

61999C0451

Forslag til afgørelse fra generaladvokat Jacobs fremsat den 25. september 2001. - Cura Anlagen GmbH mod Auto Service Leasing GmbH (ASL). - Anmodning om præjudiciel afgørelse: Handelsgericht Wien - Østrig. - Leasing af biler - forbud mod i en medlemsstat at anvende et køretøj, der er indregistreret i en anden medlemsstat, ud over en vis frist - pligt til indregistrering og betaling af en forbrugsafgift i den medlemsstat, hvor køretøjet anvendes - pligt til at forsikre køretøjet hos et forsikringsselskab, der er godkendt i den medlemsstat, hvor køretøjet anvendes - pligt til teknisk kontrol - begrænsninger i den frie udveksling af tjenesteydelser - berettigelse. - Sag C-451/99.

Samling af Afgørelser 2002 side I-03193

Generaladvokatens forslag til afgørelse

- 1. Nærværende anmodning om præjudiciel afgørelse, som er indgivet af Handelsgericht Wien (Handelsretten i Wien) i Østrig, drejer sig om, hvorvidt visse nationale bestemmelser om indregistrering af motorkøretøjer er forenelige med traktatens bestemmelser om den frie udveksling af tjenesteydelser eller om varernes frie bevægelighed.*
- 2. Ifølge østrigsk lov skal en person, som har bopæl i Østrig, og som i Østrig indfører et i et andet land indregistreret motorkøretøj til anvendelse i Østrig, aflevere nummerpladerne til myndighederne inden tre dage og må derefter først anvende køretøjet, når dette er blevet indregistreret i Østrig. Ansøgeren om indregistrering skal have hjemsted i Østrig eller i hvert fald have hovedforretningssted dér, køretøjet skal forsikres af et godkendt forsikringsselskab, det skal godkendes ved en teknisk kontrol, og der skal betales en forbrugsafgift på op til 16% af køretøjets værdi.*
- 3. Der rejses spørgsmål om lovligheden af disse bestemmelser i forbindelse med en sag, hvor et i Tyskland indregistreret køretøj, som er godkendt og teknisk afprøvet dér, og for hvilket der dér er betalt indregistreringsafgift, leases af en østrigsk virksomhed hos en tysk virksomhed for en periode på tre år. I henhold til leasingaftalen forbliver den tyske virksomhed ejer af køretøjet, og den østrigske virksomhed må ikke indregistrere det i eget navn. Spørgsmålet, som den nationale ret skal tage stilling til, er, hvorvidt aftalen ikke kan gøres gældende, fordi den strider mod bestemmelserne i østrigsk lov, eller hvorvidt disse bestemmelser i sig selv ikke kan gøres gældende, fordi de strider mod fællesskabsretten.*

Den relevante østrigske lovgivning

4. De vigtigste østrigske love, der henvises til i denne sag, er Kraftfahrgesetz (lov om motorkøretøjer, herefter »KFG«) og Normverbrauchsabgabegesetz (lov om forbrugsafgift, herefter »NoVAG«).

5. I henhold til § 79 i KFG kan køretøjer, der er indregistreret i et andet land, almindeligvis anvendes i Østrig i højst ét år under forudsætning af, at de ikke har nogen fast opholdsplads dér.

6. Imidlertid skal et i udlandet indregistreret køretøj, indtil det modsatte bevises, ifølge § 82, stk. 8, anses for at have fast opholdsplads i Østrig, hvis det indføres af en person, som har hjemsted eller hovedforretningssted i Østrig, og som anvender det dér. I dette tilfælde må køretøjet kun anvendes i Østrig i de tre dage, der følger umiddelbart efter den dag, det blev indført i landet. Efter udløbet af denne periode skal indregistreringpapirer og nummerplader afleveres til myndighederne, og al yderligere anvendelse af køretøjet er betinget af, at det indregistreres i overensstemmelse med KFG's § 37.

7. I § 37, stk. 2, angives en række betingelser, som skal opfyldes, for at et køretøj kan blive indregistreret, bl.a.:

- Ansøgeren om indregistrering skal være den retmæssige ejer af køretøjet og skal have bopæl eller hjemsted (eller, i tilfælde af virksomheder, der har hjemsted i udlandet, hovedforretningssted) i Østrig.

- Køretøjet skal i overensstemmelse med KFG's § 59, stk. 1, og § 61, stk. 1, være dækket af en lovpligtig ansvarsforsikring, der er tegnet hos et forsikringsselskab, der er godkendt til at udstede sådanne forsikringer i Østrig.

- For køretøjet skal der ligeledes kunne fremvises en attest, der er udstedt i Østrig i overensstemmelse med KFG's § 57a, hvorefter det fremgår, at køretøjet har været genstand for en kontrol, der fastslår, at det overholder gældende sikkerheds- og forureningsnormer.

- Hvis det er første gang et køretøj, der er erhvervet i en anden medlemsstat i Den Europæiske Union, skal indregistreres, skal der fremvises dokumentation for, at alle gældende afgifter, herunder forbrugsafgift, er betalt.

8. NoVAG kræver, at der betales forbrugsafgift for alle køretøjer, der leveres mod vederlag, leases i henhold til en kommerciel aftale eller indregistreres for første gang i Østrig (§ 1 og 2, med undtagelser i § 3).

9. I henhold til NoVAG's § 5 beregnes afgiften hovedsagelig på grundlag af det vederlag, der er betalt for køretøjet, såfremt det er nyt, eller dets handelsværdi uden moms i de øvrige tilfælde. Den sats, der pålægges i henhold til § 6, er almindeligvis følgende:

- for motorcykler med en slagvolumen på over 125 kubikcentimeter: 0,02% af den afgiftspligtige værdi for hver kubikcentimeter over 100 kubikcentimeter

- for øvrige køretøjer: 2% af den afgiftspligtige værdi for hver liter brændstofforbrug pr. 100 km over 3 liter pr. 100 km for benzindrevne motorer og over 2 liter pr. 100 km for dieseldrevne motorer.

Beløbet rundes op til nærmeste hele procenttal og må ikke overstige 16% af beskatningsgrundlaget.

Traktatens relevante bestemmelser

10. De traktatbestemmelser, der henvises til i forelæggelseskendelsen, er artikel 28 EF og artikel 49 EF ff.

11. Artikel 28, som indgår i afsnittet om frie varebevægelser inden for Fællesskabet, forbyder kvantitative indførselsrestriktioner såvel som alle foranstaltninger med tilsvarende virkning mellem medlemsstaterne. Artikel 49 ff. indgår i kapitlet om tjenesteydelser under afsnittet om den frie bevægelighed for personer, tjenesteydelser og kapital.

12. Navnlig er der i henhold til artikel 49:

»forbud mod restriktioner, der hindrer fri udveksling af tjenesteydelser inden for Fællesskabet, for så vidt angår statsborgere i medlemsstaterne, der er bosat i et andet af Fællesskabets lande end modtageren af den pågældende ydelse«.

13. I henhold til artikel 50 betragtes som »tjenesteydelser« de ydelser, der normalt udføres mod betaling, i det omfang de ikke er omfattet af bestemmelserne vedrørende den frie bevægelighed for varer, kapital og personer.

Twisten i hovedsagen og anmodningen om en præjudiciel afgørelse

14. ASL Auto service-Leasing GmbH (herefter »ASL«) er en leasingvirksomhed, der har hjemsted i Pullach, i udkanten af München, Tyskland. Virksomheden ejer tilsyneladende en bilpark på omkring 50 000 køretøjer, som den udlejer til kunder. Cura Anlagen Gesellschaft mbH (herefter »Cura Anlagen«) er en virksomhed med hjemsted i Salzburg, Østrig.

15. I februar 1999 indgik de to virksomheder en aftale, hvorefter ASL udlejede en personbil til Cura Anlagen i en periode på 36 måneder for et fast månedligt beløb (hvoraf en del dækkede udgifterne til den lovpligtige ansvarsforsikring, som var omfattet af aftalen). Hertil kom et yderligere beløb for hver 1 000 km, køretøjet kørte ud over et vist kilometerantal. Aftalen indeholdt særlige betingelser for Østrig, bl.a. den bestemmelse, at køretøjet skulle være indregistreret i ASL's navn, at Cura Anlagen ikke kunne indregistrere det i eget navn i Tyskland eller andetsteds, og at det i princippet udelukkende måtte anvendes i Østrig.

16. I maj anlagde Cura Anlagen sag ved Handelsgericht mod ASL med påstand om, at ASL indregistrerede køretøjet i Østrig i eget navn eller indvilligede i, at det blev indregistreret i Cura Anlagens navn, og under alle omstændigheder betalte miljøskatten på 2 460 EUR for køretøjet, eller at aftalen blev ophævet på det grundlag, at den ikke lovligt kunne anvendes i Østrig.

17. Yderligere detaljer fremgår af den stævning, som Cura Anlagen har indgivet til Handelsgericht. Ifølge denne indgik parterne aftalen på grundlag af en formodning om, at Cura Anlagen lovligt kunne anvende bilen i Østrig i hele den treårige periode, selv om den var indregistreret i Tyskland i ASL's navn. Kort efter at bilen var blevet bragt til Østrig, erfarede Cura Anlagen imidlertid, at virksomheden ikke kunne anvende bilen dér med tyske nummerplader, men skulle indregistrere den i Østrig og betale forbrugsafgiften. Cura Anlagen har anført, at hvis parterne havde haft kendskab til de gældende bestemmelser og taget dem i betragtning, ville de have sørget for, at bilen blev indregistreret i Østrig enten i Cura Anlagens navn eller - skønt dette ville kræve, at ASL oprettede et forretningssted i Østrig - i ASL's navn. Eftersom dette imidlertid ikke var tilfældet, bør aftalen enten ændres, således at den kan gennemføres, eller ophæves med den begrundelse, at det økonomiske grundlag har manglet helt fra begyndelsen. Cura Anlagen er enig med ASL i, at den østrigske lovgivning begrænser friheden til at præstere grænseoverskridende ydelser inden for Fællesskabet, men mener, at begrænsningerne er begrundet i hensynet til den offentlige interesse.

18. Ved den nationale ret har ASL hovedsagelig anført, at Cura Anlagen har fuldt ud ret til at anvende bilen i Østrig i overensstemmelse med bestemmelserne i leasingaftalen i dens nuværende udformning, eftersom de østrigske bestemmelser, som hævdes at hindre Cura Anlagen heri, ikke kan finde anvendelse. Eftersom de hindrer fri udveksling af tjenesteydelser, er de uforenelige med artikel 49 EF ff. De er ikke begrundet i almene hensyn og kan derfor ikke finde anvendelse. ASL har derfor anmodet Handelsgericht om at søge disse anbringender bekræftet ved en anmodning om en præjudiciel afgørelse ved Domstolen.

19. Den 10. november 1999 udsatte Handelsgericht sagen og anmodede Domstolen om en præjudiciel afgørelse af følgende spørgsmål:

»Skal artikel 49 EF ff., henholdsvis artikel 28 EF, fortolkes således, at bestemmelserne er til hinder for anvendelsen af retsregler i medlemsstat A, hvorefter det forbydes en virksomhed, der er hjemmehørende i medlemsstat A, at benytte et motorkøretøj, som er leaset hos en leasingvirksomhed, der er hjemmehørende i medlemsstat B, og som er registreret i medlemsstat B i den dér hjemmehørende leasingvirksomheds navn, i medlemsstat A i længere tid end tre dage, henholdsvis ét år, uden tillige at lade køretøjet registrere i medlemsstat A?«

20. Der er afgivet skriftlige indlæg til Domstolen af ASL, den østrigske, den belgiske, den danske og den finske regering og af Kommissionen. Kun ASL, den belgiske regering og Kommissionen var repræsenteret ved retsmødet.

Formaliteten

21. Den østrigske regering har gjort gældende, at anmodningen om en præjudiciel afgørelse bør afvises ud fra den betragtning, at det forelagte spørgsmål - især for så vidt som det vedrører artikel 28 EF - ikke er relevant for afgørelsen af tvisten ved Handelsgericht, og at sagen ved den nationale ret desuden er af en konstrueret karakter, som ligner den i Foglia-sagen .

22. Hvad angår den første påstand finder jeg det mest hensigtsmæssigt at tage stilling til, om artikel 28 EF er relevant eller ej ved behandlingen af de påståede begrænsninger. Det er her tilstrækkeligt at fastslå, at spørgsmålet ikke udelukkende berører denne artikel. Den østrigske regering har imidlertid også fremført, at tvisten i hovedsagen vedrører fortolkningen og opfyldelsen af en privatretlig aftale og ikke anvendelsen af en bestemmelse i KFG. Den mener således ikke, der er nogen forbindelse mellem det præjudicielle spørgsmål og hovedsagens særlige karakter.

23. Dette argument forekommer ikke overbevisende. Ganske vist bliver Handelsgericht ikke udtrykkeligt anmodet om at anvende eller undlade at anvende de omtvistede bestemmelser i KFG eller NoVAG, men når en national ret skal afgøre, om en aftale skal opfyldes eller annulleres, er det utvivlsomt vigtigt for den at vide, om de nationale bestemmelser, der tilsyneladende er til hinder for denne opfyldelse, er gyldige.

24. Vedrørende det andet punkt har den østrigske regering ikke fremført nogen konkret begrundelse for påstanden om, at tvisten er konstrueret.

25. Selv om visse forhold i sagen godt kan antyde muligheden af, at den situation, der ligger bag tvisten i hovedsagen, er konstrueret for at få en afgørelse af et fællesskabsretligt spørgsmål af almen interesse, er der ingen tvivl om, at der eksisterer en egentlig aftale, der enten skal opfyldes eller annulleres, med konsekvenser for parterne. Den afgørelse, der skal træffes af den nationale ret, er i hvert fald delvis afhængig af en reel fællesskabsretlig problemstilling. Sagen kan således sammenlignes med f.eks. Leclerc-Siplec-sagen, hvor Domstolen anså sig for kompetent til at træffe afgørelse i det forelagte spørgsmål, for så vidt det var relevant for tvisten i hovedsagen, skønt sagsøgeren og sagsøgte var helt enige med hensyn til, hvilken løsning de ønskede.

26. Desuden er spørgsmålet, til forskel fra i Foglia-sagen, rejst ved en domstol i den pågældende medlemsstat. Det er måske uheldigt, at den østrigske regering ikke er part i hovedsagen, men denne ulempe opvejes muligvis af regeringens ret til at afgive fuldstændige indlæg for Domstolen. Den omstændighed, at regeringen ikke var til stede ved retsmødet, tyder på, at den har haft tilstrækkelig mulighed for at fremsætte sit synspunkt.

27. Jeg ser derfor ingen grund til, at Domstolen erklærer sig inkompetent i denne sag.

Karakteren af de påståede begrænsninger

28. Den nationale ret ønsker oplyst, om enten traktatens bestemmelser om den frie udveksling af tjenesteydelser (artikel 49 ff.) eller bestemmelserne om varernes frie bevægelighed (artikel 28 ff.) er til hinder for de pågældende østrigske bestemmelser.

29. Flertallet af de parter, der har afgivet indlæg, er af den opfattelse, at spørgsmålet i sagen vedrører den frie udveksling af tjenesteydelser og ikke varernes frie bevægelighed, hvilken opfattelse jeg deler.

30. Leasing eller udlejning af motorkøretøjer kan helt klart være omfattet af definitionen i artikel 50 EF, idet det er en handelsmæssig virksomhed, der normalt leveres mod betaling, og selv om den ganske vist involverer varer - de pågældende køretøjer - er det ikke selve varerne, der leveres leasingtageren af leasinggiveren. Det leverede er snarere en ret til at anvende varerne, som forbliver leasinggiverens ejendom, og levering af en ret til at anvende varer er logisk set en tjenesteydelse. Desuden fremhævede ASL ved retsmødet, at der i en »leasing-pakke« kan indgå en hel del mere end selve bilen. I denne sag er forsikringen inkluderet.

31. Som Kommissionen har påpeget, udtalte Domstolen i Aro Lease-sagen, at leasing af køretøjer udgør en tjenesteydelse i den forstand, hvori dette udtryk anvendes i sjette momsdirektiv, og at disse tjenesteydelser i det væsentlige består i, »at de relevante aftaler forhandles, oprettes, underskrives og gennemføres, samt i, at kunderne fysisk får stillet de aftalte køretøjer til rådighed, idet disse forbliver leasingvirksomhedens ejendom«.

32. Kommissionen er ligeledes af den opfattelse, at begrebet levering eller præstation af tjenesteydelser skal have en ensartet definition i fællesskabsretten. Også her er jeg enig. Jeg ser ingen grund til at have forskellige definitioner, som kun vil skabe uklarhed omkring retsstillingen i forbindelse med aktiviteter, som måske udgør grænsetilfælde. Som den østrigske regering har anført, har Domstolen desuden i Eurowings-dommen fastslået, at leasing af luftfartøjer er en tjenesteydelse i den forstand, hvori udtrykket anvendes i artikel 50 EF.

33. Spørgsmålet vedrørende klassifikation som varer eller tjenesteydelser er under alle omstændigheder af underordnet betydning, eftersom det hovedspørgsmål, der skal tages stilling til, er, hvorvidt der er tale om egentlige begrænsninger for samhandelen (hvad enten det er for varer eller tjenesteydelser), og om sådanne begrænsninger i så fald kan begrundes. Forekomsten af begrænsninger er ikke afhængig af, hvilken form for handel der er tale om, og de begrundelser for begrænsninger, som kan tillades, er stort set identiske.

De påståede begrænsninger

34. Selv om den nationale rets spørgsmål, som det er formuleret, udelukkende drejer sig om lovligheden af selve kravet om indregistrering og tidsfristerne i forbindelse dermed, er de andre vilkår for indregistrering også relevante for en undersøgelse af denne lovlighed.

35. De indlæg, der er afgivet til Domstolen, vedrører hovedsagelig spørgsmålet, om de pågældende østrigske bestemmelser er begrundet. Det kan imidlertid være en hjælp først i hvert enkelt tilfælde at undersøge, om bestemmelserne rent faktisk begrænser den grænseoverskridende levering af tjenesteydelser i form af leasing af biler.

36. Med hensyn til en eventuel begrundelse for begrænsninger bør det erindres, at artikel 55 EF sammenholdt med artikel 46, stk. 1, EF kun tillader begrænsninger i den frie udveksling af tjenesteydelser i form af nationale »bestemmelser, der indeholder særlige regler for fremmede statsborgere, og som er begrundet i hensynet til den offentlige orden, den offentlige sikkerhed eller den offentlige sundhed«. Desuden fremgår det af Domstolens faste praksis, at begrænsninger, der finder anvendelse uden forskel, hvad angår nationalitet eller etableringsmedlemsstat, ligeledes kan falde uden for forbuddet, hvis de er objektivt begrundet af tvingende almene hensyn. Sådanne begrænsninger skal overholde proportionalitetsprincippet: De skal være egnede til at sikre virkeliggørelsen af det mål, de forfølger, og må ikke gå videre end nødvendigt for at nå dette mål .

Registreringspligten

- Spørgsmålet, om der foreligger en begrænsning

37. Indebærer forpligtelsen til indregistrering (omregistrering) i Østrig af et køretøj, der med henblik på anvendelse i Østrig indføres i landet af en person, der har hjemsted dér, i sig selv en begrænsning af friheden for leasingvirksomheder uden for Østrig til at præstere tjenesteydelser i denne medlemsstat?

38. Den finske regering har anført, at registreringspligten ikke kan anses for at udgøre en hindring for udveksling af tjenesteydelser mellem medlemsstater, medmindre importerede køretøjer pålægges strengere betingelser.

39. Jeg deler ikke denne opfattelse. Forpligtelsen til at indregistrere (omregistrere) et køretøj i Østrig gør det mere besværligt for en tysk leasingvirksomhed at præstere tjenesteydelser i Østrig end i Tyskland og mere besværligt, end det er for dens østrigske modparter at præstere deres tjenesteydelser i Østrig. Ifølge Domstolens faste praksis forbyder artikel 49 EF »enhver restriktion - også selv om den gælder uden forskel for såvel indenlandske tjenesteydere som tjenesteydere fra andre medlemsstater - der kan være til hinder for eller indebære ulemper for den virksomhed, som udøves af en tjenesteyder med hjemsted i en anden medlemsstat, hvor denne lovligt præsterer tilsvarende tjenesteydelser, eller kan gøre denne virksomhed mindre tiltrækkende« .

40. Det er således ikke nødvendigt særskilt at behandle spørgsmålet, hvorvidt de pågældende særlige tidsfrister begrænser den frie udveksling af tjenesteydelser. Jeg skal imidlertid påpege, at den frist på et år, som fastsættes i KFG's § 79, normalt ikke vil påvirke den grænseoverskridende levering af tjenesteydelser. Eftersom fristen gælder for køretøjer, som ikke er permanent

hjemmehørende i Østrig, vil den i de fleste tilfælde kun have betydning for leasingaftaler, hvor lejerer har hjemsted uden for landet, men anvender køretøjet i landet i en længere periode. Under disse omstændigheder mener jeg ikke, at den tjenesteydelse, udlejerer leverer til lejerer, indeholder noget grænseoverskridende element.

- Berettigelse

41. Ved vurderingen af, om registreringspligten kan være berettiget, er det ikke desto mindre nødvendigt at undersøge, både om den principielt er berettiget, og om den fastsatte tidsfrist er berettiget.

42. Med hensyn til spørgsmålet, hvorvidt denne forpligtelse rent principielt er berettiget, har Kommissionen og medlemsstaterne fremhævet hensynet til den offentlige orden og den offentlige sikkerhed, hvilket jeg ligeledes finder relevant. Det er af mange årsager vigtigt, at man ved hjælp af individuelle nummerplader hurtigt kan identificere de køretøjer, som anvendes på offentlige veje. I det register, som føres af den registrerende medlemsstat, kan der indhentes oplysninger om, hvem der f.eks. er ejeren eller den retmæssige bruger af et køretøj, når dette er nødvendigt ved trafikforseelser eller mistanke om en forbrydelse, og registret gør det muligt at håndhæve lovbestemte forpligtelser såsom lovpligtig forsikring og teknisk kontrol eller betaling af relevante afgifter. Sådanne foranstaltninger modvirker bedrageri og anden kriminalitet og bidrager frem for alt til gennemførelsen af normer for den offentlige sikkerhed samt til, at overtrædelse af disse normer bliver straffet.

43. ASL har anført, at det er tilstrækkeligt med indregistrering i oprindelseslandet, og understreger endvidere, at et motorkøretøj, der er indregistreret i en stat, som er part i Pariserkonventionen om motortrafik af 1926, Genève-konventionen om vejtrafik af 1949 eller Wienerkonventionen om vejtrafik af 1968, frit kan anvendes i Østrig (såfremt det ikke er indført af en person, der har hjemsted dér, med henblik på anvendelse dér). Ud over køretøjer med mere eksotiske nummerplader kører der hver dag titusindvis af køretøjer rundt i Østrig, som er indregistreret i Ungarn, Tyrkiet, Jugoslavien, Kroatien, Tyskland og Italien, og som føres af turister, grænsearbejdere og udenlandske forretningsfolk. Hvad tysk indregistrerede køretøjer angår sikrer en aftale om retligt samarbejde i politianliggender og administrative anliggender, at al nødvendig information er umiddelbart tilgængelig.

44. Dette er et temmelig vægtigt argument. Med de voksende ressourcer inden for informationsteknologi og det stigende samarbejde i politianliggender og administrative anliggender vil det inden for den nærmeste fremtid blive lige så nemt for de østrigske myndigheder at få information - herunder om f.eks. en lejers identitet, hvor dette er relevant - om et køretøj, der er indregistreret i Finland eller Portugal, Grækenland eller Irland, som det i dag er at få information om et køretøj, der er indregistreret i Østrig. Imidlertid er dette tilsyneladende ikke tilfældet endnu. Og selv om det var tilfældet mellem Østrig og Tyskland, ville det ikke kunne få nogen fællesskabsretlige konsekvenser, som ville indebære en forskelsbehandling mellem forskellige leasingvirksomheder, der driver forretning i Østrig, afhængigt af om de havde hjemsted i Tyskland eller i en anden medlemsstat.

45. Som Kommissionen og medlemsstaterne desuden har anført, skal registreringsmedlemsstaten ikke kun forvalte oplysninger om køretøjet, men også sørge for, at køretøjet underkastes teknisk kontrol, og har samtidig ret til at opkræve forskellige afgifter. Beskatningen af motorkøretøjer er endnu ikke harmoniseret og varierer betydeligt fra medlemsstat til medlemsstat. Som Kommissionen har påpeget i sin fortolkende meddelelse om typegodkendelse og indregistrering af køretøjer, som tidligere har været indregistreret i en anden medlemsstat, kan det ikke overlades den enkelte frit at vælge, i hvilken medlemsstat han vil indregistrere sit køretøj, da alle køretøjer ellers ville blive indregistreret i den stat, hvor afgiftsniveauet er lavest. Selv om dette drejede sig om privatejede køretøjer, kan samme synspunkt anvendes i forbindelse med leasingaftaler - alle leasingvirksomheder ville etablere sig i den stat, hvor afgifterne er lavest.

46. I samme meddelelse bestemte Kommissionen, at en person skal indregistrere sit køretøj i den medlemsstat, hvor han har sit sædvanlige opholdssted i den forstand, hvori udtrykket anvendes i direktiv 83/182/EØF, det vil hovedsagelig sige dér, hvor han sædvanligvis opholder sig på grund af et privat eller erhvervsmæssigt tilhørsforhold. De østrigske bestemmelser bygger tilsyneladende på det samme princip, selv om de fokuserer på brugeren snarere end på ejeren samt på den omstændighed, at køretøjet anvendes i landet.

47. Denne holdning er efter min mening fuldstændig berettiget. Når et køretøj overvejende anvendes i en medlemsstat af en person eller en virksomhed med hjemsted dér, er det kun rimeligt, at oplysningerne om køretøjet befinder sig i den pågældende medlemsstat, som også skal sørge for, at køretøjet underkastes teknisk kontrol, og har ret til at opkræve de afgifter, der er nødvendige for finansiering af vejinfrastrukturen, og de miljøbeskyttelsesforanstaltninger, der er nødvendige på grund af anvendelsen af biler. For at belyse dette yderligere kan man forestille sig de praktiske vanskeligheder og den forvrængning af afgiftsindtægterne, det ville medføre, hvis alle køretøjer, der blev leaset i Danmark (hvor bilafgifterne tilsyneladende er de højeste i Fællesskabet) var indregistreret i Italien (hvor de tilsyneladende er lavest). Selve registreringspligten er derfor tilsyneladende fuldt ud berettiget med henblik på at fremme færdselssikkerheden og modvirke skatteunddragelse.

48. Selv om det af sådanne tvingende almene hensyn er berettiget, at et leaset køretøj, som indføres i Østrig af en person med hjemsted dér med henblik på anvendelse i Østrig, også skal indregistreres dér, finder jeg imidlertid, at kravet om omregistrering inden for tre dage går langt ud over, hvad der er nødvendigt, og derfor står i misforhold til formålet.

49. Selv om man antager - hvilket er temmelig usandsynligt - at de pågældende myndigheder er i stand til at sørge for, at de nødvendige formaliteter gennemføres næsten øjeblikkeligt, virker det stadig ikke rimeligt at nægte brugeren af køretøjet en længere frist til at indlevere ansøgningen. Som ASL har påpeget, bliver mange udenlandsk indregistrerede biler anvendt i Østrig i længere perioder, og der foreligger ingen grund til at kræve omregistrering i praktisk taget det øjeblik, grænsen passerer, blot fordi køretøjets bruger har hjemsted i landet. Det ville dog eventuelt være rimeligt at kræve, at der søges om indregistrering inden for en rimelig kort periode under forudsætning af, at lejeren fortsat kan anvende køretøjet under den oprindelige indregistrering, indtil formaliteterne er i orden, således at det sikres, at brugeren kan anvende køretøjet uden unødigt afbrydelse. Den yderligere byrde, som pålægges, når et køretøj leases fra en anden medlemsstat, skal holdes på et absolut minimum.

50. Der foreligger også et spørgsmål om leasingaftalens løbetid. I denne sag er den på tre år, og det er muligvis en normal løbetid for den form for aftaler. Køretøjer lejes dog også, måske på andre vilkår, for kortere perioder. Det fremgår ikke klart af sagens akter, om en kort leasingperiode ville være tilstrækkeligt bevis for, at køretøjet ikke havde fast opholdsplads i Østrig i henhold til § 82, stk. 2, i KFG og i bekræftende fald, hvor kort den så skulle være. Jo kortere leasingperiode, desto mere uberettiget begrænsende forekommer det at kræve, at et køretøj omregistreres i Østrig for at kunne anvendes dér - med et efterfølgende krav om den omvendte procedure ved

leasingperiodens ophør.

51. Domstolen anmodes ikke om specifikt at udtale sig om, hvor lang fristen for registrering skal være for at være rimelig, og behøver derfor ikke tage stilling hertil. Den bliver dog spurgt, hvorvidt de to gældende tidsfrister (henholdsvis tre dage og et år) er i overensstemmelse med den frie udveksling af tjenesteydelser. I den henseende forekommer fristen på tre dage at ligge langt fra grænsen for, hvad der er berettiget. Selv om fristen på et år som tidligere nævnt næppe vil have nogen indvirkning i praksis på den grænseoverskridende leasing af køretøjer, forekommer denne derimod ikke urimeligt kort.

52. Til almen vejledning kan den synsvinkel, der anlægges i direktiv 83/182, tjene til sammenligning, selv om dette direktiv udtrykkeligt ikke dækker tilfælde, hvor den person, der indfører køretøjet, har hjemsted i det land, det indføres i. Den afgiftsfritagelse, der foreskrives i direktivet, indrømmes principielt i en sammenhængende eller ikke sammenhængende periode på seks måneder pr. periode af tolv måneder. Således kan en frist på seks måneder for registrering af køretøjer, der er leaset fra en anden medlemsstat, ikke anses for urimeligt kort. Dette er imidlertid et område, hvor medlemsstaterne i mangel af fællesskabsretlige bestemmelser, der direkte vedrører dette punkt, må indrømmes et vist skøn. For at kunne foretage en effektiv kontrol vil de rimeligvis nok foretrække en kortere tidsfrist i de tilfælde, hvor brugeren af køretøjet har hjemsted i det pågældende land, men denne tidsfrist må ikke være så kort, at det bliver umuligt eller urimeligt vanskeligt at overholde bestemmelserne på grund af alle de formaliteter, der skal opfyldes.

Kravet om bopæl eller forretningssted

- Spørgsmålet, om der foreligger en begrænsning

53. Tilsyneladende bestrides det ikke, at kravet om, at et køretøj, der anvendes i Østrig af en person med hjemsted dér, også skal indregistreres i en persons navn, som har hjemsted dér, gør det vanskeligere eller mindre attraktivt for leasingvirksomheder uden for Østrig at præstere deres ydelser i dette land.

54. Et sådant krav indebærer, at udlejerens enten skal have et forretningssted i Østrig eller tillade lejeren (eller en anden person med hjemsted i Østrig) at indregistrere køretøjet i sit eget navn. Det første alternativ anerkendes som en begrænsning af den frie udveksling af tjenesteydelser, da det indebærer både besvær og udgifter, mens det andet alternativ indebærer, at udlejerens må opgive nogle af de særrettigheder, han som ejer af køretøjet normalt kunne forvente at bibeholde.

- Berettigelse

55. Indregistrering kræver et navn, i hvilket køretøjet indregistreres. Det er i alles interesse, at dette navn er navnet på den person, der er ansvarlig for køretøjet, da dette sikrer den bedst mulige kontrol både for den pågældende person og for myndighederne. Når et køretøj leases for en relativt lang periode, deler udlejerens og lejeren imidlertid ansvaret mellem sig i hele leasingperioden. Af oplysninger, som Kommissionen har afgivet efter anmodning fra Domstolen, fremgår, at de forskellige medlemsstater har valgt forskellige løsninger. Indregistrering i begge navne er tilsyneladende det, der bedst tjener alles interesse. Det kan dog meget vel være et indgreb i ejerens rettigheder, hvis registrering i dennes navn helt udelukkes.

56. De østrigske bestemmelser er tilsyneladende ikke til hinder for indregistrering i udlejerens navn, men det kræves i så fald, at vedkommende har forretningssted i Østrig. Den østrigske regering har påpeget, at det ofte i forbindelse med trafikforseelser kan være nødvendigt at anmode den person, i hvis navn køretøjet er indregistreret, om at afgive oplysninger om identiteten af føreren på et bestemt tidspunkt. Disse oplysninger ville være vanskelige at opnå, hvis den pågældende person er bosiddende i en anden medlemsstat. Kommissionen er af den opfattelse,

at det vil være tilstrækkeligt og ikke til hinder for udlejerens frie udveksling af tjenesteydelser, hvis køretøjet indregistreres i dennes navn med nærmere oplysninger om lejeren og (en hertil hørende) forpligtelse for sidstnævnte til at overholde alle de krav, der følger med indregistreringen og anvendelsen af køretøjet.

57. Den østrigske regerings argument er rimeligt. Hvis et køretøj, der har opholdsplads i Østrig og anvendes af en person med hjemsted dér, kun var indregistreret i en leasingvirksomheds navn, som har forretningssted hundredvis eller endog tusindvis af kilometer derfra, ville det blive yderst vanskeligt at udøve passende kontrol. På den anden side er Kommissionens bekymring for ejerens rettigheder også berettiget. Hvis udlejerens kun kan bevare disse rettigheder ved, at køretøjet indregistreres i hans navn, går kravet om hjemsted eller forretningssted i Østrig helt klart ud over, hvad der er nødvendigt for at nå det tilsigtede mål.

58. Det kan dog tænkes, at Domstolen ikke er blevet fuldt informeret om detaljerne i de østrigske bestemmelser, og at den endelige afgørelse af, om disse bestemmelser står i forhold til det tilsigtede mål, bør overlades den nationale domstol, som vil have bedre forudsætninger for at foretage en vurdering. Hvis det er muligt at foretage en fælles indregistrering i både en parts navn, som har hjemsted i Østrig (lejeren), og i en parts navn, som ikke har hjemsted dér (udlejerens), hvis der findes særskilte registre for ejerskab og besiddelse, eller hvis der findes en anden mulighed for at registrere og sikre udlejerens rettigheder som ejer, vil kravet om hjemsted ikke stå i misforhold til det tilsigtede mål - det ville faktisk slet ikke fremstå som en hindring for den frie udveksling af tjenesteydelser. Men hvis denne mulighed ikke foreligger, går kravet efter min mening ud over, hvad der er nødvendigt, og udgør således en begrænsning af den frie udveksling af tjenesteydelser, som er omfattet af forbuddet i artikel 49.

Forsikringsforpligtelserne

- Spørgsmålet, om der foreligger en begrænsning

59. Hvis et køretøj, der udlejes til en person, som har hjemsted i Østrig og anvender det dér, skal forsikres af et forsikringsselskab, som er godkendt til at udøve virksomhed i Østrig, indebærer dette krav da en begrænsning af friheden for leasingvirksomheder med hjemsted andetsteds til at præstere deres tjenesteydelser i Østrig?

60. Det står klart, at en sådan bestemmelse i hvert fald potentielt påvirker friheden for de leasingvirksomheder, som har præferenceaftaler med forsikringsselskaber, der har hjemsted uden for Østrig, til at udleje køretøjer til kunder med hjemsted i Østrig, eftersom den kan bevirke, at de må indgå mindre fordelagtige aftaler, og under alle omstændigheder begrænser deres frihed til at vælge forsikringsselskab. Spørgsmålet er imidlertid også, hvad der forstås ved et forsikringsselskab, som er godkendt til at udøve virksomhed i Østrig. Dette spørgsmål skal jeg behandle ved min redegørelse for spørgsmålet om, hvorvidt kravet er berettiget.

61. Hvorvidt det pågældende krav udgør en begrænsning i den enkelte sag, vil også afhænge af betingelserne i leasingaftalen - er det udlejerens eller lejeren, der har ansvaret for forsikringen? I denne sag ser det ud til, at bilen var forsikret af ASL hos et tysk forsikringsselskab, idet et fast månedligt beløb var inkluderet i den leje, der blev faktureret til Cura Anlagen, hvilket også er almindeligt ved leasing i form af pakkeaftaler. Det er muligvis ikke tilfældet i alle langtidsleasingaftaler (det er sandsynligvis tilfældet ved korttidsudlejninger), men den omstændighed, at det i nogle tilfælde måske ikke vil få nogen reel betydning for udlejerens virksomhed, ændrer ikke ved den kendsgerning, at kravet principielt virker begrænsende. Om ikke andet vil det altid begrænse udlejerens frihed til at vælge, hvorledes han vil forsikre sit køretøj.

- Berettigelse

62. Spørgsmålet om, hvorvidt en begrænsning af den art, som er behandlet ovenfor, er berettiget, bør behandles på baggrund af de fællesskabsdirektiver, der detaljeret regulerer levering af forsikringer, navnlig motorkøretøjsforsikringer, samtidig med at det bør erindres, at overholdelsen af forpligtelsen til at forsikre alle køretøjer, der anvendes på vejene, kontrolleres og garanteres af myndighederne i den medlemsstat, hvor køretøjet er indregistreret.

63. Som Kommissionen har anført, afhænger svaret i høj grad af betydningen af udtrykket »hos et forsikringsselskab, som er godkendt til at udøve denne virksomhed i Østrig« (»mit einem zum Betrieb dieses Versicherungszweiges in Österreich berechtigten Versicherer«) .

64. Hvis dette betyder, at forsikringsselskabet skal have sit hovedforretningssted i Østrig og »en administrativ tilladelse« (»behördlichen Zulassung«) i denne stat som oprindelsesmedlemsstat i den forstand, hvori dette udtryk anvendes i direktiverne om skadesforsikring , udgør kravet helt klart en uberettiget begrænsning. Hvis forpligtelsen imidlertid udelukkende består i, at forsikringsselskabet skal være godkendt til i henhold til disse direktiver at levere deres tjenester i Østrig, vil begrænsningen - selv om den i praksis stadig foreligger - forekomme berettiget.

65. Artikel 7, stk. 1, i direktiv 73/239 bestemmer i den ændrede udgave: »Tilladelsen gælder for hele Fællesskabets område. Den giver selskaber ret til at udøve virksomhed i henhold til reglerne om fri etableringsret eller reglerne om fri udveksling af tjenesteydelser.«

66. I medfør af navnlig artikel 3, stk. 1, i Rådets direktiv 72/166 , artikel 1, stk. 1, i direktiv 84/5 samt artikel 2 og artikel 5, stk. 1, i direktiv 90/232 skal en lovpligtig motorkøretøjsforsikring for ethvert køretøj, som er hjemmehørende i en af medlemsstaterne, dække hele Fællesskabets område og garantere den dækning, som kræves efter hver enkelt medlemsstats lovgivning, og personer, der indblandes i trafikulykker, skal have mulighed for hurtigst muligt at få oplyst navnet på det pågældende forsikringsselskab.

67. Selv om det således i princippet skal være muligt for enhver forsikringsvirksomhed, der har hjemsted og en administrativ tilladelse i én medlemsstat, at levere motorkøretøjsforsikringer i en anden medlemsstat uden at have forretningssted dér, er der imidlertid fastsat et vigtigt forbehold i artikel 12a i direktiv 88/357 . I henhold til denne bestemmelse skal et sådant forsikringsselskab bl.a. blive medlem af forsikringsbureauet og garantifonden i den medlemsstat, hvor det ønsker at præstere disse tjenesteydelser, og medvirke ved finansieringen heraf, samt »udpege en repræsentant, der er bosat eller etableret på dens område, som skal indsamle alle nødvendige oplysninger i forbindelse med krav, og som skal være bemyndiget til at repræsentere virksomheden over for skadelidte personer, der kunne gøre krav gældende, herunder med hensyn til betaling af sådanne krav, og til at repræsentere den eller, om nødvendigt, lade den repræsentere over for den pågældende medlemsstats domstole og myndigheder i forbindelse med disse krav«, uden at denne repræsentant udgør forsikringsselskabets afdeling, agentur eller etablerede forretningssted.

68. ASL har fremlagt, hvad der hævdes at være en komplet officiel liste over forsikringsselskaber, som er godkendt til at levere de pågældende forsikringer i Østrig. Ifølge ASL's udtalelser under retsmødet har alle, bortset fra to, hovedkontor i Østrig. Hvad enten sidstnævnte påstand er korrekt eller ej, er Domstolen ikke i besiddelse af tilstrækkelige oplysninger til at vurdere, om listen er udarbejdet i overensstemmelse med de ovenfor angivne fællesskabsbestemmelser. Dette er et spørgsmål, der må afgøres af den nationale ret. Manglende overensstemmelse med disse regler vil naturligvis først og fremmest udgøre en uberettiget begrænsning af den frie udveksling af forsikringsydelser, men vil i dette tilfælde også begrænse den frie udveksling af grænseoverskridende leasingydelser.

Forpligtelsen til teknisk kontrol

- Spørgsmålet, om der foreligger en begrænsning

69. Hvis et køretøj, som skal leases med henblik på anvendelse i Østrig, allerede har opfyldt den obligatoriske tekniske og miljømæssige kontrol i Tyskland, vil et krav om, at det også gennemgår en yderligere kontrol i Østrig, da udgøre en begrænsning af den frie udveksling af grænseoverskridende leasingydelser?

70. Svaret er klart. Der er tale om en begrænsning, eftersom der pålægges en yderligere byrde, fordi køretøjet skal anvendes i en anden medlemsstat end oprindelsesmedlemsstaten. Vedrørende frie varebevægelser, som er et område, der kan sammenlignes med det, der behandles her, fastslog Domstolen i Schloh-sagen, at teknisk kontrol medførte, at det var vanskeligere og mere byrdefuldt at indregistrere importerede køretøjer, og at det derfor havde en virkning svarende til en kvantitativ handelsrestriktion. En sådan kontrol kunne dog være berettiget med henblik på at beskytte menneskers sundhed og liv, hvis den var nødvendig i den henseende og ikke udgjorde en vilkårlig forskelsbehandling eller en skjult begrænsning af samhandelen.

- Berettigelse

71. Der er ingen tvivl om, at en sikring af, at køretøjer, der anvendes på offentlig vej, er så teknisk og miljømæssigt sikre som muligt, udgør et tvingende alment hensyn. Desuden er medlemsstaterne i medfør af artikel 1 i direktiv 96/96 forpligtet til at udføre en periodisk teknisk kontrol af alle køretøjer, der er indregistreret dér (selv om nærværende sag ikke vedrører den periodiske kontrol, som udføres efter indregistrering i Østrig, men pålæggelsen af en førstegangskontrol med henblik på denne indregistrering).

72. Minimumskravene til denne obligatoriske kontrol er angivet meget udførligt i bilag II til dette direktiv. Artikel 3, stk. 1, fastsætter: »Medlemsstaterne træffer sådanne foranstaltninger, som de finder nødvendige, for at det kan godtgøres, at et køretøj er blevet godkendt ved en teknisk kontrol, der mindst svarer til bestemmelserne i dette direktiv«, og artikel 3, stk. 2, fastsætter nærmere: »Hver medlemsstat tillægger det bevis, der i en anden medlemsstat udstedes for, at et motordrevet køretøj, der er registreret i sidstnævnte stat, samt dets påhængsvogn eller sættevogn, er blevet godkendt ved en teknisk kontrol, der mindst svarer til bestemmelserne i dette direktiv, samme gyldighed, som hvis den selv havde udstedt dette bevis.«

73. I artikel 5 indrømmes medlemsstaterne imidlertid mulighed for at foreskrive en mere omfattende, hyppigere eller strengere kontrol end den minimumskontrol, der er fastsat i direktivet.

74. Når et køretøj har gennemgået en teknisk kontrol i en medlemsstat, skal alle andre medlemsstater således anerkende den attest, der er udstedt i denne forbindelse, men kan dog kræve supplerende kontrol med henblik på indregistrering på deres område, såfremt vedkommende kontrol ikke er omfattet af den nævnte attest.

75. Selv om dommen i Schloh-sagen er afsagt inden vedtagelsen af direktiv 96/96, er den også relevant her. I denne sag fastslog Domstolen, at det forhold, at et køretøj har været anvendt i trafikken siden den seneste kontrol, kan begrunde, at det ved indregistrering i en anden medlemsstat kontrolleres, at det ikke er beskadiget og er i god stand, under forudsætning, af at der kræves en tilsvarende kontrol for køretøjer af national oprindelse, der anmeldes til indregistrering under samme omstændigheder.

76. Hvis disse synspunkter anlægges i denne sag, betyder det, at når et køretøj, der er leaset fra et tysk selskab, indregistreres i Østrig, fordi lejeren er bosiddende dér, og når det pågældende køretøj er blevet godkendt ved en teknisk kontrol i Tyskland, kan de østrigske myndigheder

alligevel kræve en yderligere kontrol i) for at kontrollere, at køretøjet opfylder de krav, som stilles til køretøjer, der er indregistreret i Østrig, og som ikke er omfattet af bilag II til direktiv 96/96 eller af den tyske kontrol, og/eller ii) for at kontrollere, at køretøjets stand ikke er forværret, efter at det er kontrolleret i Tyskland, såfremt det i den mellemliggende periode er blevet anvendt i trafikken, og under forudsætning af, at en tilsvarende kontrol kræves, når et køretøj, der tidligere er blevet kontrolleret i Østrig, atter skal indregistreres dér.

Forbrugsafgiften

- Spørgsmålet, om der foreligger en begrænsning

77. Ved første øjekast indebærer denne afgift tilsyneladende ikke en forskelsbehandling, eftersom den tilsyneladende gælder på nøjagtig samme måde for tjenesteydelser vedrørende leasing af biler, der præsteres i Østrig, som for grænseoverskridende leasingydelser.

78. Dette i sig selv indebærer imidlertid ikke, at afgiften ikke virker begrænsende på den grænseoverskridende samhandel. En foranstaltning behøver ikke indebære forskelsbehandling for at være i strid med artikel 49 EF. Det forhold, at afgiften er en engangsafgift, indebærer desuden, som ASL og Kommissionen har anført, at en østrigsk leasingvirksomhed vil kunne udleje køretøjer igen og igen eller sælge dem i Østrig uden yderligere betaling, hvorimod en tysk konkurrent, som måske ikke har til hensigt at anvende sine køretøjer eller skille sig af med dem på denne måde, har skullet betale det samme afgiftsbeløb - op til 16% af køretøjets værdi - muligvis for en meget kort leasingperiode. Afgiften udgør således en byrde, som sandsynligvis vil afholde alle, der ikke ønsker at udleje og/eller sælge deres køretøjer udelukkende i Østrig, fra at tilbyde deres leasingydelser på den anden side af den østrigske grænse.

- Berettigelse

79. Afgift på motorkøretøjer kan inddeles i forskellige kategorier. Merværdiafgift (»moms«) opkræves ved salget af et køretøj eller ved levering af en leasingydelse, afhængigt af, hvor handlingen finder sted, og i henhold til fællesskabsbestemmelserne i sjette momsdirektiv. Andre afgifter opkræves eventuelt i forbindelse med, at et køretøj indregistreres eller tages i brug og/eller opkræves periodisk i kraft af, at det forbliver indregistreret eller i brug. Sådanne afgifter er ikke underlagt nogen harmonisering på fællesskabsplan, men må under ingen omstændigheder indebære nogen forskelsbehandling.

80. ASL har anført, at forbrugsafgiften er en skjult forhøjelse af momsen i strid med artikel 12, stk. 3, litra a), i sjette momsdirektiv, som udelukkende tillader en normal sats og to reducerede satser. Den normale sats i Østrig er 20%, og ASL hævder, at forbrugsafgiften blev indført for at kompensere for ophævelsen af den tidligere forhøjede sats på 32%, som navnlig fandt anvendelse på salg og udlejning af motorkøretøjer. Hertil kommer, at forbrugsafgiften udgør en procentdel af køretøjets værdi.

81. Den nationale rets spørgsmål drejer sig imidlertid om de østrigske kravs forenelighed med fællesskabsbestemmelserne om den frie udveksling af tjenesteydelser. Det forhold, at en afgift eventuelt ikke opfylder bestemmelserne i momsdirektiverne, er ikke i sig selv relevant for dette spørgsmål. Momsspørgsmålet er tilsyneladende heller ikke blevet rejst ved den nationale ret. Efter min mening vil det ikke være hensigtsmæssigt, at Domstolen træffer afgørelse om, hvorvidt den afgift, som angiveligt er en miljøafgift, og i hvis beregning der indgår en værdikomponent, er forenelig med momsdirektiverne, når dette spørgsmål ikke er blevet rejst i hovedsagen og ikke er relevant for det forelagte spørgsmål, og når medlemsstaterne ikke har haft mulighed for at afgive indlæg vedrørende dette spørgsmål.

82. Selv om afgiftsbeløbet varierer alt efter køretøjets værdi, varierer det også i betydelig grad alt efter køretøjets normale brændstofforbrug. Afgiften kan således afholde folk fra at anskaffe

køretøjer, der i urimelig grad skader miljøet, hvilket den østrigske regering har anført som årsagen til dens indførelse. Hvad leasede køretøjer angår er værdikomponenten i beregningen desuden baseret på køretøjets værdi og ikke på det beløb, der beregnes for præstationen af tjenesteydelsen. Den kan derfor ikke betragtes som en omsætningsafgift på denne ydelse i den forstand, hvori udtrykket anvendes i momsdirektiverne.

83. Den østrigske regering har anført, at formålet med forbrugsafgiften er at fremme en praksis til gavn for miljøet i forbindelse med erhvervelse af et privat motorkøretøj ved køb eller leasing. Der eksisterer endnu ikke nogen harmonisering på fællesskabsplan af disse afgifter, men der er ingen tvivl om, at de bidrager til at opnå det i artikel 2 EF fastsatte fællesskabsmål om »et højt niveau for miljøbeskyttelse og forbedring af miljøkvaliteten« og faktisk er en reaktion på en udbredt almen og international bekymring i den henseende. En sådan afgift er principielt berettiget af tvingende almene hensyn og virker desuden hensigtsmæssig med henblik på at opfylde de tilsigtede formål, eftersom en relativt høj afgift, som stiger i forhold til køretøjets annoncerede brændstofforbrug, sandsynligvis vil fremme anskaffelse af køretøjer med et lille brændstofforbrug.

84. Både ASL og Kommissionen har imidlertid gjort opmærksomhed på, at forbrugsafgiften opkræves med samme sats, uanset hvor lang en periode køretøjet er i brug eller indregistreret i Østrig. For en leasingvirksomhed vil afskrivningen af afgiften imidlertid variere meget afhængigt af denne periodes længde. Derfor bør der træffes foranstaltninger til, at afgiften opkræves efter en pro rata-ordning i de tilfælde, hvor det står klart, at et køretøj kun vil være indregistreret og have hjemsted i Østrig i en begrænset periode.

85. Jeg deler i princippet dette synspunkt, selv om det ikke bør opfattes således, at der nødvendigvis skal være en direkte eller nøjagtig forbindelse mellem forbrugsafgiften og varigheden eller graden af køretøjets miljøskadelige aktiviteter i Østrig. Kravet er, at denne foranstaltning ikke må begrænse den frie udveksling af tjenesteydelser ved at gå videre end hvad der er nødvendigt for at nå et lovligt mål. Formålet med afgiften her er tilsyneladende at begrænse anskaffelse eller besiddelse af køretøjer med et stort brændstofforbrug snarere end selve anvendelsen af dem (som vil kunne begrænses mere effektivt gennem en afgift på selve brændstoffet). Et sådant formål kan imidlertid nås uden forskelsbehandling af udenlandske leasingvirksomheder ved f.eks. at pålægge afgiften som en periodisk afgift i forbindelse med den fortsatte indregistrering af køretøjet. Hvad enten det skal gøres på denne måde eller på en anden, skal der, for at afgiften kan være berettiget, iværksættes foranstaltninger med henblik på, at den opkræves således, at den ikke udgør en større byrde for køretøjer, der leases fra andre medlemsstater, end for køretøjer, der leases i selve Østrig, idet der tages hensyn til varigheden af den periode, det enkelte køretøj anvendes i Østrig.

Forslag til afgørelse

86. På baggrund af det anførte foreslår jeg, at Domstolen besvarer det af Handelsgericht Wien forelagte spørgsmål med følgende:

Et nationalt krav om, at et køretøj, som en person, der har hjemsted i medlemsstat A, leaser fra en udlejer, der har hjemsted i medlemsstat B, med henblik på anvendelse i medlemsstat A, skal indregistreres i medlemsstat A i en dér hjemmehørende persons navn, er principielt berettiget af tvingende almene hensyn, selv om det begrænser den frie udveksling af tjenesteydelser i henhold til artikel 49 EF. Et sådant krav må imidlertid ikke ledsages af andre betingelser, der yderligere begrænser den frie udveksling, medmindre disse ligeledes er berettiget af lignende hensyn og ikke går ud over, hvad der er nødvendigt for at opfylde det formål, der forfølges. Betingelser, som på dette grundlag ikke kan tillades, er bl.a.:

- en tidsfrist for indregistrering, som er så kort, at det på grund af alle de formaliteter, der skal opfyldes, bliver umuligt eller urimeligt byrdefuldt at overholde denne
- et forbud mod at indregistrere et køretøj i udlejerens navn, når denne ikke har bopæl eller hjemsted i medlemsstat A, medmindre udlejerens rettigheder som ejer på anden måde bliver tilstrækkeligt sikret
- et krav i forbindelse med køretøjets forsikring, som ikke er foreneligt med bestemmelserne om fri udveksling af forsikringsydelser inden for Fællesskabet
- en tvungen teknisk kontrol, som blot er en gentagelse af en kontrol, der allerede er foretaget i medlemsstat B, medmindre en sådan kontrol vedrører køretøjer, der er blevet anvendt på vejene, efter at de sidst er blevet kontrolleret, og ligeledes kræves, når udlejeren har hjemsted i medlemsstat A
- betaling af en afgift på op til 16% af køretøjets værdi, medmindre der fastsættes bestemmelser om, at afgiften opkræves på en sådan måde, at den ikke belaster køretøjer, der leases i medlemsstat B, mere end køretøjer, der leases i medlemsstat A, idet der tages hensyn til varigheden af den periode, hvori køretøjet anvendes i medlemsstat A.