása esetén alkalmazandó szankciókat. E cikk szerint a rendőrség, a vámhatóság vagy a határőrség alkalmazottja jogosult a rendszámot, a transzferengedélyt és az öntapadós ideiglenes rendszámot bevonni, és ezáltal a járművet kivonni a forgalomból. A forgalomból ily módon kivont gépjármű a rendőrség, a vámhatóság vagy a határőrség írásbeli engedélye alapján javítás vagy műszaki vizsgálat elvégzése céljából meghatározott helyre vezethető.

13. Összefoglalva, a nem a Finn Köztársaságban, hanem másik tagállamban nyilvántartásba vett és használt, vagy még nyilvántartásba nem vett jármű forgalomba helyezéséhez a finnországi szokásos tartózkodási hellyel rendelkező személy, mielőtt a járművet használhatná, köteles azt Finnországban nyilvántartásba vétetni, vagy az illetékes finn hatóságoktól transzferengedélyt kérni, amely arra jogosítja fel, hogy a járművet annak nyilvántartásba vételét megelőzően Finnország területén vezesse, és amely ezen időtartamra mentesíti a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó adó megfizetése alól. A transzferengedély beszerzésére irányuló kötelezettség akkor is fennáll, ha egy finnországi szokásos tartózkodási hellyel rendelkező személy Finnország területén át egy másik tagállamba visz egy gépjárművet. Az említett engedély beszerzésének hiányában vagy érvényességi idejének lejárta után tilos a gépjármű használata.

III – A pert megelőző eljárás

14. A Bizottság, miután számos panasz érkezett hozzá a finn szabályozás, illetve a finn hatóságoknak a külföldön nyilvántartásba vett jármű behozatala esetén a transzferengedély kiállításával kapcsolatos gyakorlata tárgyában, 2002. május 17-én levelet intézett a Finn Köztársasághoz, amelyben magyarázatot kért a kérdéses szabályozással kapcsolatban.

15. Mivel a Bizottság nem találta kielégítőnek a Finn Köztársaság által adott válaszokat, 2003. április 9-én felszólító levelet intézett hozzá, amelyben kifejtette, hogy a szokásos tartózkodási hellyel Finnországban rendelkező, külföldön nyilvántartásba vett gépjárművet behozni kívánó személyeket terhelő azon kötelezettség, hogy a finn határ átlépésekor azonnal transzferengedélyt kérelmezzenek, a jármű Finnországban történő újbóli biztosításának kötelezettségével együtt, korlátozza az áruk szabad mozgását, és ezért az EK 28. cikkbe ütközik. A Bizottság azt is előadta, hogy a transzferengedély hétnapos érvényességi ideje túl rövid, ezért sérti az EK 28. cikket.

16. A Finn Köztársaság válaszának vizsgálata után a Bizottság 2003. december 16-i levelében az EK 226. cikknek megfelelően indokolással ellátott véleményt intézett a Finn Köztársasághoz.

17. Mivel a Finn Köztársaság fenntartotta eredeti észrevételeit, és az előírt határidőn belül nem hozta meg a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy eleget tegyen az indokolással ellátott véleményben foglaltaknak, a Bizottság megindította a jelen keresetet.

IV – A felek kérelmei és a Bíróság előtti eljárás

18. A Bizottság azt kéri, hogy a Bíróság:

– állapítsa meg, hogy mivel transzferengedélyt követel meg egy másik tagállamban jogszerűen nyilvántartásba vett és használt járművek forgalomba helyezéséhez, a Finn Köztársaság nem teljesítette az EK 28. cikkből és az EK 30. cikkből eredő kötelezettségeit;

– a Finn Köztársaságot kötelezze a költségek viselésére.

19. A Finn Köztársaság azt kéri, hogy a Bíróság:

– utasítsa el a keresetet;

– a Bizottságot kötelezze a költségek viselésére.

20. A felek írásbeli észrevételeinek kicserélését követően a Bíróság a 2006. november 9-i tárgyaláson meghallgatta felek szóbeli előterjesztéseit.

V – A kötelezettségszegésről

A – *A felek érveinek összefoglalása*

21. A Bizottság elsődlegesen úgy véli, hogy a transzferengedély 1598/1995. sz. rendelet által bevezetett rendszere ellentétes az EK 28. cikkel és az EK 30. cikkel.

22. A Bizottság a transzferengedéllyel kapcsolatos eljárást a valódi nyilvántartásba vételt megelőző közbenső adminisztratív szakasznak tekinti abban az esetben, amikor egy Finnországban lakóhellyel rendelkező személy egy másik tagállamban jogszerűen nyilvántartásba vett járművet kíván behozni.

23. A Bizottság úgy véli, hogy az ilyen engedély bevezetése az EK 28. cikk szerinti, behozatalra vonatkozó mennyiségi korlátozás vagy azzal azonos hatású intézkedés jellemzőit mutatja, mivel a finnországi lakóhellyel rendelkező személy semmilyen jogi biztosítékkal nem rendelkezik a tekintetben, hogy az általa behozott, egy másik tagállamban jogszerűen nyilvántartásba vett gépjárművet Finnországban forgalomba helyezheti, vagy Finnországon keresztül egy másik államba viheti.

24. A Bizottság álláspontja szerint különösen az 1598/1995. sz. rendelet 48. cikkének szövegéből az következik, hogy a transzferengedély megadása az illetékes hatóságok mérlegelésétől függ, következésképpen a kérelmezőnek semmilyen biztosítéka nincs arra nézve, hogy azt meg is kapja. Ezt az is bizonyítja, hogy nem lehet egyértelműen megállapítani, melyek az engedély megadásának a feltételei.

25. Hangsúlyozza, hogy a jármű birtokosának általában meg kell állnia a finn határon

azért, hogy transzferengedélyt kérjen, valamint hogy az engedély kérése minden esetben, még akkor is, ha azt a határátlépés előtt nyújtották be, szükségessé teszi, hogy a járművet behozni kívánó személy megjelenjen a határvámhivatalban, és a transzferengedély kiállítása költségekkel jár.

26. A Bizottság arra hivatkozik, hogy a Bíróság ítélkezési gyakorlata alapján az EK 28. cikkel mindenesetre ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amely fenntartja a behozatali engedély – akár pusztán formális – követelményét, vagy bármely ehhez hasonló gyakorlatot.

27. A finn kormány azon érveivel kapcsolatban továbbá, amelyekkel igazolni kívánja a transzferengedély kiadásának rendszerét az adóügyi felügyelet eredményességével, a közlekedésbiztonsággal, és a gépjármű-nyilvántartás naprakésszé tételével kapcsolatos okokkal, a Bizottság előadja egyrészt, hogy az adóügyi felügyelet eredményessége az áruk szabad mozgását kevésbé korlátozó eszközökkel is biztosítható, másrészt pedig, hogy transzferengedély-rendszere a közlekedésbiztonsággal összefüggő okokkal sem igazolható, többek közt azért, mert ez az engedély csak azon külföldön nyilvántartásba vett gépjárművek esetében kötelező, amelyek tulajdonosa szokásos tartózkodási hellyel Finnországban rendelkező személy. A Finn Köztársaság azon érvével kapcsolatban, amely szerint a nem Finnországban nyilvántartásba vett gépjárművek esetében szükséges azok műszaki tulajdonságainak ismerete, a Bizottság megjegyzi, hogy a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról szóló, 1999. április 29-i 1999/37/EK tanácsi irányelv által [3] meghatározott eszközök igénybevételével ennek a követelménynek eleget lehet tenni egy másik tagállamban történt nyilvántartásba vétel alapján.

28. Végül, másodlagosan, a Bizottság előadja, hogy amennyiben a Bíróság ki is zárná a transzferengedély kiadásával kapcsolatos kötelezettségszegést, az említett engedély hétnapos érvényességi idejének rövidsége miatt önmagában az EK 28. cikkbe és az EK 30. cikkbe ütközik. A Bizottság ezt a véleményét a Cura Anlagen ügyben hozott ítéletre [4] alapítja

29. E tekintetben a Bizottság válaszában kiemeli, hogy a hétnapos időtartam elégtelennek látszik ahhoz, hogy eleget lehessen tenni a jármű finnországi nyilvántartásba vételéhez szükséges formaságoknak, és az ehhez kapcsolódó adó megfizetésének.

30. A Bizottság továbbá nem érti, miért ne módosíthatnák a finn hatóságok a jelenlegi szabályozást oly módon, hogy a hét napig érvényes transzferengedély rendszere helyett

3 – HL L 138., 57. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 4. kötet, 351. o.

4 – A C-451/99. sz. ügyben hozott 2002. március 21-i ítélet (EBHT 2002., I-3193. o.).

megengedik a jármű finnországi nyilvántartásba vételét megelőző három hónapig történő használatát.

31. A Finn Köztársaság mindenekelőtt megjegyzi, hogy a közlekedés terén három nemzetközi egyezményhez csatlakozott [Párizsi egyezmény (1923), Genfi egyezmény (1949) és Bécsi egyezmény (1968)], és hogy ezek az egyezmények megkövetelik, hogy a Finnországban használt járművek Finnországban legyenek nyilvántartásba véve. Előadja, hogy ha egy finnországi állandó lakóhellyel rendelkező személy ebben az államban kíván használni egy másik tagállamban nyilvántartásba vett járművet, ehhez meg kell kapnia a gépjármű behozatalát lehetővé tévő transzferengedélyt, valamint az ahhoz kapcsolódó öntapadós matricát, mivel az ideiglenes vagy állandó külföldi rendszám nem fogadható el a transzferengedély helyett.

32. A Finn Köztársaság elsődlegesen arra hivatkozik, hogy a jármű valódi nyilvántartásba vételére irányuló eljárástól elkülönülő transzferengedély rendszere nem minősül az EK 28. cikk szerinti behozatalra vonatkozó korlátozásnak.

33. Kiemeli, hogy a Bizottság állításával ellentétben a transzferengedély kiállítása nincs közvetlen összefüggésben a határátlépéssel. Az engedély beszerzésének kötelezettségét keletkeztető tény azonban a jármű forgalomba helyezése, így tehát a transzferengedély beszerzésének kötelezettsége különbségtétel nélkül alkalmazandó minden, Finnországban még nyilvántartásba nem vett jármű esetében.

34. A Finn Köztársaság az engedély alacsony költsége [5] mellett az említett engedély beszerzésére irányuló eljárás gyorsaságát és egyszerűségét is hangsúlyozza, tekintve, hogy ahhoz nem szükséges a jármű előzetes műszaki vizsgálata, továbbá hogy a járműnek a transzferengedély kérésekor nem kell a kérelmező birtokában lennie.

35. A Finn Köztársaság előadja továbbá, hogy az illetékes hatóságok mérlegelési jogköre a transzferengedély kiállítását illetően feltételekhez kötött, ezért az a Bizottság állításával ellentétben nem függhet az illetékes hatóságok önkényes döntésétől.

36. Másodlagosan a Finn Köztársaságnak az az álláspontja, hogy a transzferengedély

5 – Az iratok szerint a transzferengedély díja járművenként 14 euró.

beszerzésére irányuló eljárás mindenképpen igazolt, mivel így biztosítható legegyszerűbben az adóügyi felügyelet eredményességére, a gépjármű-nyilvántartás naprakésszé tételére és a közlekedésbiztonságra irányuló célok megvalósítása.

37. Ezzel kapcsolatban egyrészt arra hivatkozik, hogy amikor egy nem (Finnországban) nyilvántartásba vett jármű Finnország területén közlekedik, a tévedés kockázata nélkül ellenőrizhetőnek kell lennie, hogy olyan járműről van-e szó, amely után nem kell megfizetni az egyszeri adót, vagy pedig olyanról, amely ezen adófizetési kötelezettség hatálya alá tartozik. A transzferengedély segítségével a finnországi szokásos tartózkodási hellyel rendelkező személyek tulajdonában lévő járművek esetében megbízhatóan megállapítható a jármű forgalomba helyezésének időpontja, amely az adómentes használat időtartama számításának kezdete, és elkerülhető a külföldi rendszámmal rendelkező járművek esetében alkalmazott erőteljes közúti ellenőrzés, amely az említett engedély hiányában szükséges lenne.

38. Másrészt hangsúlyozza, hogy a transzferengedély rendszere biztosítja, hogy a használt járművekre és az említett engedély jogosultjára vonatkozó információk bekerüljenek a gépjármű-nyilvántartásba, ami elengedhetetlen a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos célkitűzés szempontjából. Hozzáteszi, hogy a nyilvántartásba felvett adatok szükségesek lehetnek a közúti közlekedés szabályainak megsértése vagy baleset esetén, valamint a műszaki ellenőrzések szempontjából, amelyek kihatással vannak a közlekedésbiztonságra. Ellentétben azzal, amit a Bizottság javasol az 1997/37 irányelvvel kapcsolatban, érvényes adatok e tekintetben nem gyűjthetők be kizárólag annak a tagállamnak a gépjármű-nyilvántartása alapján, ahol a járművet már nyilvántartásba vették. Bár ezen irányelv 9. cikke a tagállamok illetékes hatóságai közt összekapcsolt elektronikus rendszerek használatát írja elő, nem létezik az egész Közösségre kiterjedő olyan nyilvántartás, amelynek alapján ezen, a járművekre vonatkozó információkhoz gyorsan és megbízható módon hozzá lehetne jutni.

39. Végül a transzferengedély érvényességi idejével kapcsolatban a Finn Köztársaság úgy véli, hogy az megfelel az arányosság elvének, ezért nem ütközik az EK 28. cikkbe és az EK 30. cikkbe, figyelembe véve különösen az említett engedély kiállításának gördülékeny és egyszerű voltát, ami annak köszönhető, hogy nincs szükség a jármű előzetes műszaki vizsgálatára. Az engedély érvényességi ideje egyébként kérelemre meghosszabbítható.

40. Hozzáteszi, hogy az engedély hétnapos érvényességi ideje mindenekelőtt az eladás céljára behozott, az ország területén átutazó vagy ott csak rövid ideig közlekedő járműveket érinti. Minden más esetben a Finn Köztársaság szerint az 1598/1995. sz. rendelet 48. cikke (5) bekezdésének megfelelően általában három hónapra szóló transzferengedélyt állítanak ki. Erre a meghosszabbított

transzferengedélyre azonban álláspontja szerint a jelen kereset nem vonatkozik.

négy előzetes megjegyzést érdemes tenni annak értékelése előtt, hogy fennáll-e az állított kötelezettségszegés.

B – *Értékelés*

43. Mindenekelőtt arra szeretnék utalni, hogy a jelen eljárás nem érinti a Finn Köztársaságnak az általa említett egyezmények, valamint azon, a Bíróság ítélkezési gyakorlata [6] által elismert hatáskörét, hogy a területén állandó jelleggel közlekedni kívánó járművek számára nyilvántartásba vételi kötelezettséget írjon elő, illetve az ahhoz kapcsolódó adó megfizetésére kötelezze őket. A Bizottság mindössze annak megállapítása iránt indított eljárást, hogy a transzferengedély beszerzésének kötelezettsége, ha elkülönül a jármű nyilvántartásba vételére irányuló kötelezettségtől, ellentétes az áruk szabad mozgásával.

1. A transzferengedély beszerzésének követelményéről

a) Előzetes megjegyzések

41. A Bizottság elsődlegesen azt rója a Bíróság előtt a Finn Köztársaság terhére, hogy mivel egy másik tagállamban jogszerűen nyilvántartásba vett és használt járművek Finnországban történő forgalomba helyezéséhez e járművek tulajdonosaitól, illetve birtokosaitól transzferengedély beszerzését követeli meg, a Finn Köztársaság nem teljesítette az EK 28. cikkből és az EK 30. cikkből eredő kötelezettségeit.

44. Ezt követően megjegyzendő, hogy a pert megelőző szakaszban a Bizottság azt is kifogásolta, hogy a finn kormány a transzferengedély beszerzésére irányuló eljárással érintett járműveknek finnországi felelősségbiztosítással kell rendelkezniük. Keresete

42. A pert megelőző eljárás és a felek által a Bíróság előtt előadott érvek ismeretében

6 – A munkavállalók szabad mozgásával kapcsolatban lásd a fent hivatkozott Cura Anlagen ítélet 41. és 42. pontját, valamint a C-464/02. sz., Bizottság kontra Dánia ügyben 2005. szeptember 15-én hozott ítélet (EBHT 2005., I-7929. o.) 75–79. pontját, a letelepedés szabadságával kapcsolatban lásd a C-151/04. és C-152/04. sz., Nadin és Nadin-Lux egyesített ügyekben 2005. december 15-én hozott ítélet (EBHT 2005., I-11203. o.) 41–43. pontját is.

benyújtásakor azonban a jogvita tárgyaként kizárólag a transzferengedély megadásával és érvényességi idejével kapcsolatos problémakört jelölte meg.

45. Le kell szögezni továbbá, hogy a jogvita tárgyát képező finn szabályozás, ahogyan azt a felek értelmezik, nem teszi kötelezővé transzferengedély beszerzését másik tagállamban nyilvántartásba vett és másik tagállam állampolgára által Finnországban átmenetileg turisztikai célra használt gépjárművek esetén. Az ugyanis az 1598/1995. sz. rendelet értelmében csak olyan járművekre alkalmazandó, amelyeket másik tagállamban vettek nyilvántartásba, és másik tagállamban használnak, és amelyek tulajdonosa finnországi szokásos tartózkodási hellyel rendelkező személy.

46. Végül meg kell jegyezni, hogy a felek által a Bíróság előtt hivatkozott, a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról szóló 1999/37 irányelv átültetési határideje még nem járt le abban az időpontban, amelyet a Bizottság a Finn Köztársaság számára megállapított annak érdekében, hogy eleget tegyen az indokolással ellátott véleményben foglaltaknak [7]. Márpedig mint tudjuk, a kötelezettségszegés megvalósulását a tagállamban az indokolással ellátott véleményben megállapított határidő lejártakor fennálló helyzet alapján kell megítélni [8]. A jelen ügyben ekkor, azaz 2004. február 19-én a másik tagállamban nyilvántartásba vett járművek forgalomba helyezésére vonatkozóan közösségi szinten nem létezett semmilyen közös vagy harmonizált szabályozás, amelynek megsértését a Bizottság a Finn Köztársaság terhére róhatná.

47. Ezzel együtt, és közös vagy harmonizált szabályok hiányában a tagállamok kötelesek továbbra is tiszteletben tartani az EK-Szerződésben garantált alapvető szabadságokat, amelyek között szerepel az áruk szabad mozgása is [9].

48. Azt kell tehát megvizsgálni, jogosan állítja-e a Bizottság, hogy a Finn Köztársaság nem teljesítette az EK 28. cikkből és az EK 30. cikkből eredő kötelezettségeit, mivel az 1598/1995. sz. rendeletben előírt feltételek szerint transzferengedélyt követel meg egy másik tagállamban jogszerűen nyilvántartásba vett és használt járművek vonatkozásában.

7 – Az 1999/37 irányelv 8. cikke értelmében ugyanis a tagállamok 2004. június 1-jéig fogadhatták el azokat az intézkedéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek, miközben a Finn Köztársaság számára az indokolással ellátott véleményben arra nézve megállapított határidő, hogy az abban foglaltaknak eleget tegyen, 2004. február 19-én telt le.

8 – Lásd többek között a C-110/00. sz., Bizottság kontra Ausztria ügyben 2001. október 11-én hozott ítélet (EBHT 2001., I-7545. o.) 13. pontját, a C-266/03. sz., Bizottság kontra Luxemburg ügyben 2005. június 2-án hozott ítélet (EBHT 2005., I-4805. o.) 36. pontját, és a C-49/06. sz., Bizottság kontra Luxemburg ügyben 2006. szeptember 28-án hozott ítélet (az EBHT-ban nem tették közzé) 6. pontját.

9 – E tekintetben lásd a C-14/02. sz. ATRAL-ügyben 2003. május 8-án hozott ítélet (EBHT 2003., I-4431. o.) 58. pontját.

49. E vizsgálat ahhoz a kérdéshez vezet, hogy a kérdéses nemzeti szabályozás az áruk szabad mozgásának az EK 28. cikk által tiltott akadályát jelenti-e, és ha igen, akkor igazolható-e.

b) Az áruk szabad mozgása akadályának fennállásáról

50. Az ítélkezési gyakorlat szerint az EK 28. cikk által tiltott, a mennyiségi korlátozásokkal azonos hatású intézkedésnek minősül minden olyan állami intézkedés, amely közvetlenül vagy közvetve, ténylegesen vagy potenciálisan akadályozhatja a Közösségen belüli kereskedelmet [10].

51. Így, még ha egy nemzeti intézkedés nem a tagállamok közötti kereskedelem szabályozására irányul is, a döntő kérdés, hogy az milyen hatást gyakorol a Közösségen belüli kereskedelemre, függetlenül attól, hogy ez a hatás tényleges vagy potenciális.

52. Egyébként a tagállami jogszabályok harmonizálásának hiányában azonos hatású intézkedésnek minősülhetnek azok a tagállami jogszabályok, amelyek különbségtétel nélkül minden termékre vonatkoznak, kivéve ha azok mind jogilag, mind ténylegesen ugyanúgy érintik a nemzeti termékek és a más tagállamokból származó termék forgalmazását [11].

53. Véleményem szerint a jelen ügyben az 1598/1995. sz. rendelet rendelkezései *jogilag* és *ténylegesen* is különbözőképpen érintik a más tagállamból származó gépjárművek forgalomba helyezését, és következésképpen azok forgalmazását.

54. Igaz, e rendelkezések szövege szerint a transzferengedély beszerzésének kötelezettségét keletkeztető tény nem a finn határ átlépése, hanem a jármű finnországi forgalomba helyezése. Ezért úgy tekinthető, hogy amint azt a finn kormány állította, a transzferengedély beszerzésének kötelezettsége főszabály szerint különbségtétel nélkül alkalmazandó (finnországi szokásos tartózkodási hellyel rendelkező személyek birtokában lévő) minden olyan járműre, amelyet Finnországban még nem vettek nyilvántartásba.

55. *Jogilag* azonban e rendelkezések transzferengedély beszerzésének kötelezettségét, tehát az előzetes engedélyeztetésnek megfelelő eljárást írnak elő azon járművek esetében, amelyekre nem ez a helyzet vonatkozik.

10 – Lásd különösen a 8/74. sz. Dassonville-ügyben 1974. július 11-én hozott ítélet (EBHT 1974., 837. o.) 5. pontját, a C-267/91. és C-268/91. sz., Keck és Mithouard egyesített ügyekben 1993. november 24-én hozott ítélet (EBHT 1993., I-6097. o.) 16. pontját, és a C-158/04. és C-159/04. sz., Alfa Vita Vassilopoulos és Carrefour Marinopoulos egyesített ügyekben 2006. szeptember 14-én hozott ítélet (EBHT 2006., I-8135. o.) 15. pontját.

11 – Lásd különösen a 120/78. sz. Rewe-Zentral, ún. „Cassis de Dijon" ügyben 1979. február 20-án hozott ítélet (EBHT 1979., 649. o.) 6., 14. és 15. pontját, és a fent hivatkozott Keck-ítélet 15. és 16. pontját.

56. E tekintetben emlékeztetek arra, hogy az 1598/1995. sz. rendelet értelmében a transzferengedély beszerzésének kötelezettsége ugyanúgy vonatkozik azokra a Finnországban forgalomba hozott járművekre, amelyek esetében még semmilyen nyilvántartásba vétel nem történt, mint azokra, amelyeket egy másik tagállamban már nyilvántartásba vettek, és használtak.

57. Bár ez a követelmény a Finnországban forgalomba hozott azon járművek esetében, amelyek nyilvántartásba vétele még nem történt meg, magyarázható többek között azzal a céllal, hogy azok műszaki tanúsítványt kapjanak, és átmenetileg közlekedni lehessen velük a finn közutakon, ellenben nem lehet igazoltnak tekinteni ezen engedély beszerzésére irányuló kötelezettség előírását a más tagállamban már nyilvántartásba vett és használt járművek esetében, mivel ezáltal megismétlődik a nyilvántartásba vétel, amely garantálja, hogy a járművek rendelkeznek az előírt műszaki tulajdonságokkal, és alkalmasak arra, hogy legalább ideiglenesen szabadon közlekedjenek a Közösség területén.

58. Ez a helyzet véleményem szerint végső soron összehasonlítható azokkal, amelyekben a Bíróság úgy ítélte meg, hogy az EK 28. cikk szerinti, a behozatalra vonatkozó mennyiségi korlátozással azonos hatású intézkedéseknek minősülnek azok a nemzeti rendelkezések, amelyek egy tagállamban jogszerűen gyártott és forgalomba hozott termékek esetén ugyanolyan ellenőrzés alkalmazását írják elő, mint egy másik tagállamban először forgalomba hozott, ez utóbbi előzetes jóváhagyásához kötött termékek esetében. [12]

59. Az 1598/1995. sz. rendelet rendelkezései ugyanis *ténylegesen* képesek visszatartani a finnországi szokásos tartózkodási hellyel rendelkező személyeket attól, hogy másik tagállamban vásároljanak gépkocsit abból a célból, hogy azt Finnországba behozzák, és ott használják, tekintettel a transzferengedély beszerzésével kapcsolatban teendő lépésekre, és arra, hogy ezen engedély lejártakor a járművet kivonják a forgalomból.

60. Egyébként az a tény, hogy az 1598/1995. sz. rendelet 48. cikkében említett hatóságok, ha önkényes döntést nem hozhatnak is, de mindenképpen mérlegelési jogkörrel rendelkeznek az említett engedély megadásával kapcsolatban, még inkább indokolja a transzferengedélynek az EK 28. cikk szerinti, azonos hatású intézkedéskénti minősítését, mivel amint arra a Bizottság rámutat, a valamely más tagállamban már nyilvántartásba vett gépjárművek esetében semmilyen biztosíték nincs arra, hogy megkapják az említett engedélyt.

61. E megfontolások véleményem szerint szükségképpen érvényesek azokra a gépjárművekre, amelyeket mindössze átvinni akarnak Finnország területén, és amelyek tulajdonosai szintén kötelesek transzferengedélyt beszerezni.

12 – Lásd a fent hivatkozott ATRAL-ítélet 62. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

62. A fenti megfontolások alapján úgy gondolom, a Bizottság joggal állítja, hogy a transzferengedélyre vonatkozó finn szabályozás az áruk szabad mozgásának az EK 28. cikk által tiltott akadályát jelenti.

c) Az akadály esetleges igazolhatóságáról

63. Most azt kell megvizsgálni, hogy ez az intézkedés a Közösségen belüli kereskedelemre gyakorolt korlátozó hatásai ellenére igazolható-e az EK 30. cikkben felsorolt közérdeken alapuló okok vagy a Bíróság ítélkezési gyakorlatában meghatározott feltétlenül érvényesítendő követelmények valamelyikével.

64. A Bíróság szigorúan értelmezi az EK 30. cikkben foglalt eltérési lehetőségeket, amelyek mindegyike nem gazdasági érdekre vonatkozik [13], és kiemeli, hogy az igazolás elfogadhatóságához szükséges megvizsgálni, hogy a szóban forgó intézkedés tiszteletben tartja-e az arányosság elvét. [14]

65. Közösségi harmonizáció hiányában a tagállamoknak maguknak kell meghatározniuk saját védelmi szintjüket az általuk követett nem gazdasági érdekek tekintetében. Kötelesek azonban bizonyítani, hogy az alkalmazott szabályozás az említett cél megvalósítása érdekében egyrészt szükséges, másrészt arányos is.

66. A jelen jogvitában a Finn Köztársaság azt állítja, hogy a transzferengedély rendszere igazolható a közlekedésbiztonsággal és a hatékony adóügyi felügyelettel kapcsolatos okokkal. Hivatkozik a gépjármű-nyilvántartás tartalmára és naprakésszé tételére is, anélkül hogy egyértelművé tenné, önálló igazolási okról van-e szó, vagy ez a fent említett okok része-e.

67. A közlekedésbiztonság tekintetében utalni kell arra, hogy a Bíróság már elismerte, ez az igazolás az EK 30. cikk körébe tartozik [15], és az ítélkezési gyakorlat értelmében közérdeken alapuló kényszerítő oknak minősül [16]. Az adóügyi felügyelet eredményessége mint igazolási ok a Bíróság ítélkezési gyakorlata által elismert, feltétlenül érvényesítendő követelménynek tekintendő [17]. Ami a gépjármű-nyilvántartás tartalmát és naprakésszé tételét illeti, úgy tűnik

13 – E tekintetben lásd a C-120/95. sz. Decker-ügyben 1998. április 28-án hozott ítélet (EBHT 1998., I-1831. o.) 39. pontját.

14 – Példaként lásd a C-314/98. sz. Snellers-ügyben 2000. október 12-én hozott ítélet (EBHT 2000., I-8633. o.) 55–56. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

15 – A 406/85. sz., Gofette és Gilliard ügyben 1987. június 11-én hozott ítélet (EBHT 1987., 2525. o.) 7. pontja.

16 – A fent hivatkozott Cura Anlagen ítélet 59. pontja, és a C-232/03. sz., Bizottság kontra Finnország ügyben 2006. február 23-án hozott ítélet (EBHT 2006., I-27. o.) 52. pontja.

17 – Lásd különösen a fent hivatkozott Cassis de Dijon ítélet 8. pontját és a 176/84. sz., Bizottság kontra Görögország ügyben 1987. március 12-én hozott ítélet (EBHT 1987., 1193. o.) 25. pontját.

nekem, hogy e célkitűzésnek nincsen olyan önálló funkciója, amely önmagában alkalmas lenne az áruk szabad mozgása korlátozásának igazolására. A Finn Köztársaság által felhozott másik két igazolási okkal együtt azonban vizsgálható.

68. Ennek keretében azt kell vizsgálni, a tagállam bizonyította-e, hogy a korlátozások alkalmasak a kitűzött célok megvalósításának biztosítására, és nem haladják meg az azok eléréséhez szükséges mértéket [18].

i. A közlekedésbiztonságról

69. A Finn Köztársaság általános jelleggel előadja, hogy a transzferengedély beszerzésének kötelezettsége lehetővé teszi többek között a gépjármű műszaki jellemzőire és annak tulajdonosára vonatkozó információk beszerzését, amely adatoknak a finn gépjármű-nyilvántartásba való felvétele elengedhetetlen a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos célkitűzés megvalósításához.

70. Engem ez az érvelés nem győz meg.

71. Először is, a Finn Köztársaság úgy hivatkozik a közlekedésbiztonságra mint igazolási okra, hogy kizárólag a gépjármű műszaki jellemzőire és az annak tulajdonosára vonatkozó információknak az e célból létrehozott nyilvántartásba való bejegyzése fontosságára utal, és nem bizonyítja, hogy ezen információk beszerzéséhez elengedhetetlenül szükséges a transzferengedély iránti eljárás.

72. Márpedig egyértelmű, hogy a gépjármű-nyilvántartás tartalma, illetve az abban szereplő információk naprakésszé tétele és a transzferengedély iránti eljárás különválasztható. Ezen eljárás ugyanis nem függ össze a közlekedésbiztonság ellenőrzésével kapcsolatos hivatkozott célkitűzéssel. Továbbá, amikor a Finn Köztársaság a munkavállalók szabad mozgása korlátozásának igazolása érdekében a közlekedésbiztonságra hivatkozott, a Bíróság már utalt arra, hogy nyilvánvalóan azonosítani lehet mind a jármű tulajdonosát, mind annak műszaki adatait, bármelyik tagállamban is történt a nyilvántartásba vétel, mivel mindegyik tagállam rendelkezik gépjármű-nyilvántartási rendszerrel [19].

18 – Lásd különösen a fent hivatkozott ATRAL-ítélet 64. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

19 – A fent hivatkozott Bizottság kontra Finnország ítélet 51. pontja.

73. Másodszor, véleményem szerint a közlekedésbiztonság védelmére alapított igazolási ok elfogadhatóságához a transzferengedély megadásának együtt kellene járnia a jármű műszaki vizsgálatával. Márpedig ezzel kapcsolatban mindenekelőtt azt kell megjegyezni, hogy a Finn Köztársaság ilyen kapcsolatot nem mutat be [20]. Továbbá, ilyen vizsgálat csak a gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról szóló tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1996. december 20-i 96/96/EK tanácsi irányelv [21] rendelkezéseire is figyelemmel végezhető. Ez az irányelv a nyilvántartásba vételi eljárásra vonatkozik, és többek között előírja, hogy minden tagállam elismeri a másik tagállamban kiadott igazolást arról, hogy az ott forgalomba helyezett gépjárművet műszaki vizsgálatnak vetették alá, nem tiltja meg azonban a tagállamok számára, hogy a saját területen való nyilvántartásba vételhez kiegészítő vizsgálatokat követeljenek meg, ha azokra az említett igazolás nem terjed ki [22].

74. Harmadsorban megállapítandó, hogy a nem finnországi szokásos tartózkodási hellyel rendelkező személyek tulajdonában lévő gépjárművek szabadon közlekedhetnek e tagállam területén, anélkül hogy vonatkozna rájuk a transzferengedély beszerzésének előzetes kötelezettsége. Ez mutatja, hogy a kérdéses intézkedés nem alkalmas a közlekedésbiztonság védelmével kapcsolatos célkitűzés megvalósítására, kivéve ha feltételezzük, hogy a finnországi szokásos tartózkodási hellyel rendelkező személyek tulajdonában lévő járművek közül csak azok veszélyesek, amelyeket másik tagállamban vettek [23], ami valószínűtlennek tűnik, és amire a finn kormány nem is hivatkozott.

75. A fentiekre tekintettel azt gondolom, hogy a szóban forgó finn szabályozás által előírt transzferengedély rendszere nem igazolható a közbiztonsággal kapcsolatos okokkal.

ii. Az adóügyi felügyelet eredményességéről

76. A Finn Köztársaság azt állítja, hogy a szokásos tartózkodási hely szerinti állam gépjárműadó bevezetésével kapcsolatos joghatóságának elvét alkalmazza, amelyet a Bíróság a fent hivatkozott Cura Anlagen ítéletben elismert, és amelyből a Finn Köztársaság az ezen adó alóli kivételek megállapítására irányuló hatáskört is levezeti. Ezért álláspontja szerint a transzferengedélyt mint a nyilvántartásba vételi adó megfizetése alóli ideiglenes mentesség előírását úgy kell tekinteni, hogy az a Finn Köztársaság adóztatási joghatóságának körébe tartozik.

20 – Lásd a Finn Köztársaság válaszának 16. pontját.

21 – HL 1997. L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 2. kötet, 514. o.

22 – Lásd a 96/96 irányelv 3. cikkének (2) bekezdését. Lásd még a fent hivatkozott Cura Anlagen ítélet 62. pontját és Bizottság kontra Finnország ítélet 52. pontját.

23 – Tehát azok a járművek, amelyekkel állandó jelleggel Finnország területén kívánnak közlekedni, illetve azok, amelyekkel egyszerűen csak átutaznak Finnország területén egy másik tagállamba.

77. Ez az érvelés érthetővé teszi, miért állítja a Finn Köztársaság, hogy a transzferengedély által okozott esetleges akadályozás igazolható az adóügyi felügyelet eredményességével kapcsolatos indokokkal. Előadja, hogy a transzferengedély arra szolgál, hogy megkülönböztesse az adómentesen használt gépjárműveket azoktól, amelyek után megfizették a nyilvántartásba vételi adót, mivel az említett engedély jogosultjára és a járműre vonatkozó információkat bejegyzik a gépjármű-nyilvántartásba, és a járműveket öntapadós matricával látják el.

78. Mint már kifejtettem, a hatékony adóügyi felügyelet a Bíróság ítélkezési gyakorlata által elismert feltétlenül érvényesítendő követelmények között szerepel. Meg kell azonban vizsgálni, hogy a transzferengedély beszerzésének kötelezettsége szükséges és arányos-e ezen célkitűzés megvalósítása érdekében.

79. Ami a szóban forgó intézkedés szükségességének vizsgálatát illeti, tehát annak vizsgálatát, hogy alkalmas-e a kitűzött cél megvalósítására, hasznosnak tartom megkülönböztetni egyrészt azokat a járműveket, amelyek tulajdonosa finnországi szokásos tartózkodási hellyel rendelkező személy, és amelyekkel állandó jelleggel Finnország területén kívánnak közlekedni, következésképpen e tagállamban kell azokat nyilvántartásba venni, másrészt a finnországi szokásos tartózkodási hellyel rendelkező személyek azon gépjárműveit, amelyek Finnország területén csak áthaladnak egy másik tagállamba.

80. Az első esetben az érintett nemzeti szabályozás megfelelhet az adóügyi felügyelet igényeinek, mivel a gépjármű-nyilvántartás és a járműre ragasztott öntapadós matrica alapján lehetővé teszi annak vizsgálatát, hogy mely gépjárművek rendelkeznek a nyilvántartásba vételi adó megfizetése alóli ideiglenes mentességgel, amelyek után a tulajdonos a transzferengedély lejártát követően köteles megfizetni a nyilvántartásba vételi adót.

81. A második esetben azonban, úgy tűnik számomra, a transzferengedély beszerzésének kötelezettsége nem felel meg a hatékony adóügyi felügyelet céljának, mivel olyan gépjárművekre vonatkozik, amelyeket nem Finnországban kell nyilvántartásba venni.

82. Ami az említett intézkedés arányosságát illeti a kitűzött célhoz képest, amely kérdést csak a fenti 80. pontban említett első esetben kell vizsgálni, e tekintetben szintén úgy vélem, hogy ez a célkitűzés a tagállamok közötti kereskedelem szabadságát kevésbé korlátozó intézkedéssel is elérhető.

83. A Bizottsághoz hasonlóan én is abból indulok ki, hogy az adóügyi felügyelet hatékonyságával kapcsolatos célok megvalósíthatók lennének például olyan rendszer bevezetésével, amely szerint a magánszemély

e közigazgatási alakiság be nem tartása esetén alkalmazandó megfelelő szankciók terhe alatt köteles előzetes nyilatkozatot tenni. Az előzetes nyilatkozattétel során közölt információk lehetővé tennék a finn hatóságok számára az elektronikus hálózattal összekapcsolt gépjármű-nyilvántartás naprakészen tartását, és az adómentes használat kezdő időpontjának egyértelmű megállapítását. Az előzetes nyilatkozattétel ugyanakkor nem akadályozná a finn hatóságokat abban, hogy a forgalomba helyezésre vonatkozó nyilatkozattételtől számított ésszerű határidőt állapítsanak meg az adómentes használatra.

84. Megjegyzendő továbbá, hogy a magánszemélyek önkéntes nyilatkozattétele céljából teendő lépések összhangban maradnának a transzferengedély érintett személyek általi kérelmezésének jelenlegi rendszerével. Azonban ellentétben azzal, amit finn kormány a tárgyaláson állított, az előzetes nyilatkozat nem hasonlítható össze a transzferengedéllyel. Egyrészt, az ilyen nyilatkozat nem érinti a járművel való szabad közlekedést, miközben a transzferengedély logikája a járművel való közlekedést megelőző engedélyezési rendszeren alapul, amely engedély hiányában tilos a járművel közlekedni. Másrészt, amint arra a jelen indítvány 60. pontjában rámutattam, a transzferengedély kiadása esetében az illetékes finn hatóságok mérlegelési joggal rendelkeznek, míg az előzetes engedélyezési rendszer keretében arra kellene szorítkozniuk, hogy az e célból létrehozott nyilvántartásban rögzítsék a járműre, illetve annak tulajdonosára vagy birtokosára vonatkozó információkat.

85. A finn kormány által a transzferengedély beszerzése kötelezettségének eltörlése következtében bevezetendő erőteljes közúti ellenőrzésekből eredő esetleges nehézségek miatt emelt kifogásokat illetően mindenekelőtt arra kell rámutatni, hogy valamely tagállam esetleges belső szervezési problémái nem indokolják a Közösségen belüli kereskedelmet erőteljesebben korlátozó intézkedések elfogadását. Ezt követően meg kell jegyezni, hogy a gépjármű-nyilvántartás valamennyi illetékes hatóság bevonásával, elektronikus hálózat útján történő egységesítése kielégíthetné azt a követelményt, hogy egyedileg meghatározhatóak legyenek azok a gépjárművek, amelyeket Finnországban kell nyilvántartásba venni, anélkül hogy ennek érdekében erőteljes ellenőrzés alá kellene vonni a külföldön nyilvántartásba vetteket. Ez az egységesített hálózat egyébként már létezik, amint azt a Finn Köztársaság a tárgyaláson megerősítette.

86. Végül hozzá kell tenni, hogy a közúti ellenőrzések Finn Köztársaság által hivatkozott problémája a transzferengedély jelenlegi rendszerén belül is ugyanúgy fennáll, és azokat az eseteket érinti, amikor a finnországi szokásos tartózkodási hellyel rendelkező személyek nem kérelmezték az engedélyt. E tekintetben feltehető, hogy az előzetes nyilatkozattételi rendszer, mivel kisebb mértékű kényszert jelent, mint a transzferengedély rendszere, alkalmas lenne azon lakosok számának növelésére, akik bejelentik a finn hatóságoknak a szükséges információkat, ennek megfelelően csökkentheti a rendszer esetleges megkerülésének eseteit, így már csak ezekre az esetekre terjedne ki a közúti ellenőrzés.

87. A fentiek alapján tehát úgy vélem, hogy a transzferengedély, ahogyan azt az 1598/1995. sz. rendelet szabályozza, nem jelent arányos eszközt a hatékony adóügyi felügyelet céljának megvalósítására, amelyre a Finn Köztársaság törekszik.

88. Elsődlegesen ezért azt javaslom, hogy a Bizottság által benyújtott kötelezettségszegés megállapítása iránti keresetnek a Bíróság adjon helyt.

2. A transzferengedély érvényességi idejéről

89. Emlékeztetni kell rá, hogy a Bizottság másodlagosan, és abban az esetben, ha a Bíróság úgy tekintené, hogy a transzferengedély beszerzésének kötelezettsége igazolt, úgy véli, hogy a transzferengedély hétnapos érvényességi ideje rövidsége miatt önmagában ellentétes az EK 28. cikkel és az EK 30. cikkel.

90. A Finn Köztársaság szembehelyezkedik ezzel az érveléssel, és arra hivatkozik, hogy a transzferengedély hétnapos érvényességi ideje elegendő ahhoz, hogy az érintett gépjármű tulajdonosa ezalatt megtegye az annak nyilvántartásba vételéhez szükséges lépéseket.

91. Tekintve, hogy – amint korábban kifejtettem – álláspontom szerint a transzferengedély beszerzésének kötelezettsége önmagában az áruk szabad mozgásának akadályát képezi, amely nem igazolható a Finn Köztársaság által hivatkozott célokkal, az említett engedély érvényességi idejére vonatkozó kérdés megválaszolása nyilvánvalóan felesleges. Ezért csak másodlagosan foglalkozom a kérdéssel, arra az esetre, ha a Bíróság nem fogadná el a fent megfogalmazott javaslatokat.

92. E tekintetben a vizsgálatot arra a hét napra kell szűkíteni, amely az 1598/1995. sz. rendelet 48. cikkének (3) bekezdése szerint a transzferengedély tényleges érvényességi idejét jelenti, anélkül hogy vizsgálni kellene az ugyanezen cikk (5) bekezdésében kivételként meghatározott három hónapos határidőt, amelyre a Bizottság keresete nem terjed ki.

93. Emlékeztetni kell rá, hogy a transzferengedély hétnapos érvényességi idejének lejártát követően a gépjármű tulajdonosa köteles azt nyilvántartásba vétetni, vagy ennek hiányában abbahagyni a jármű használatát.

94. E megfontolás alapján a transzferengedély érvényességi ideje megfeleltethető annak a határidőnek, amelyen belül a magánszemély köteles gépjárművét nyilvántartásba vétetni.

95. Márpedig ezzel kapcsolatban a Bíróság kimondta, hogy a tagállamok még a releváns közösségi szabályozás hiányában sem állapíthatnak meg olyan határidőt, amely rövidsége miatt jelentősen megnehezíti vagy lehetetlenné teszi a betartandó alakiságok terén fennálló kötelezettségek teljesítését [24].

96. A jelen ügyben a gépjármű finnországi nyilvántartásba vételéhez szükséges alakiságokra tekintettel, ide értve a finn pénzügyi hatóságoknak a fizetendő nyilvántartásba vételi adó összegére vonatkozó határozathozatalához szükséges alakiságokat is, amely a Finn Köztársaság saját nyilatkozata szerint sem történhet hét napnál rövidebb idő alatt, az 1598/1995. sz. rendelet 48. cikkének (3) bekezdésében előírt határidő túlzottan rövidnek tűnik, és nyilvánvalóan meghaladja a finn szabályozás által kitűzött cél megvalósításához szükséges mértéket.

97. E tekintetben az a körülmény, hogy a Finn Köztársaság 2004. január 1-jétől ideiglenes jelleggel egy (5) bekezdéssel egészítette ki az 1598/1995. sz. rendelet 48. cikkét annak érdekében, hogy kivételként a hétnapos határidőt három hónapra hosszabbítsa meg, azt bizonyítja, hogy a Finn Köztársaság úgy véli, az általa követett célok hétnaposnál hosszabb határidő esetén is éppoly hatékonyan megvalósíthatók.

24 – A fent hivatkozott Cura Anlagen ítélet 46. pontja.

98. Mindezekre tekintettel annak megállapítását javaslom, hogy a transzferengedély hétnapos érvényességi ideje aránytalan.

99. Azt indítványozom tehát, hogy a Bíróság másodlagosan, és abban az esetben, ha a transzferengedély beszerzésének kötelezettségét igazoltnak minősítené, állapítsa meg, hogy a Finn Köztársaság, mivel az említett engedély érvényességi idejét az 1598/1995. sz. rendelet által hét napban határozta meg, nem teljesítette az EK 28. cikkből eredő kötelezettségeit.

VI – A költségekről

100. Az eljárási szabályzat 69. cikkének 2. §-a alapján a Bíróság a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte. A Finn Köztársaságot, mivel álláspontom szerint pervesztesnek kell lennie, a Bizottság kérelmének megfelelően kötelezni kell a költségek viselésére.

VII – Végkövetkeztetések

101. A fenti megfontolások összessége alapján azt indítványozom, hogy a Bíróság:

– állapítsa meg, hogy mivel a gépjárművek nyilvántartásba vételéről szóló 1995. december 18-i rendeletben (asetus ajoneuvojen rekisteröinnistä 1598/1995) transzferengedélyt követel meg egy másik tagállamban jogszerűen nyilvántartásba vett és használt járművek forgalomba helyezéséhez, a Finn Köztársaság nem teljesítette az EK 28. cikkből eredő kötelezettségeit;

– kötelezze a Finn Köztársaságot a költségek viselésére.