

|

61999J0451

Arrest van het Hof (Vijfde kamer) van 21 maart 2002. - Cura Anlagen GmbH tegen Auto Service Leasing GmbH (ASL). - Verzoek om een prejudiciële beslissing: Handelsgericht Wien - Oostenrijk. - Autoverhuur - Verbod om in een lidstaat een in een andere lidstaat geregistreerd voertuig langer dan gedurende een bepaalde termijn te gebruiken - Verplichting het voertuig in de lidstaat van gebruik te laten registreren en er een op het brandstofverbruik gebaseerde belasting te betalen - Verplichting het voertuig te verzekeren bij een in de lidstaat van gebruik erkende verzekeraar - Verplichte technische controle - Beperkingen op het vrij verrichten van diensten - Rechtvaardigingsgronden. - Zaak C-451/99.

Jurisprudentie 2002 bladzijde I-03193

Partijen

Overwegingen van het arrest

Beslissing inzake de kosten

Dictum

Partijen

In zaak C-451/99,

betreffende een verzoek aan het Hof krachtens artikel 234 EG van het Handelsgericht Wien (Oostenrijk), in het aldaar aanhangige geding tussen

Cura Anlagen GmbH

en

Auto Service Leasing GmbH (ASL),

om een prejudiciële beslissing over de uitlegging van de artikelen 49 EG tot en met 55 EG alsmede artikel 28 EG,

wijst

HET HOF VAN JUSTITIE

(Vijfde kamer),

samengesteld als volgt: S. von Bahr, president van de Vierde kamer, waarnemend voor de president van de Vijfde kamer, D. A. O. Edward, A. La Pergola, M. Wathelet (rapporteur) en C. W. A. Timmermans, rechters,

advocaat-generaal: F. G. Jacobs,

griffier: H. von Holstein, adjunct-griffier,

gelet op de schriftelijke opmerkingen ingediend door:

- Auto Service Leasing GmbH (ASL), vertegenwoordigd door H. Asenbauer, Rechtsanwalt,
- de Oostenrijkse regering, vertegenwoordigd door A. Längle als gemachtigde,
- de Belgische regering, vertegenwoordigd door A. Snoecx als gemachtigde,
- de Deense regering, vertegenwoordigd door J. Molde als gemachtigde,
- de Finse regering, vertegenwoordigd door T. Pynnä als gemachtigde,
- de Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door M. Patakia als gemachtigde, bijgestaan door B. Wägenbaur, Rechtsanwalt,

gezien het rapport ter terechtzitting,

gehoord de mondelinge opmerkingen van Auto Service Leasing GmbH (ASL), vertegenwoordigd door H. Asenbauer, de Belgische regering, vertegenwoordigd door F. van de Craen als gemachtigde, en de Commissie, vertegenwoordigd door M. Patakia, bijgestaan door B. Wägenbaur, ter terechtzitting van 21 juni 2001,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 25 september 2001,

het navolgende

Arrest

Overwegingen van het arrest

1 Bij beschikking van 10 november 1999, ingekomen ter griffie van het Hof op 26 november daaraanvolgend, heeft het Handelsgericht Wien krachtens artikel 234 EG een prejudiciële vraag gesteld over de uitlegging van de artikelen 49 EG tot en met 55 EG alsmede artikel 28 EG.

2 Deze vraag is gerezen in een geschil tussen Cura Anlagen GmbH (hierna: "Cura Anlagen"), gevestigd in Oostenrijk, en Auto Service Leasing GmbH (hierna: "ASL"), een in Duitsland gevestigde vennootschap zonder vestiging in Oostenrijk, over de uitvoering van een tussen deze twee vennootschappen gesloten autolease-overeenkomst.

Toepasselijke voorschriften

3 Krachtens § 79 van het Kraftfahrgesetz 1967 (Oostenrijkse motorrijtuigenwet; hierna: "KFG") mag een motorvoertuig met buitenlands kenteken dat in Oostenrijk geen vaste stalling heeft, in Oostenrijk maximaal één jaar worden gebruikt.

4 Volgens § 82, lid 8, KFG mag een motorvoertuig met buitenlands kenteken, dat door een in Oostenrijk gevestigde rechtspersoon in deze lidstaat wordt binnengebracht, er maximaal drie

dagen worden gebruikt. Na afloop van die termijn moeten de buitenlandse kentekenplaten worden verwijderd en aan de bevoegde instantie afgegeven, en moet het motorvoertuig bij verder gebruik in Oostenrijk overeenkomstig § 37 KFG aldaar worden geregistreerd.

5 Voor registratie van een motorvoertuig in Oostenrijk moet zijn voldaan aan de volgende voorwaarden:

- de rechtspersoon op naam waarvan het motorvoertuig moet worden geregistreerd, moet het wettig bezit ervan hebben en zijn zetel of althans een hoofdvestiging in Oostenrijk hebben (§ 37, lid 2, KFG);
- het voertuig moet voldoen aan de voorschriften inzake de verplichte aansprakelijkheidsverzekering bij een in Oostenrijk erkende verzekeraar (§§ 37, lid 2, sub b, 59 en 61 KFG);
- het voertuig moet zijn gekeurd op verkeersveiligheid en bedrijfszekerheid, en moet voldoen aan de emissienormen (§§ 37, lid 2, sub h, en 57 bis KFG);
- er moet een belasting worden betaald die gebaseerd is op het brandstofverbruik van het voertuig [§§ 37, lid 2, sub d, KFG en 1, punten 3 en 5, sub f, van het Normverbrauchsabgabegesetz (Oostenrijkse wet houdende invoering van een eenmalige belasting gebaseerd op het brandstofverbruik; hierna: "NoVAG")].

6 Aangaande deze laatste voorwaarde blijkt namelijk uit §§ 1 en 2 NoVAG, behoudens de uitzonderingen van § 3 van deze wet, dat een belasting op het brandstofverbruik moet worden betaald bij levering van een voertuig onder bezwarende titel, bij leasing in het kader van een handelsovereenkomst of bij eerste registratie in Oostenrijk.

7 Volgens § 5 NoVAG is het belastingbedrag voor een nieuw voertuig gelijk aan een percentage van de voor het voertuig betaalde prijs of, in andere gevallen, van de normale waarde, exclusief BTW. Krachtens § 6, lid 2, NoVAG varieert dit percentage naar gelang van het soort motorbrandstof en het brandstofverbruik van het voertuig. Krachtens § 6, lid 3, NoVAG mag het belastingbedrag niet hoger zijn dan 16 % van de waarde van het voertuig.

Het hoofdgeding en de prejudiciële vraag

8 In februari 1999 sloten ASL en Cura Anlagen een lease-overeenkomst waarbij ASL voor een periode van zesendertig maand aan Cura Anlagen een in Duitsland geregistreerde auto (in casu een Audi A3) leasde tegen betaling door laatstgenoemde van een vast maandbedrag dat de kosten van de verplichte verzekering omvat, plus een extra bedrag per 1 000 kilometer boven een bepaalde afgelegde afstand.

9 Overeengekomen was dat Cura Anlagen de auto bij ASL te München zou ophalen en hem hoofdzakelijk in Oostenrijk zou gebruiken. Ook overeengekomen was dat de auto voor de duur van de overeenkomst op naam van ASL geregistreerd zou blijven en dus zijn Duitse kentekenplaten zou behouden.

10 In februari 1999 bracht Cura Anlagen de auto naar Oostenrijk, maar zij kon hem daar niet conform de overeenkomst gebruiken wegens het verbod van het KFG om in Oostenrijk langer dan drie dagen met een auto met buitenlandse kentekenplaten rond te rijden.

11 Cura Anlagen heeft dan bij het Handelsgericht Wien beroep ingesteld ertoe strekkende dat ASL ermee instemt de lease-auto op naam van Cura Anlagen in Oostenrijk te laten registreren en daarbij de uit dien hoofde verschuldigde belasting van 2 460 EUR op het brandstofverbruik betaalt, dan wel deze auto op haar naam en voor eigen rekening in Oostenrijk laat registreren. Subsidiair verzocht Cura Anlagen om ontbinding van de lease-overeenkomst.

12 ASL concludeerde tot afwijzing van dit beroep. Zij stelde dat de bepalingen van §§ 37, 79 en 82, lid 8, KFG in hun onderlinge samenhang beschouwd, de grensoverschrijdende leasing van voertuigen dermate bemoeilijken dat die dienstverrichting in Oostenrijk voor haar praktisch onmogelijk werd, zodat deze bepalingen als strijdig met het vrij verrichten van diensten en subsidiair met het vrij verkeer van goederen buiten toepassing moeten blijven.

13 In deze omstandigheden heeft het Handelsgericht Wien besloten de behandeling van de zaak te schorsen en het Hof de volgende prejudiciële vraag te stellen:

"Moet artikel 49 en volgende EG (of artikel 28 EG) aldus worden uitgelegd, dat het in de weg staat aan de toepassing van de wettelijke bepalingen van een lidstaat A, die een op zijn grondgebied gevestigde onderneming verbieden, een motorvoertuig dat is geleasd (gehuurd) van een in lidstaat B gevestigde lease-onderneming en in lidstaat B is geregistreerd op naam van de daar gevestigde lease-onderneming, in lidstaat A langer dan drie dagen, respectievelijk langer dan een jaar te gebruiken, zonder dat motorvoertuig in lidstaat A (opnieuw) te laten registreren?"

Het voorwerp en de ontvankelijkheid van de prejudiciële vraag

14 Om te beginnen stelt de Oostenrijkse regering, dat het verzoek om een prejudiciële beslissing om drie redenen niet-ontvankelijk is.

15 In de eerste plaats stelt zij dat de gestelde vraag, voorzover zij de uitlegging van artikel 28 EG inzake het vrij verkeer van goederen betreft, irrelevant is voor de oplossing van het hoofdgeding.

16 Volgens vaste rechtspraak is het uitsluitend een zaak van de nationale rechter aan wie het geschil is voorgelegd en die de verantwoordelijkheid draagt voor de te geven rechterlijke beslissing, om, gelet op de bijzonderheden van het geval, zowel de noodzaak van een prejudiciële beslissing voor het wijzen van zijn vonnis te beoordelen, als de relevantie van de vragen die hij aan het Hof voorlegt. Niettemin heeft het Hof geoordeeld, dat het geen uitspraak op een prejudiciële vraag van een nationale rechter kan doen wanneer duidelijk blijkt, dat de door die rechter gestelde vraag over de uitlegging of de geldigheid van een bepaling van gemeenschapsrecht geen verband houdt met een reëel geschil of met het voorwerp van het hoofdgeding, wanneer het vraagstuk van hypothetische aard is of wanneer het Hof niet beschikt over de gegevens, feitelijk en rechtens, die voor hem noodzakelijk zijn om een nuttig antwoord te geven op de hem gestelde vragen (zie met name arrest van 13 juli 2000, *Idéal tourisme*, C-36/99, Jurispr. blz. I-6049, punt 20, en aldaar aangehaalde rechtspraak).

17 Dienaangaande zij opgemerkt, dat de verwijzende rechter met zijn vraag hoofdzakelijk wenst te vernemen of de Oostenrijkse wettelijke regeling het intracommunautaire handelsverkeer beperkt en, zo ja, of die beperkingen gerechtvaardigd zijn. Daartoe vraagt hij het Hof of een wettelijke regeling zoals die welke in het hoofdgeding aan de orde is, verenigbaar is met de artikelen 49 EG tot en met 55 EG, dan wel met de artikelen 28 EG tot en met 31 EG, naargelang leasing van voertuigen een dienstverrichting dan wel een levering van goederen vormt.

18 Leasing moet evenwel als een dienst in de zin van artikel 50 EG worden beschouwd. Zij bestaat namelijk in een economische dienstverrichting tegen betaling. Aan deze kwalificatie doet niet af dat de verhuurder de huurder in het bezit stelt van goederen, in casu een voertuig, aangezien de levering niet zozeer de goederen zelf als wel het ter beschikking stellen met het oog

op het gebruik door de huurder betreft; deze goederen blijven namelijk eigendom van de verhuurder.

19 Het Hof heeft overigens reeds verklaard, dat de verhuur van auto's in de vorm van leasing een dienst is in de zin van artikel 9 van de Zesde richtlijn (77/388/EEG) van de Raad van 17 mei 1977 betreffende de harmonisatie van de wetgevingen der lidstaten inzake omzetbelasting - Gemeenschappelijk stelsel van belasting over de toegevoegde waarde: uniforme grondslag (PB L 145, blz. 1; hierna: "Zesde richtlijn"), waarbij deze diensten hoofdzakelijk bestaan in het onderhandelen over en het opmaken, ondertekenen en beheren van overeenkomsten en in het feitelijk ter beschikking stellen aan de cliënten van de in de overeenkomsten bedoelde auto's, die eigendom blijven van de leasemaatschappij (arrest van 17 juli 1997, ARO Lease, C-190/95, Jurispr. blz. I-4383, punten 11 en 18).

20 Daaruit volgt dat de prejudiciële vraag moet worden geacht alleen de uitlegging van de artikelen 49 EG tot en met 55 EG te betreffen.

21 Vervolgens stelt de Oostenrijkse regering, dat het hoofdgeding de uitlegging en uitvoering betreft van een privaatrechtelijke overeenkomst die geen enkel verband heeft met de prejudiciële vraag.

22 Dienaangaande zij eraan herinnerd, dat wanneer een vraag omtrent de uitlegging van het Verdrag of van de door de instellingen van de Gemeenschap verrichte handelingen wordt opgeworpen voor een rechterlijke instantie van een lidstaat, die instantie, indien zij een beslissing op dat punt noodzakelijk acht voor het wijzen van haar vonnis, krachtens artikel 234 EG-Verdrag het Hof kan verzoeken over die vraag een uitspraak te doen (zie met name arrest van 9 februari 1995, Leclerc-Siplec, C-412/93, Jurispr. blz. I-179, punt 9).

23 In het kader van deze verwijzingsprocedure is de nationale rechter, die als enige rechtstreeks kennis heeft van de feiten van het geding, het best in staat om, gelet op de bijzonderheden van de zaak, de noodzaak van een prejudiciële beslissing voor het wijzen van zijn vonnis te beoordelen (zie arrest Leclerc-Siplec, reeds aangehaald, punt 10).

24 Bovendien, zoals de advocaat-generaal in punt 23 van zijn conclusie opmerkt, is het voor een nationale rechter die de uitvoering of de nietigverklaring van een overeenkomst moet gelasten, van belang te vernemen of de nationale bepalingen die aan deze uitvoering in de weg lijken te staan, al dan niet met het gemeenschapsrecht verenigbaar zijn. De vraag is dus kennelijk relevant.

25 Ten slotte, aldus de Oostenrijkse regering, is het hoofdgeding geen reëel geschil, doch haars inziens grotendeels door partijen geënceneerd.

26 Dienaangaande staat het volgens de rechtspraak aan het Hof om, ter toetsing van zijn eigen bevoegdheid, een onderzoek in te stellen naar de omstandigheden waaronder de verwijzende rechter zich tot hem heeft gewend. De geest van samenwerking waarin de prejudiciële verzoeken moeten worden gedaan, impliceert immers dat de verwijzende rechter oog heeft voor de aan het Hof opgedragen taak om bij te dragen tot een goede rechtsbedeling in de lidstaten, doch niet om adviezen over algemene of hypothetische vraagstukken te formuleren (arresten van 3 februari 1983, Robards, 149/82, Jurispr. blz. 171, punt 19, en 16 juli 1992, Meilicke, C-83/91, Jurispr. blz. I-4871, punt 25).

27 Zelfs gesteld dat bepaalde elementen van het dossier kunnen laten vermoeden dat de aan het hoofdgeding ten grondslag liggende situatie geënceneerd is om een beslissing van het Hof te verkrijgen over een vraag van gemeenschapsrecht van algemeen belang, kan in casu niet worden ontkend dat er een echte overeenkomst is waarvan de uitvoering of ontbinding onbetwist afhangt van een vraag van gemeenschapsrecht.

28 Uit een en ander volgt dat de prejudiciële vraag ontvankelijk is.

Ten gronde

29 Volgens vaste rechtspraak staat artikel 49 EG in de weg aan de toepassing van een nationale regeling die de mogelijkheid voor een dienstverrichter om daadwerkelijk van die vrijheid gebruik te maken, zonder objectieve rechtvaardiging beperkt (zie met name arrest van 5 oktober 1994, Commissie/Frankrijk, C-381/93, Jurispr. blz. I-5145, punt 16).

30 Artikel 49 EG verzet zich ook tegen de toepassing van een nationale regeling die ertoe leidt, dat het verrichten van diensten tussen lidstaten moeilijker wordt dan het verrichten van diensten binnen een enkele lidstaat (arrest Commissie/Frankrijk, reeds aangehaald, punt 17).

31 Artikel 46 EG, dat krachtens artikel 55 EG hier van toepassing is, aanvaardt evenwel beperkingen uit hoofde van de openbare orde, de openbare veiligheid en de volksgezondheid, met dien verstande dat de krachtens dit artikel genomen maatregelen niet onevenredig mogen zijn aan het nagestreefde doel. Als uitzondering op een fundamenteel beginsel van het Verdrag moet artikel 46 EG immers aldus worden uitgelegd, dat de werking ervan beperkt is tot hetgeen noodzakelijk is voor de bescherming van de belangen die het beoogt te waarborgen (zie in die zin arrest van 26 april 1988, Bond van Adverteerders e.a., 352/85, Jurispr. blz. 2085, punt 36).

32 Volgens vaste rechtspraak kunnen voorts belemmeringen van de vrijheid van dienstverrichting, die voortvloeien uit op eenieder toepasselijke nationale maatregelen, slechts worden geaccepteerd indien die maatregelen hun rechtvaardiging vinden in dwingende redenen van algemeen belang, en het evenredigheidsbeginsel in acht nemen, dat wil zeggen geschikt zijn om het ermee beoogde doel te bereiken, en niet verder gaan dan wat daartoe noodzakelijk is (zie in die zin met name arresten van 30 november 1995, Gebhard, C-55/94, Jurispr. blz. I-4165, punt 37, en 21 oktober 1999, Zenatti, C-67/98, Jurispr. blz. I-7289, punt 29).

33 Nagegaan moet dus worden of een wettelijke regeling zoals die welke in het hoofdgeding aan de orde is, het vrij verrichten van diensten belemmert en of die belemmering in voorkomend geval aanvaardbaar kan zijn als een door het Verdrag uitdrukkelijk voorziene of overeenkomstig de rechtspraak van het Hof door dwingende redenen van algemeen belang gerechtvaardigde afwijkende regeling.

34 Enerzijds zij opgemerkt, dat de in het hoofdgeding aan de orde zijnde Oostenrijkse wettelijke regeling niet alleen in Oostenrijk gevestigde ondernemingen verbiedt om aldaar na verloop van een bepaalde tijd in een andere lidstaat geregistreerde voertuigen te gebruiken, doch ook verschillende voorwaarden stelt om deze voertuigen in Oostenrijk te kunnen registreren en aldus aan dat verbod te ontsnappen.

35 Anderzijds zij eraan herinnerd, dat het hoofdgeding slechts de situatie betreft, die voortvloeit uit een tussen een vennootschap met zetel in Oostenrijk en een vennootschap met zetel in een andere lidstaat gesloten lease-overeenkomst van drie jaar betreffende een voertuig dat hoofdzakelijk bestemd is voor gebruik in Oostenrijk. Het gaat dus niet om een gewone huurovereenkomst van korte duur zoals de huur van een vervangingswagen bij een in een andere lidstaat gevestigde onderneming.

36 Derhalve moet ervan worden uitgegaan dat de verwijzende rechter met zijn vraag in wezen wil vernemen, of de verdragsbepalingen inzake het vrij verrichten van diensten (artikelen 49 EG tot en met 55 EG) zich verzetten tegen de wettelijke regeling van een lidstaat zoals die welke in het hoofdgeding aan de orde is, die een in deze lidstaat gevestigde onderneming die een in een andere lidstaat geregistreerd voertuig least, verplicht het voertuig in de eerste lidstaat te registreren om het na een bepaalde tijd aldaar verder te kunnen gebruiken. De vraag strekt er ook toe te vernemen, of deze verdragsbepalingen zich verzetten tegen de in het hoofdgeding aan de orde zijnde wettelijke regeling van een lidstaat, die een in deze lidstaat gevestigde onderneming die een in een andere lidstaat geregistreerd voertuig least, onder oplegging van een bepaald aantal voorwaarden verplicht het in de eerste lidstaat te registreren.

De registratieplicht

37 Vaststaat dat de verplichting tot registratie, in de lidstaat van gebruik, van voertuigen die van een in een andere lidstaat gevestigde onderneming worden geleasd, grensoverschrijdende lease-activiteiten bemoeilijkt.

38 Bijgevolg moet worden onderzocht of de uit deze verplichting voortvloeiende beperking kan worden gerechtvaardigd.

39 In dit kader heeft de Finse regering de nadruk gelegd op het verband tussen de registratieplicht en de betaling van belasting overeenkomstig de wettelijke regeling van de lidstaat op het grondgebied waarvan het voertuig wordt gebruikt. Dienaangaande stelt zij, dat de registratie noodzakelijk is met het oog op de toepassing van de motorrijtuigenbelasting, die het inzake de geharmoniseerde indirecte belastingen algemeen gehuldigde beginsel volgt, dat goederen gewoonlijk worden belast in de lidstaat waar zij worden verbruikt, hetgeen in casu impliceert dat de voertuigen moeten worden belast in de staat waar zij werkelijk worden gebruikt. Zij heeft daaraan toegevoegd dat de fiscale controle zou worden verzwakt, indien niet kon worden verlangd dat ieder uit hoofde van zijn gebruik op het grondgebied van de betrokken staat in beginsel belastbaar voertuig aldaar wordt geregistreerd.

40 Dienaangaande zij eraan herinnerd dat, behoudens in de Gemeenschap tijdelijk ingevoerde voertuigen en de uitsluitend voor het goederenvervoer over de weg bestemde motorvoertuigen met een toegelaten totaalgewicht in beladen toestand gelijk aan of hoger dan twaalf ton, die in het hoofdgeding niet aan de orde zijn, de motorrijtuigenbelasting niet geharmoniseerd is en aanzienlijk verschilt van lidstaat tot lidstaat. Op dit gebied oefenen de lidstaten dus vrij hun fiscale bevoegdheid uit, mits zij daarbij het gemeenschapsrecht in acht nemen. Zij kunnen over deze fiscale bevoegdheid onderling afspraken maken op basis van criteria zoals het grondgebied waar een voertuig werkelijk wordt gebruikt, of de woonplaats van de bestuurder, die verschillende bestanddelen van het territorialiteitsbeginsel zijn, en onderlinge overeenkomsten sluiten om te verzekeren dat een voertuig slechts in een van de overeenkomstsluitende staten aan indirecte belastingen wordt onderworpen.

41 Dienaangaande is registratie het natuurlijke uitvloeisel van de uitoefening van deze fiscale bevoegdheid. Zij vergemakkelijkt de controles zowel voor de staat van registratie als voor de andere lidstaten, waarvoor de registratie in een lidstaat als bewijs geldt van de betaling van de motorrijtuigenbelasting in die staat.

42 In een situatie zoals die in het hoofdgeding, namelijk bij daadwerkelijk gebruik op het wegennet van een lidstaat van een voertuig dat van een in een andere lidstaat gevestigde onderneming wordt geleasd, kan eerstgenoemde lidstaat dus bepalen dat dit voertuig op zijn grondgebied moet worden geregistreerd.

43 Gelet op een en ander, hoeven de andere rechtvaardigingsgronden die zijn aangevoerd door de Oostenrijkse, de Belgische, de Deense en de Finse regering alsmede de Commissie, en die met name zijn ontleend aan de openbare orde en de verkeersveiligheid, niet te worden onderzocht.

44 Wel moet worden onderzocht of de termijn waarover de gebruiker van het voertuig beschikt om dit in Oostenrijk te registreren, kan worden gerechtvaardigd.

45 Om de verwijzende rechter een voor de oplossing van het voor hem aanhangig geschil nuttig antwoord te geven, hoeft in dit opzicht alleen te worden onderzocht of de termijn van drie dagen voor voertuigen die door een in Oostenrijk gevestigde rechtspersoon in dat land worden binnengebracht, gerechtvaardigd is, aangezien alleen die termijn in het hoofdgeding aan de orde is.

46 Ook al is er ter zake geen gemeenschapsregeling, en gesteld dat zoals in het hoofdgeding de registratieplicht verenigbaar is met de artikelen 49 EG tot en met 55 EG, mogen de lidstaten geen termijn stellen die zo kort is dat de nakoming van de opgelegde verplichtingen, gelet op de te vervullen formaliteiten, onmogelijk of overdreven moeilijk wordt.

47 In het hoofdgeding lijkt de door de Oostenrijkse wettelijke regeling gestelde termijn van drie dagen veel te kort en gaat hij kennelijk verder dan nodig is om het door deze wettelijke regeling nagestreefde doel te bereiken. In zoverre vormt hij dus een ongerechtvaardigde belemmering van de vrijheid van dienstverrichting in de zin van de artikelen 49 EG tot en met 55 EG.

De verplichting voor de lease-onderneming om in Oostenrijk een kantoor of een vestiging te hebben, of anders de registratie van het voertuig op naam van de huurder te aanvaarden

48 Krachtens § 37, lid 2, KFG moet een lease-onderneming met zetel in een andere lidstaat, zoals ASL, een hoofdvestiging in Oostenrijk hebben of de huurder het voertuig in Oostenrijk op zijn naam laten registreren, hetgeen haar rechten als eigenaar van het voertuig beperkt.

49 Volgens de Oostenrijkse regering is het bij verkeersovertredingen vaak noodzakelijk bij degene op wiens naam het voertuig is geregistreerd, inlichtingen over de identiteit van de bestuurder op een bepaald tijdstip in te winnen. Die inlichtingen zijn evenwel moeilijk te verkrijgen wanneer de betrokkene in een andere lidstaat is gevestigd.

50 Uit dit oogpunt is deze verplichting kennelijk onevenredig ten opzichte van het doel waarop de Oostenrijkse regering zich beroept.

51 Zoals de Commissie opmerkt, kan ermee worden volstaan, zonder dat het vrij verkeer van lease-diensten wordt belemmerd, de lease-auto in de lidstaat waarin hij rondrijdt, in casu Oostenrijk, te registreren op naam van de lease-onderneming met opgave van naam en adres van de huurder, die per definitie in Oostenrijk woont en in voorkomend geval met de lease-onderneming medeverantwoordelijk is voor de nakoming van alle uit de registratie en het gebruik van de auto voortvloeiende verplichtingen.

52 Door deze medeverantwoordelijkheid van de huurder kan overigens evengoed het in punt 49 van dit arrest beschreven doel van de Oostenrijkse regering worden bereikt, wanneer het voertuig geregistreerd blijft in de lidstaat van vestiging van de lease-onderneming.

De verzekeringsplicht

53 Krachtens §§ 37, lid 2, sub b, 59 en 61 KFG kan een voertuig dat wordt geleasd aan een in Oostenrijk gevestigde persoon die het in dat land gebruikt, in Oostenrijk slechts worden geregistreerd, wanneer het verzekerd is bij een in dat land erkend verzekeraar.

54 Deze bepalingen beperken de vrije keuze van de verzekeraar en belemmeren de vrijheid van in een andere lidstaat gevestigde autoleasebedrijven om hun diensten aan in Oostenrijk gevestigde of woonachtige klanten aan te bieden. Daardoor kunnen autoleasebedrijven die door preferentiële overeenkomsten aan buiten Oostenrijk gevestigde verzekeraars gebonden zijn, zich genoopt zien minder voordelige overeenkomsten te sluiten.

55 De eventuele rechtvaardigingsgrond van deze beperking moet worden beoordeeld tegen de achtergrond van de communautaire richtlijnen die verzekeringsdiensten, in het bijzonder de motorrijtuigenverzekering, regelen [zie laatstelijk richtlijn 2000/26/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 mei 2000 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en houdende wijziging van de richtlijnen 73/239/EEG en 88/357/EEG van de Raad (Vierde richtlijn motorrijtuigenverzekering, PB L 181, blz. 65)], met dien verstande dat de nakoming van de verplichting ieder op de openbare weg gebruikt voertuig te verzekeren gecontroleerd en gegarandeerd wordt door de autoriteiten van de lidstaat waar het is geregistreerd.

56 Zoals de Commissie heeft opgemerkt, hangt de beoordeling van de wettigheid van de verzekeringsplicht uit het oogpunt van het gemeenschapsrecht af van de betekenis van de uitdrukking "erkende verzekeraar" in de in het hoofdgeding aan de orde zijnde nationale wettelijke regeling. Indien deze uitdrukking aldus moet worden opgevat dat de verzekeraar zijn hoofdvestiging in Oostenrijk moet hebben en over een "officiële vergunning" in deze lidstaat, als lidstaat van herkomst, in de zin van de richtlijnen inzake schadeverzekering moet beschikken [zie in het bijzonder de artikelen 4 en 5 van richtlijn 92/49/EEG van de Raad van 18 juni 1992 tot coördinatie van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen betreffende het directe verzekeringsbedrijf, met uitzondering van de levensverzekeringbranche, en houdende wijziging van de richtlijnen 73/239/EEG en 88/357/EEG (Derde richtlijn schadeverzekering, PB L 228, blz. 1), moet worden vastgesteld dat de beperking verder gaat dan nodig is om het nagestreefde doel te bereiken. Dat is evenwel niet het geval wanneer de uitdrukking "erkende verzekeraar" betekent dat de verzekeraar moet voldoen aan de door deze richtlijnen gestelde voorwaarden om zijn diensten aan te bieden in een andere lidstaat dan die waar hij is gevestigd.

De verplichting van technische keuring

57 §§ 37, lid 2, sub h, en 57 bis KFG stellen registratie van een voertuig afhankelijk van een keuring op verkeersveiligheid en bedrijfszekerheid alsook op naleving van de emissienormen.

58 Bij grensoverschrijdende autolease moet een voor leasing in Oostenrijk bestemd voertuig dat reeds aan de technische en milieucontrole in een andere lidstaat heeft voldaan, krachtens deze bepalingen in Oostenrijk extra controles ondergaan. Door deze verplichting is het minder aantrekkelijk om vanuit een andere lidstaat autoleasediensten in Oostenrijk te verrichten, zodat het vrij verrichten van diensten wordt belemmerd.

59 Bovendien zij eraan herinnerd dat de verkeersveiligheid weliswaar een dwingende reden van algemeen belang is die de betrokken belemmering kan rechtvaardigen (arrest van 5 oktober 1994, Van Schaik, C-55/93, Jurispr. blz. I-4837, punt 19), doch dat de lidstaten in het kader van de keuring van voertuigen op verkeersveiligheid, bedrijfszekerheid en naleving van de milieuvoorschriften, de relevante bepalingen van gemeenschapsrecht in acht moeten nemen.

60 Dienaangaande zij in de eerste plaats opgemerkt, dat de lidstaten volgens artikel 3, lid 1, van richtlijn 96/96/EG van de Raad van 20 december 1996 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens (PB 1997, L 46, blz. 1), de maatregelen nemen die zij nodig achten voor het leveren van het bewijs dat het voertuig met goed gevolg een technische controle heeft ondergaan die minstens voldoet aan de bepalingen van deze richtlijn. Deze maatregelen worden aan de andere lidstaten en de Commissie meegedeeld. Volgens artikel 3, lid 2, van richtlijn 96/96 erkent iedere lidstaat het in een andere lidstaat afgegeven bewijs dat een motorvoertuig dat op het grondgebied van deze laatste lidstaat is ingeschreven, alsmede de aanhangwagen of oplegger daarvan, met goed gevolg een technische controle hebben ondergaan die minstens voldoet aan de bepalingen van deze richtlijn, alsof hij dit bewijs zelf had afgegeven.

61 Krachtens artikel 5 van richtlijn 96/96 kunnen de lidstaten evenwel uitgebreidere, veelvuldigere en strengere controles opleggen dan de minimumcontroles van artikel 1 in samenhang met inzonderheid bijlage II bij deze richtlijn.

62 Wanneer een voertuig in een lidstaat de technische controle heeft ondergaan, verlangt het in artikel 3, lid 2, van richtlijn 96/96 neergelegde beginsel van gelijkwaardigheid en onderlinge erkenning dus dat alle andere lidstaten het daarbij afgegeven bewijs erkennen, wat hen evenwel niet belet om met het oog op registratie op hun grondgebied extra controles te verlangen, voorzover die controles blijken dit bewijs niet reeds zijn geschied.

63 Voorts volgt uit het arrest van 12 juni 1986, Schloh (50/85, Jurispr. blz. 1855, punten 13-16), dat betrekking heeft op het vrij verkeer van goederen, dat het feit dat het voertuig sinds de laatste technische controle aan het wegverkeer heeft deelgenomen, kan rechtvaardigen dat bij registratie ervan in een andere lidstaat, met het oog op de bescherming van de gezondheid en het leven van personen wordt nagegaan of het voertuig niet bij een ongeval beschadigd is en of het zich in goede staat van onderhoud bevindt, mits een soortgelijke keuring wordt verlangd voor voertuigen van binnenlandse oorsprong die in dezelfde omstandigheden ter registratie worden aangeboden.

64 Wanneer een voertuig dat van een in een eerste lidstaat gevestigde onderneming wordt geleased, in die lidstaat reeds aan technische controle onderworpen is geweest, mogen de autoriteiten van een tweede lidstaat in een situatie zoals die welke in het hoofdgeding aan de orde is, bij registratie ervan in die staat dus slechts een extra controle opleggen om na te gaan of dit voertuig voldoet aan de voorwaarden voor in die tweede staat geregistreerde voertuigen waarvan de naleving in de eerste lidstaat niet is gecontroleerd, en/of na te gaan of de staat van het voertuig sinds de controle in de eerste lidstaat niet is verslechterd indien het inmiddels aan het wegverkeer heeft deelgenomen, mits een soortgelijke extra controle ook geldt voor een voorheen in de tweede lidstaat reeds gecontroleerd voertuig dat in deze tweede staat ter registratie wordt aangeboden.

De verplichting inzake belasting op het brandstofverbruik

65 Volgens ASL strekt het verbod op het gebruik van voertuigen met een buitenlands kenteken niet tot bescherming van belangen in verband met de verkeersveiligheid of de verzekeringsplicht, doch streeft de Oostenrijkse Republiek daarmee in feite een fiscaal doel na. De belasting op het brandstofverbruik is een verkapte verhoging van het BTW-tarief en vormt een schending van artikel 12, lid 3, van de Zesde BTW-richtlijn, dat alleen een normaal tarief en twee verlaagde tarieven toestaat. De in het hoofdgeding aan de orde zijnde belasting op het brandstofverbruik is ingevoerd ter compensatie van de afschaffing van het verhoogde tarief van 32 %, dat gold tot 31 december 1991, in het bijzonder voor de autoverkoop en -verhuur. Bovendien komt deze belasting overeen met een percentage van de waarde van het voertuig.

66 Volgens de Oostenrijkse regering heeft de litigieuze belasting tot doel bij de aankoop of leasing van particuliere voertuigen milieuoverwegingen te laten meespelen. Aangezien het belastingtarief op basis van het verbruik van het voertuig is vastgesteld, wordt de aankoop of leasing van een voertuig met een hoog verbruik hoger belast dan de aankoop of leasing van een voertuig met een laag verbruik.

67 Volgens de Commissie verzet artikel 49 EG zich tegen de inning van een dergelijke belasting, wanneer zij volledig wordt geïnd. Zoals ASL beklemtoont zij dat het heffingspercentage van de betrokken belasting hetzelfde is, ongeacht de duur van gebruik of registratie van het voertuig in Oostenrijk, terwijl de afschrijving van de belasting voor een autoleasebedrijf sterk verschilt naar gelang van deze duur. Een proratastelsel, dat wil zeggen een vaststelling van het belastingbedrag op basis van de werkelijke duur van de lease-overeenkomst, zou beter geschikt zijn uit het oogpunt van het evenredigheidsbeginsel.

68 Dienaangaande kan niet worden betwijfeld dat een belasting op het brandstofverbruik zoals die waar het in het hoofdgeding om gaat, als doel van algemeen belang kan hebben de aankoop of het bezit van voertuigen met een hoog brandstofverbruik tegen te gaan.

69 Een dergelijke belasting is evenwel in strijd met het evenredigheidsbeginsel, aangezien het nagestreefde doel kan worden bereikt door een belasting in te voeren die evenredig is aan de duur van de registratie van het voertuig in de staat waar het wordt gebruikt, zodat discriminatie bij de afschrijving van de belasting ten nadele van in andere lidstaten gevestigde autoleasebedrijven kan worden voorkomen.

70 Anderzijds staat de kwestie van de verhouding tussen deze belasting en de Zesde BTW-richtlijn volkomen los van de vraag van de verenigbaarheid van de Oostenrijkse belasting met de gemeenschapsbepalingen inzake het vrij verkeer van diensten.

71 Gelet op een en ander, moet op de vraag van het Handelsgericht Wien worden geantwoord, dat de verdragsbepalingen inzake het vrij verrichten van diensten (artikel 49 EG tot en met 55 EG) zich verzetten tegen de wettelijke regeling van een lidstaat, zoals die welke in het hoofdgeding aan de orde is, die een in deze lidstaat gevestigde onderneming die een in een andere lidstaat

geregistreerd voertuig least, verplicht het in de eerste lidstaat te laten registreren om het aldaar verder te kunnen gebruiken na een termijn die zo kort is, in casu drie dagen, dat hij de nakoming van de opgelegde verplichtingen onmogelijk of overdreven moeilijk maakt. Deze verdragsbepalingen verzetten zich tegen de wettelijke regeling van een lidstaat, zoals die welke in het hoofdgeding aan de orde is, die een in deze lidstaat gevestigde onderneming die een in een andere lidstaat geregistreerd voertuig least, verplicht het in de eerste lidstaat te laten registreren en daaraan een of meer van de volgende voorwaarden verbindt:

- woonplaats- of vestigingsverplichting in de lidstaat van gebruik voor de persoon op wiens naam het voertuig aldaar is geregistreerd, voorzover de lease-onderneming daardoor wordt verplicht een hoofdvestiging in deze lidstaat te hebben of de registratie van het voertuig op naam van de huurder te aanvaarden met de daaruit voortvloeiende beperking van haar rechten op het voertuig;*
- de verplichting het voertuig te verzekeren bij een in de lidstaat van gebruik erkende verzekeraar, voorzover deze verplichting impliceert dat de verzekeraar zijn hoofdvestiging in deze lidstaat als staat van herkomst in de zin van de richtlijnen inzake schadeverzekering moet hebben en aldaar over een "officiële vergunning" moet beschikken;*
- de verplichte technische controle, wanneer het voertuig in de lidstaat van vestiging van de lease-onderneming reeds een technische controle heeft ondergaan, behalve wanneer deze verplichting ertoe strekt na te gaan of het voertuig voldoet aan de voor in de lidstaat van gebruik geregistreerde voertuigen geldende voorwaarden waarvan de naleving niet reeds is gecontroleerd in de lidstaat van vestiging van de lease-onderneming en/of na te gaan of de staat van het voertuig sedert de controle in bedoelde lidstaat niet is verslechterd indien het inmiddels aan het wegverkeer heeft deelgenomen, mits een soortgelijke keuring als voorwaarde geldt voor de registratie in de lidstaat van gebruik van een in die staat vroeger reeds gecontroleerd voertuig;*
- de betaling in de lidstaat van gebruik van een op het brandstofverbruik gebaseerde belasting waarvan het bedrag niet evenredig is aan de duur van registratie van het voertuig in deze staat.*

Beslissing inzake de kosten

Kosten

72 De kosten door de Oostenrijkse, de Belgische, de Deense en de Finse regering alsmede door de Commissie van de Europese Gemeenschappen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakt, kunnen niet voor vergoeding in aanmerking komen. Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de nationale rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen.

Dictum

HET HOF VAN JUSTITIE (Vijfde kamer),

uitspraak doende op de door het Handelsgericht Wien bij beschikking van 10 november 1999 gestelde vraag, verklaart voor recht:

De bepalingen van het EG-Verdrag inzake het vrij verrichten van diensten (artikel 49 EG tot en met 55 EG) verzetten zich tegen de wettelijke regeling van een lidstaat, zoals die welke in het hoofdgeding aan de orde is, die een in deze lidstaat gevestigde onderneming die een in een andere lidstaat geregistreerd voertuig least, verplicht het in de eerste lidstaat te laten registreren om het aldaar verder te kunnen gebruiken na een termijn die zo kort is, in casu drie dagen, dat hij

de nakoming van de opgelegde verplichtingen onmogelijk of overdreven moeilijk maakt. Deze verdragsbepalingen verzetten zich tegen de wettelijke regeling van een lidstaat, zoals die welke in het hoofdgeding aan de orde is, die een in deze lidstaat gevestigde onderneming die een in een andere lidstaat geregistreerd voertuig least, verplicht het in de eerste lidstaat te laten registreren en daaraan een of meer van de volgende voorwaarden verbindt:

- woonplaats- of vestigingsverplichting in de lidstaat van gebruik voor de persoon op wiens naam het voertuig aldaar is geregistreerd, voorzover de lease-onderneming daardoor wordt verplicht een hoofdvestiging in deze lidstaat te hebben of de registratie van het voertuig op naam van de huurder te aanvaarden met de daaruit voortvloeiende beperking van haar rechten op het voertuig;*
- de verplichting het voertuig te verzekeren bij een in de lidstaat van gebruik erkende verzekeraar, voorzover deze verplichting impliceert dat de verzekeraar zijn hoofdvestiging in deze lidstaat als staat van oorsprong in de zin van de richtlijnen inzake schadeverzekering moet hebben en aldaar over een "officiële vergunning" moet beschikken;*
- de verplichte technische controle, wanneer het voertuig in de lidstaat van vestiging van de lease-onderneming reeds een technische controle heeft ondergaan, behalve wanneer deze verplichting ertoe strekt na te gaan of het voertuig voldoet aan de voor in de lidstaat van gebruik geregistreerde voertuigen geldende voorwaarden waarvan de naleving niet reeds is gecontroleerd in de lidstaat van vestiging van de lease-onderneming en/of na te gaan of de staat van het voertuig sedert de controle in bedoelde lidstaat niet is verslechterd indien het inmiddels aan het wegverkeer heeft deelgenomen, mits een soortgelijke keuring als voorwaarde geldt voor de registratie in de lidstaat van gebruik van een in die staat vroeger reeds gecontroleerd voertuig;*
- de betaling in de lidstaat van gebruik van een op het brandstofverbruik gebaseerde belasting waarvan het bedrag niet evenredig is aan de duur van registratie van het voertuig in deze staat.*