

61999C0451

Förslag till avgörande av generaladvokat Jacobs föredraget den 25 september 2001. - Cura Anlagen GmbH mot Auto Service Leasing GmbH (ASL). - Begäran om förhandsavgörande: Handelsgericht Wien - Österrike. - Leasing av bilar - Förbud att i en medlemsstat efter en viss tidsfrists utgång bruka ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat - Registreringsskyldighet och skyldighet att erlägga konsumtionsskatt i den medlemsstat där fordonet brukas - Skyldighet att teckna försäkring hos en försäkringsanstalt som är auktoriserad i den medlemsstat där fordonet brukas - Skyldighet att genomgå trafiksäkerhetsprovning - Inskränkningar i friheten att tillhandahålla tjänster - Skäl. - Mål C-451/99.

Rättsfallssamling 2002 s. I-03193

Generaladvokatens förslag till avgörande

1 Denna begäran om förhandsavgörande, som framställts av Handelsgericht Wien (handelsdomstol i Wien), rör frågan huruvida vissa nationella regler om registrering av motorfordon är förenliga med bestämmelserna i fördraget om frihet att tillhandahålla tjänster eller om fri rörlighet för varor.

2 Enligt österrikisk rätt skall den som har sitt hemvist i Österrike och som i Österrike inför ett i ett annat land registrerat motorfordon för att bruka detta i Österrike, inom tre dagar överlämna registreringsskyltarna till myndigheterna. Han får därefter inte bruka fordonet förrän detta har omregistrerats i Österrike. Den som ansöker om registrering av fordonet måste ha sitt hemvist eller åtminstone sitt huvudsakliga driftställe i Österrike. Fordonet måste vara försäkrat hos en auktoriserad försäkringsanstalt samt genomgå viss teknisk provning. Vidare måste en skatt på bränsleförbrukning på upp till 16 procent av fordonets värde betalas.

3 Dessa bestämmelsers lagenlighet har ifrågasatts inom ramen för ett mål i vilket ett fordon registrerat i Tyskland, där det blivit godkänt efter genomgången teknisk provning och där skatt har betalats i samband med att fordonet sattes i trafik, för en tid av tre år har leasats till ett österrikiskt bolag av ett tyskt bolag. Av leasingavtalet framgår att det tyska bolaget behåller äganderätten till fordonet och att det österrikiska bolaget inte får registrera fordonet i sitt eget namn. Den vid den nationella domstolen uppkomna frågan är huruvida avtalet inte kan fullgöras för att det strider mot de krav som ställs i österrikisk rätt eller om det är dessa krav som inte kan göras gällande för att de strider mot gemenskapsrätten.

Tillämplig österrikisk lagstiftning

4 De viktigaste österrikiska lagar som åberopas i detta mål är Kraftfahrgesetz (lag om motorfordon, nedan kallad KFG) och Normverbrauchsabgabegesetz (lag om skatt på normal bränsleförbrukning, nedan kallad NoVAG).

5 I enlighet med 79 § KFG får motorfordon som registrerats i ett annat land i allmänhet brukas i Österrike under högst ett år under förutsättning att fordonen inte permanent är hemmahörande där.

6 Enligt 82 § åttonde stycket KFG skall emellertid, om inte annat visas, ett utlandsregistrerat fordon anses vara permanent hemmahörande i Österrike om det förs in i landet av en person med hemvist eller säte i Österrike som brukar fordonet där. Om så är fallet får fordonet brukas i Österrike endast under de tre dagarna närmast efter det att fordonet fördes in i landet. Härfter måste registreringshandlingar och registreringsskyltar överlämnas till myndigheterna. Allt ytterligare bruk av fordonet är då avhängigt av att detta registreras i enlighet med 37 § KFG.

7 I 37 § andra stycket anges en rad villkor som skall vara uppfyllda för att ett fordon skall få registreras, nämligen följande:

- Den som ansöker om registrering skall vara rättmätig innehavare av fordonet. Denne skall ha sitt hemvist eller säte (eller, såvitt avser bolag som registrerats utomlands, sitt huvudsakliga driftställe) i Österrike.
- Fordonet skall i enlighet med 59 § första stycket och 61 § första stycket KFG vara försäkrat enligt ett obligatoriskt försäkringsintyg som utfärdats av en försäkringsanstalt som är auktoriserad i Österrike.
- För fordonet skall dessutom uppvisas ett i enlighet med 57 a § KFG (i Österrike) utfärdat intyg om genomgången provning av vilket det skall framgå att fordonet uppfyller relevanta säkerhets- och miljökrav.
- Om det är den första registreringen av ett fordon som förvärvats i en annan medlemsstat i Europeiska unionen skall ett intyg uppvisas som styrker att alla tillämpliga skatter har erlagts, inklusive skatten på normal bränsleförbrukning.

8 Enligt NoVAG skall skatt på normal bränsleförbrukning erläggas för samtliga fordon som tillhandahålls mot ersättning, eller som leasas inom ramen för en näringsverksamhet eller som för första gången registreras i Österrike (1 § och 2 §, med de undantag som föreskrivs i 3 §).

9 Enligt 5 § beräknas skatten huvudsakligen på grundval av den ersättning som erlagts för fordonen om dessa tillhandahållits nya eller, i övriga fall, dess normalvärde, exklusive mervärdesskatt. Den skattesats som tillämpas enligt 6 § är i allmänhet

- för motorcyklar vars motor har en slagvolym som överstiger 125 kubikcentimeter, 0,02 procent av det beskattningsbara värdet för varje kubikcentimeter över 100 kubikcentimeter,
- för övriga fordon, två procent av det beskattningsbara värdet för varje liter förbrukat bränsle per 100 kilometer över tre liter per 100 kilometer för bensindrivna motorer och två liter per 100 kilometer för dieseldrivna motorer.

Detta belopp räknas upp till närmast fulla procenttal och får inte överstiga 16 procent av beskattningsunderlaget.

Relevanta bestämmelser i fördraget

10 De bestämmelser i fördraget som det hänvisas till i begäran om förhandsavgörande är artiklarna 28 EG samt 49 EG och följande artiklar.

11 Enligt artikel 28, som återfinns i avdelningen om fri rörlighet för varor inom gemenskapen, är kvantitativa importrestriktioner och åtgärder med motsvarande verkan förbjudna mellan medlemsstaterna. Artikel 49 och följande artiklar återfinns i kapitlet om tjänster i avdelningen om fri rörlighet för personer, tjänster och kapital.

12 I artikel 49 föreskrivs bland annat att

"inskränkningar i friheten att tillhandahålla tjänster inom gemenskapen [skall] förbjudas beträffande medborgare i medlemsstater som har etablerat sig i en annan stat inom gemenskapen än mottagaren av tjänsten".

13 Av artikel 50 framgår att "tjänster" är sådana prestationer som normalt utförs mot ersättning, i den utsträckning de inte faller under bestämmelserna om fri rörlighet för varor, kapital och personer.

Målet vid den nationella domstolen och begäran om förhandsavgörande

14 ASL Auto Service-Leasing GmbH (ASL) är ett i Pullach, i utkanten av München i Tyskland, etablerat bolag som bedriver leasing av fordon. Bolaget äger en fordonspark om ungefär 50 000 fordon, som den leasar till kunder. Cura Anlagen Gesellschaft mbH (nedan kallat Cura Anlagen) är ett bolag registrerat i Salzburg, Österrike.

15 I februari 1999 ingick de två bolagen ett leasingavtal enligt vilket ASL hyrde ut en personbil till Cura Anlagen för en tid av 36 månader för ett fastställt månatligt belopp (varav en del avsåg den obligatoriska försäkring som ingick i leasingavtalet), och ett tilläggsbelopp per körd sträcka om 1 000 kilometer över en viss körsträcka. Avtalet innehöll särskilda villkor för Österrike. Däri angavs bland annat att fordonet skulle vara registrerat i ASL:s namn, att Cura Anlagen inte fick registrera fordonet i sitt eget namn i Tyskland eller någon annanstans och att fordonet i princip skulle brukas endast i Österrike.

16 I maj 1999 väckte Cura Anlagen talan mot ASL vid Handelsgericht och yrkade antingen att ASL skulle förpliktas att registrera fordonet i Österrike i sitt eget namn eller tillåta att fordonet registrerades i Cura Anlagens namn, samt under alla omständigheter betala miljöskatten på 2 460 euro för fordonet, eller att avtalet skulle hävas på den grunden att fordonet inte lagligen kunde brukas i Österrike.

17 Ytterligare några omständigheter framgår av Cura Anlagens stämningsansökan vid Handelsgericht. Enligt den ingick parterna avtalet i tron att Cura Anlagen lagligen kunde bruka bilen i Österrike under hela treårsperioden trots att fordonet var registrerat i Tyskland i ASL:s namn. Kort efter det att bilen hade förts in i Österrike fick emellertid Cura Anlagen veta att bilen inte kunde brukas där med tyska registreringsskyltar, utan att Cura Anlagen måste registrera bilen i Österrike och att skatt på normal bränsleförbrukning måste betalas. Cura Anlagen gjorde gällande att parterna, om de hade känt till de relevanta bestämmelserna och beaktat dessa, skulle ha sett till att bilen blev registrerad i Österrike antingen i Cura Anlagens namn eller - även om detta skulle ha gjort det nödvändigt för ASL att inrätta ett driftställe i Österrike - i ASL:s namn. Eftersom så emellertid inte var fallet borde avtalet antingen ändras så att det skall kunna fullgöras eller förklaras ogiltigt på den grunden att det redan från början saknats ekonomisk grund för avtalet. Cura Anlagen delar ASL:s uppfattning att den österrikiska lagstiftningen inskränker friheten att tillhandahålla tjänster över gränserna inom gemenskapen, men anser att inskränkningen är motiverad av hänsyn till allmänintresset.

18 I sitt svaromål vid den nationella domstolen uppgav ASL i huvudsak att Cura Anlagen hade rätt att i enlighet med bestämmelserna i leasingavtalet i dess nuvarande utformning bruka bilen i Österrike eftersom de österrikiska bestämmelser som påstods utgöra hinder för detta inte får tillämpas. Eftersom de innebär inskränkningar i friheten att tillhandahålla tjänster är de oförenliga med artikel 49 EG och följande artiklar. De är inte motiverade av hänsyn till allmänintresset och kan således inte tillämpas. ASL bad därför Handelsgericht att söka bekräftelse av ASL:s argument genom att begära ett förhandsavgörande från domstolen.

19 Den 10 november 1999 förklarade Handelsgericht målet vilande och beslutade att hänskjuta följande frågor till domstolen för förhandsavgörande:

"Skall artikel 49 EG och följande artiklar (eller artikel 28 EG) tolkas så, att de utgör hinder för tillämpningen av bestämmelser i lag i medlemsstat A, enligt vilka det är förbjudet för ett företag etablerat på dess territorium att i fler än tre dagar eller mer än ett år där bruka ett motorfordon som leasats från ett leasingföretag som är etablerat i medlemsstat B, där fordonet är registrerat i sagda leasingföretags namn, utan att för fordonet erhålla en andra registrering i medlemsstat A?"

20 Skriftliga yttranden har getts in till domstolen av ASL, den österrikiska, den belgiska, den danska och den finska regeringen samt kommissionen. Vid förhandlingen var endast ASL, den belgiska regeringen och kommissionen närvarande.

Upptagande till sakprövning

21 Den österrikiska regeringen har gjort gällande att begäran om förhandsavgörande inte kan tas upp till sakprövning och därvid åberopat att den fråga som hänskjuts - särskilt såvitt däri hänvisas till artikel 28 EG - saknar relevans för lösningen av tvisten vid Handelsgericht och att förfarandet vid den nationella domstolen dessutom är konstlad på ett sätt som liknar förfarandet i målet Foglia.(1)

22 Vad beträffar den första punkten är det lämpligare att i samband med undersökningen av de påstådda inskränkningarnas art undersöka huruvida artikel 28 EG är relevant eller inte. Det är tillräckligt att konstatera att frågan inte enbart rör den artikeln. Den österrikiska regeringen har emellertid också hävdats att tvisten i målet vid den nationella domstolen rör tolkningen och fullgörandet av ett civilrättsligt avtal och inte tillämpningen av KFG. Enligt den österrikiska regeringens mening saknas det således samband mellan den uppkomna frågan och målets vid den nationella domstolen särskilda art.

23 Detta argument är inte övertygande. Det är riktigt att Handelsgericht inte uttryckligen ombeds att tillämpa eller underlåta att tillämpa de omtvistade bestämmelserna i KFG eller i NoVAG. Det är

dock tydligt att det är av vikt för en domstol vid vilken det yrkats att den skall förordna om fullgörande eller hävning av ett avtal att veta om de nationella bestämmelser som förefaller hindra avtalets fullgörande är giltiga eller inte.

24 Beträffande den andra punkten har den österrikiska regeringen inte åberopat någon särskild grund för sitt påstående att tvisten är konstlad.

25 Även om vissa omständigheter i målet tyder på att det är möjligt att den situation som är för handen i målet vid den nationella domstolen har konstruerats i syfte att få till stånd ett avgörande angående en gemenskapsrättslig fråga av allmänt intresse, synes det inte råda något tvivel om att ett verkligt avtal existerar och att detta antingen måste fullgöras eller hävas, med konsekvenser för parterna. Det avgörande som måste fattas av den nationella domstolen är åtminstone delvis avhängigt av en verklig gemenskapsrättslig frågeställning. Detta mål kan sålunda jämföras med exempelvis målet *Leclerc-Siplec*,⁽²⁾ där domstolen ansåg sig vara behörig att besvara den uppkomna frågan såvitt denna var relevant för sakfrågan i förfarandet vid den nationella domstolen, trots att både käranden och svarandena var helt ense i fråga om vilken lösning de önskade.

26 Till skillnad från vad som var fallet i målet *Foglia* har frågan dessutom uppkommit vid en domstol i medlemsstaten i fråga. Det är måhända olyckligt att den österrikiska regeringen inte är part i målet vid den nationella domstolen men denna olägenhet uppvägs kanske av att regeringen har rätt att inge fullständiga yttranden till EG-domstolen. Den omständigheten att regeringen inte var närvarande vid förhandlingen kan tyda på att den har beretts tillräckliga möjligheter att framhålla sin ståndpunkt.

27 Jag finner därför att det saknas anledning för domstolen att förklara sig obehörig att döma i detta mål.

De påstådda inskränkningarnas art

28 Den nationella domstolen har ställt frågan för att få klarhet i huruvida hinder för de ifrågavarande österrikiska bestämmelserna föreligger, antingen genom de bestämmelser i fördraget (artikel 49 och följande artiklar), vilka avser friheten att tillhandahålla tjänster, eller de (artikel 28 och följande artiklar), vilka avser fri rörlighet för varor.

29 De flesta av dem som yttrat sig har ansett att frågan i målet rör friheten att tillhandahålla tjänster och inte frågan om varors fria rörlighet. Jag delar denna uppfattning.

30 Leasing eller uthyrning av motorfordon kan uppenbarligen omfattas av den i artikel 50 EG angivna definitionen i det att det rör sig om kommersiell verksamhet som normalt tillhandahålls mot ersättning. Trots att verksamheten utan tvivel avser varor - fordonen i fråga - är det inte varorna i sig som tillhandahålls av uthyraren till hyrestagaren. Det är snarare bruket av varan, vilken blir kvar i uthyrarens ägo, som tillhandahålls, och tillhandahållande av bruket av varor är logiskt sett en tjänst. Dessutom framhöll ASL vid förhandlingen att det i en "paketleasing" kan ingå betydligt mer än själva bilen. I förevarande fall ingick försäkringen.

31 Som kommissionen har angett ansåg domstolen i målet *Aro Lease*⁽³⁾ att leasing av fordon utgör tillhandahållande av tjänst i den mening som avses i sjätte mervärdesskattedirektivet⁽⁴⁾ och att dessa tjänster i huvudsak består i "förhandlingen, upprättandet, undertecknandet och administrationen av avtalen samt leveransen till kunderna av de bilar som avtalats, vilka blir kvar i leasingföretagets ägo".

32 Kommissionen har vidare ansett att begreppet att tillhandahålla eller erbjuda "tjänster" måste ha en enhetlig definition i gemenskapsrätten. Jag delar också denna uppfattning. Det finns ingen synbar anledning att ha skilda definitioner. Det skulle endast göra rättsläget oklart i fråga om

sådana verksamheter som möjligen utgör gränsfall. Som den österrikiska regeringen påpekat uttalade dessutom domstolen i domen i målet *Eurowings Luftverkehrs*(5) att uthyrning av luftfartyg är en sådan tjänst som avses i artikel 50 EG.

33 Frågan om klassificeringen som varor eller tjänster är under alla omständigheter av underordnad betydelse eftersom det väsentliga är om det faktiskt föreligger inskränkningar för handel (oavsett om den avser varor eller tjänster) och om sådana inskränkningar i så fall är motiverade. Förekomsten av inskränkningar är inte avhängig av vilken typ av handel det är fråga om, och de omständigheter under vilka inskränkningar kan vara tillåtna är i huvudsak identiska.

De påstådda inskränkningarna

34 Även om den nationella domstolens fråga enligt ordalydelsen endast avser frågan huruvida registreringskravet i sig och de tidsfrister detta är underkastat är lagenliga, är också de andra villkoren för registrering relevanta för undersökningen av denna lagenlighet.

35 De yttranden som inkommit till domstolen är till stor del inriktade på frågan huruvida de österrikiska bestämmelser som är aktuella här kan vara motiverade. Det kan emellertid underlätta om man i varje enskilt fall först undersöker om bestämmelserna faktiskt inskränker det gränsöverskridande tillhandahållandet av fordonsleasingtjänster.

36 Vad gäller frågan under vilka förutsättningar som inskränkningar kan vara motiverade bör erinras om att de enda tillåtna inskränkningarna av friheten att tillhandahålla tjänster enligt artikel 55 EG jämförd med artikel 46.1 EG är "nationella bestämmelser som föreskriver särskild behandling av utländska medborgare och som grundas på hänsyn till allmän ordning, säkerhet eller hälsa". Dessutom har domstolen ständigt ansett att inskränkningar som tillämpas utan åtskillnad i fråga om medborgarskap eller medlemsstat där en person är etablerad också kan undgå förbudet om de är objektivt motiverade av tvingande hänsyn till allmänintresset. Sådana inskränkningar måste vara förenliga med proportionalitetsprincipen. De måste vara ändamålsenliga för att säkerställa att det eftersträlvade målet uppnås och får inte gå utöver vad som är nödvändigt för att uppnå det.(6)

Registreringskravet

- Huruvida en inskränkning föreligger

37 Innebär kravet på (om)registrering i Österrike av ett fordon som för att brukas i Österrike förs in där av en person som är hemmahörande i landet i sig en inskränkning av friheten för fordonsleasingföretag utanför Österrike att tillhandahålla sina tjänster i den medlemsstaten?

38 Den finska regeringen har uppgett att registreringskravet inte kan anses hindra handeln med tjänster mellan medlemsstater såvida inte strängare villkor gäller för importerade bilar.

39 Jag delar inte den uppfattningen. Kravet på (om)registrering av fordon i Österrike gör det besvärligare för tyska fordonsleasingföretag att tillhandahålla sina tjänster i Österrike än i Tyskland och besvärligare än vad det är för deras österrikiska kolleger att tillhandahålla sina tjänster i Österrike. Domstolen har ständigt uttalat att artikel 49 innehåller ett förbud mot "varje inskränkning - även om den är tillämplig på inhemska tjänsteföretag och tjänsteföretag från andra medlemsstater utan åtskillnad - som innebär att tjänster som tillhandahålls av ett tjänsteföretag som är etablerat i en annan medlemsstat, där detta företag lagligen utför liknande tjänster, förbjuds, hindras eller blir mindre attraktiva".(7)

40 Med hänsyn härtill behöver inte frågan huruvida den särskilda tidsfrist som är aktuell inskränker friheten att tillhandahålla tjänster betraktas för sig. Det bör emellertid påpekas att ettårsfristen i 79 § KFG normalt inte har någon inverkan på tillhandahållandet av tjänster över gränserna. Eftersom

lagrummet är tillämpligt på fordon som inte är permanent hemmahörande i Österrike kan lagrummet i fråga i de flesta fall endast ha inverkan på uthyrningar där hyrestagaren är hemmahörande i en ort utanför landet men brukar fordonet inom landet under en längre period. Under sådana förhållanden synes den tjänst som erbjuds av uthyraren till hyrestagaren enligt min mening sakna gränsöverskridande moment.

- Motivering

41 Vid bedömningen av om registreringskravet kan vara motiverat är det icke desto mindre nödvändigt att undersöka både om det principiellt sett är motiverat och om den fastställda tidsfristen är försvarlig.

42 Vad beträffar frågan huruvida kravet principiellt sett är motiverat har kommissionen och medlemsstaterna betonat hänsynen till allmän ordning och vägsäkerhet, något som även jag finner relevant. Det är av många skäl väsentligt att fordon som brukas på allmänna vägar snabbt går att identifiera genom individuella registreringsskyltar. I register som förs av den medlemsstat där registrering sker kan uppgifter hämtas exempelvis om vem som är ägare eller rättmätig innehavare av fordonet om detta är nödvändigt i händelse av trafikbrott eller misstänkt brottslighet. Vidare kan därigenom lagstadgade skyldigheter, såsom obligatorisk försäkring och trafiksäkerhetsprovning eller betalning av relevanta skatter, göras gällande. Genom sådana åtgärder kan bedrägeri och annan brottslighet bekämpas och framför allt bidra till att göra gällande standarder för vägsäkerhet och att beivra underlåtenheten att uppfylla dessa standarder.

43 ASL har hävdat att det är tillräckligt att fordonet har registrerats i ursprungsmedlemsstaten. Vidare har ASL påpekat att fordon som registrerats i en stat som är part i 1926 års Pariskonvention om motortrafik, 1949 års Genèvekonvention om vägtrafik eller 1968 års Wienkonvention om vägtrafik fritt får brukas i Österrike (förutsatt att det inte har förts in i landet av en person med hemvist i Österrike för att brukas där). Förutom fordon med mer exotiska registreringsskyltar förs sålunda varje dag tiotusentals fordon registrerade i Ungern, Turkiet, Jugoslavien, Kroatien, Tyskland och Italien in i Österrike av turister, gränsarbetare och utländska affärsmän. Tack vare en överenskommelse mellan Tyskland och Österrike om samarbete i polisiära och administrativa frågor är all nödvändig information om tyskregistrerade fordon omedelbart tillgänglig.

44 Det argumentet har viss styrka. Genom fler resurser i form av informationsteknologi och ett ökat samarbete i polisiära och administrativa frågor kommer det att inom en överskådlig framtid bli lika lätt för de österrikiska myndigheterna att få information - däribland exempelvis i förekommande fall om hyrestagarens identitet - om i Finland, Portugal, Grekland eller Irland registrerade fordon, som det för närvarande är i fråga om i Österrike registrerade fordon. Detta synes dock ännu inte vara fallet. Även om så var fallet mellan Österrike och Tyskland skulle i gemenskapsrätten någon slutsats av detta inte kunna dras som faktiskt skulle medföra en diskriminering mellan olika fordonsleasingföretag med verksamhet i Österrike beroende på om de var etablerade i Tyskland eller i en annan medlemsstat.

45 Som kommissionen och medlemsstaterna dessutom har påpekat är den medlemsstat där registrering sker inte enbart en förvaltare av information om fordonet, den svarar också för tillsynen över fordonets trafikduglighet och har rätt att ta ut olika skatter för fordonet. Området för beskattning av motorfordon är inte harmoniserat och det finns betydande skillnader i detta hänseende mellan de olika medlemsstaterna.(8) Som kommissionen har påpekat i sitt tolkningsmeddelande om förfaranden för typgodkännande och registrering av motorfordon som tidigare har varit registrerade i en annan medlemsstat,(9) kan en privatperson inte registrera sitt fordon i vilken medlemsstat som helst eftersom detta skulle innebära att alla fordon registrerades i den medlemsstat som har de lägsta skattesatserna. Även om detta meddelande handlade om privat ägande av fordon kan ett liknande resonemang tillämpas på leasingavtal - alla fordonsleasingföretag skulle etablera sig i den stat som hade lägst skatter.

46 I samma meddelande ansåg kommissionen att en person måste registrera sitt fordon i den medlemsstat där han har sitt normala hemvist i den mening som avses i direktiv 83/182/EEG,(10) det vill säga i allt väsentligt där han bor på grund av sin personliga och/eller yrkesmässiga anknytning. De österrikiska bestämmelserna synes bygga på en liknande princip, fastän de avser den som brukar fordonet snarare än fordonets ägare samt den omständigheten att fordonet brukas inom landet.

47 Detta resonemang ter sig enligt min mening helt befogat. När ett fordon brukas huvudsakligen i en medlemsstat av en person eller ett organ som är hemmahörande där är det rimligt att föreskriva att uppgifter om fordon skall förvaras i denna medlemsstat. Den staten bör också svara för tillsynen över fordons trafikduglighet och uttag av de skatter som bedöms vara nödvändiga för att finansiera väginfrastrukturen och de miljöskyddsåtgärder som måste vidtas på grund av bruk av fordon. För att belysa detta kan vi föreställa oss vilka praktiska svårigheter och vilken förvrängning av skatteintäkterna som skulle bli följden av att alla fordon som leasades i Danmark (där fordonsskatterna synes vara de högsta i gemenskapen) var registrerade i Italien (där de synes vara de lägsta). Registreringskravet i sig framstår således som fullt motiverat för att främja vägsäkerheten och bekämpa skatteflykten.

48 Om det av sådana tvingande hänsyn till allmänintresset är motiverat att ett hyrt fordon som av en person med hemvist i Österrike förs in i Österrike för att brukas där också måste registreras där, förefaller emellertid kravet på att fordonet skall omregistreras inom tre dagar gå utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål och är därför oproportionerligt.

49 Även om man antog att behöriga myndigheter kunde se till att de nödvändiga formaliteterna fullgjordes nästan omedelbart - vilket framstår som tämligen osannolikt - förefaller det inte rimligt att neka den som brukar fordonet en längre tids anstånd med att ge in ansökan. Som ASL påpekat får många utlandsregistrerade bilar brukas i Österrike under längre perioder och det synes inte finnas någon anledning att kräva att fordonet skall omregistreras i princip så fort det passerar gränsen enbart för att den som brukar fordonet är bosatt i landet. Det skulle emellertid kunna vara godtagbart att kräva att ansökan om registrering skall göras inom en relativt kort tidsfrist om hyrestagaren kunde fortsätta att bruka fordonet med dess ursprungliga registrering till dess att formaliteterna hade fullgjorts och därigenom undvika onödiga avbrott i hans bruk av fordonet. Den ytterligare börda som åläggs när fordon leasas från en annan medlemsstat måste hållas på ett strikt minimum.

50 En annan fråga av intresse är den tid under vilken leasingavtalet skall gälla. I förevarande fall gäller avtalet i tre år, vilket måhända är en normal tid för denna typ av rättsförhållande. Fordon hyrs emellertid också ut, om än kanske på andra villkor, under kortare perioder. Av de till domstolen ingivna handlingarna framgår inte klart om en kort leasingtid skulle räcka som bevis för att fordonet i enlighet med 82 § åttonde stycket KFG inte är permanent hemmahörande i Österrike eller, om så är fallet, hur kort denna tid bör vara för att utgöra ett bevis för detta. Ju kortare leasingtid desto mer omotiverat restriktivt skulle det verka att kräva att fordonet omregistrerades i

Österrike för att brukas där - med en därpå följande nödvändighet att genomgå det omvända förfarandet vid leasingtidens slut.

51 Domstolen har inte ombetts att precisera hur lång den tidsfrist inom vilken registrering måste ske kan vara för att anses motiverad och den behöver inte meddela något särskilt avgörande i denna fråga. Den har emellertid fått frågan huruvida de två aktuella tidsfristerna (tre dagar respektive ett år) är förenliga med friheten att tillhandahålla tjänster. I det hänseendet förefaller tredagarsfristen vara långt från gränsen för vad som kan anses vara motiverat. Ettårsfristen, som i praktiken sannolikt inte får några återverkningar på den gränsöverskridande fordonsleasingen, förefaller däremot långt från orimligt kort.

52 Till allmän vägledning kan synsättet i direktiv 83/182(11) tjäna som jämförelse även om det direktivet uttryckligen inte avser fall där den som för in fordonet har sitt hemvist i det land till vilket importen sker. Den skattebefrielse som föreskrivs i direktivet gäller i princip under en sammanhängande eller inte sammanhängande tid av högst sex månader under en tolv månadersperiod.(12) Mot denna bakgrund kanske en tidsfrist om sex månader för registrering av fordon som leasats i en annan medlemsstat inte kan anses vara orimligt kort. Detta är emellertid ett område inom vilket medlemsstaterna, i avsaknad av gemenskapslagstiftning som direkt reglerar denna punkt, måste tillåtas ha ett visst utrymme för skönsmässig bedömning. För att åstadkomma en effektiv kontroll kan de rimligen vilja föreskriva en kortare tidsfrist i de fall då den som brukar fordonet har sitt hemvist i landet. Denna tidsfrist får dock inte vara så kort att det på grund av alla formaliteter som måste fullgöras blir omöjligt eller oskäligt betungande att iaktta den.

Kravet på hemvist eller verksamhetsort

- Förekomsten av en inskränkning

53 Det synes vara ostridigt att kravet på att ett fordon som brukas i Österrike av en person som är hemmahörande där även måste registreras i en persons namn som är hemmahörande i Österrike gör det svårare eller mindre attraktivt för fordonsleasingföretag utanför Österrike att tillhandahålla sina tjänster i det landet.

54 Ett sådant krav innebär antingen att uthyraren måste ha ett driftställe i Österrike eller att han måste tillåta att hyrestagaren (eller en annan i Österrike hemmahörande person) registrerar fordonet i sitt eget namn. Det första alternativet utgör en erkänd inskränkning av friheten att tillhandahålla tjänster, eftersom det innebär både olägenheter och utgifter, medan det andra alternativet innebär att uthyraren måste ge upp några av de rättigheter som han, i egenskap av ägare till fordonet, normalt skulle kunna räkna med att ha kvar.

- Motivering

55 Registreringen förutsätter att det finns ett namn i vilket fordonet är registrerat. Det ligger i allas intresse att detta namn är namnet på den person som är ansvarig för fordonet, så att bästa möjliga kontroll säkerställs både för personen i fråga och för myndigheterna. När ett fordon leasas för en relativt lång tid delar emellertid uthyraren och hyrestagaren varaktigt ansvaret för fordonet. Av de upplysningar som kommissionen lämnat på domstolens begäran framgår att de olika medlemsstaterna valt olika lösningar. Det kanske bäst skulle tjäna allas intresse om fordonet registrerades i bådass namn. Det skulle dock mycket väl kunna innebära ett intrång i fordonsägarens rättigheter om registrering i dennes namn helt uteslöts.

56 De österrikiska bestämmelserna synes inte förhindra att registrering sker i uthyrarens namn, men detta förutsätter att han har ett driftställe i Österrike. Den österrikiska regeringen har påpekat att det när trafikbrott har begåtts ofta kan vara nödvändigt att kräva att den person i vars namn ett fordon är registrerat tillhandahåller upplysningar angående förarens identitet vid ett visst tillfälle.

Det skulle vara svårt att få dessa upplysningar om personen i fråga var hemmahörande i en annan medlemsstat. Kommissionen anser att det skulle vara tillräckligt och inte innebära ett hinder för uthyrarens frihet att tillhandahålla tjänster, om fordonet registrerades i dennes namn med närmare upplysningar rörande hyrestagaren och en (därmed följande) skyldighet för den senare att rätta sig efter alla de krav som följer av att fordonet registreras och brukas.

57 Vad den österrikiska regeringen påstått är rimligt. Om ett i Österrike hemmahörande fordon som brukas av en person som är etablerad där enbart registrerades i ett sådant leasingbolags namn som är etablerat hundratals eller till och med tusentals kilometer därifrån skulle det vara ytterst svårt att utöva en riktig kontroll. Å andra sidan är kommissionens oro för ägarens rättigheter också befogad. Om det enda sättet för uthyraren att bevara dessa rättigheter är att fordonet är registrerat i hans namn går kravet på hemvist eller etableringsställe i Österrike klart utöver vad som är nödvändigt för att uppnå det eftersträvade målet.

58 Det kan emellertid hända att domstolen inte blivit fullständigt underrättad om detaljerna i de österrikiska bestämmelserna och att det bör överlämnas till den nationella domstolen, vilken torde vara bättre skickad att göra bedömningen, att slutgiltigt besluta huruvida reglerna är proportionerliga. Om det var möjligt att göra en gemensam registrering både i en parts namn som har hemvist i Österrike (hyrestagaren) och i en parts namn som inte har hemvist där (uthyraren), om det fanns skilda register för äganderätt och innehav, eller om det fanns någon annan lämplig möjlighet att registrera och bevara uthyrarens rättigheter i egenskap av ägare skulle inte kravet på hemvist verka oproportionerligt. Det skulle inte ens framstå som ett hinder för friheten att tillhandahålla tjänster. Om denna möjlighet saknas går däremot kravet enligt min mening utöver vad som är nödvändigt och utgör alltså en förbjuden inskränkning i friheten att tillhandahålla tjänster.

Kraven på försäkring

- Förekomsten av en inskränkning

59 Innebär kravet att ett fordon som leasas till en person som är hemmahörande i Österrike och som brukar fordonet där skall vara försäkrat hos en försäkringsanstalt som är auktoriserad i Österrike en inskränkning av friheten för fordonsleasingföretag som är etablerade någon annanstans än i Österrike att erbjuda sina tjänster i Österrike?

60 Det förefaller klart att en sådan bestämmelse i vart fall potentiellt inkräktar på friheten för fordonsleasingföretag, vilka kan ha preferensavtal med försäkringsanstalter som är hemmahörande utanför Österrike, att leasa fordon till kunder som är hemmahörande i Österrike eftersom det kan göra att de blir tvungna att träffa mindre fördelaktiga avtal. Bestämmelsen innebär under alla omständigheter en inskränkning av deras frihet att välja försäkringsanstalt. Frågan är dock också vad som menas med en försäkringsanstalt som är auktoriserad i Österrike. Denna fråga skall jag undersöka i samband med att jag utreder om kravet på försäkring är motiverat.

61 Frågan huruvida kravet i fråga innebär en inskränkning i det enskilda fallet är också avhängig av villkoren i leasingavtalet, nämligen om det är uthyraren eller hyrestagaren som har ansvaret för försäkringen. I förevarande fall har framkommit att ASL hade tecknat försäkring för bilen hos en tysk försäkringsanstalt, eftersom en viss månatlig avgift ingick i den uthyrning som fakturerades Cura Anlagen, och att detta är brukligt vid "paketleasing". Måhända är detta inte fallet vid all långtidsleasing (det är troligt att det är så vid korttidsuthyrning) men den omständigheten att det i vissa fall kanske inte har någon verklig inverkan på uthyrarens verksamhet skulle inte ändra det faktum att kravet i princip innebär en inskränkning. Om inte annat kommer kravet alltid att innebära en inskränkning av uthyrarens frihet att välja hur han vill försäkra sina fordon.

- Motivering

62 Frågan huruvida en inskränkning av det slag som avhandlats ovan kan vara motiverad måste undersökas mot bakgrund av de gemenskapsdirektiv i vilka tillhandahållandet av försäkringar, i synnerhet fordonsförsäkringar, mycket noga regleras. Härvid bör beaktas att det är myndigheterna i den medlemsstat där fordonet är registrerat som svarar för tillsynen över skyldigheten att försäkra fordon som trafikerar vägarna.

63 Som kommissionen påpekat är svaret till stor del avhängigt av innebörden av uttrycket "hos en försäkringsanstalt som är auktoriserad att i Österrike tillhandahålla försäkringar inom detta försäkringsområde" ("mit einem zum Betrieb dieses Versicherungszweiges in Österreich berechtigten Versicherer").(13)

64 Om detta innebär att försäkringsanstalten måste ha sitt huvudkontor i Österrike och en "officiell auktorisation" ("behördlichen Zulassung") i detta land för att det är försäkringsanstaltens hemland i den mening som avses i direktiven om annan försäkring än livförsäkring,(14) är det tydligt att det rör sig om en inskränkning som inte kan motiveras. Om kravet emellertid endast innebär att försäkringsanstalten i enlighet med dessa direktiv skall ha tillstånd att i Österrike tillhandahålla tjänster, förefaller inskränkningen - även om den i praktiken fortfarande föreligger - kunna motiveras.

65 I artikel 7.1 i direktiv 73/239 i ändrad lydelse föreskrivs följande: "En auktorisation skall vara gällande inom hela gemenskapen. Den skall ge företaget rätt att bedriva verksamhet där med stöd antingen av etableringsfriheten eller friheten att tillhandahålla tjänster."

66 Enligt artikel 3.1 i rådets direktiv 72/166,(15) artikel 1.1 i direktiv 84/5,(16) samt artiklarna 2 och 5.1 i direktiv 90/232,(17) måste obligatorisk fordonsförsäkring för fordon som är hemmahörande i någon av medlemsstaterna vara giltig inom hela gemenskapen och garantera det försäkringsskydd som krävs enligt varje medlemsstats lagstiftning. Det måste också vara möjligt för personer som är inblandade i trafikolyckor att omgående få vetskap om vilket försäkringsbolag som berörs.

67 Även om det således i princip måste vara möjligt för försäkringsanstalter som är etablerade i någon av medlemsstaterna och som innehar officiell auktorisation från denna att tillhandahålla motorfordonsförsäkring i någon av de andra medlemsstaterna utan att ha ett driftställe där innehåller artikel 12a i direktiv 88/357 ett viktigt förbehåll.(18) Enligt denna bestämmelse skall en sådan försäkringsanstalt bland annat bli medlem av och delta i finansieringen av den medlemsstats nationella byrå och nationella garantifond i vilken den önskar utföra sådana tjänster och "[utse] en representant, bosatt eller etablerad inom statens territorium, som skall inhämta alla upplysningar som behövs om försäkringsfall, och som har fullmakt att företräda företaget i förhållande till skadelidande som skulle kunna framställa anspråk, innefattande rätt för representanten att betala ersättningar i anledning av sådana anspråk och att företräda företaget, eller vid behov låta det företräddas, inför medlemsstatens domstolar och myndigheter i angelägenheter som rör sådana försäkringsfall", utan att denna representant utgör försäkringsanstaltens filial, agentur eller etableringsställe.

68 ASL har gett in vad som påstås vara en fullständig officiell förteckning över försäkringsanstalter som har tillstånd att i Österrike tillhandahålla sådana försäkringar som avses här. Enligt vad ASL:s uppgav under förhandlingen har samtliga utom två av dessa försäkringsanstalter huvudkontor i Österrike. Oavsett om detta är riktigt eller inte har inte domstolen tillräckligt med upplysningar för att fastställa huruvida förteckningen upprättats i enlighet med de ovan redovisade gemenskapsbestämmelserna. Denna fråga måste avgöras av den nationella domstolen. Ett åsidosättande av dessa regler skulle givetvis i första hand innebära en inskränkning av friheten att tillhandahålla försäkringstjänster som inte kan anses motiverad. Under de i detta mål aktuella

omständigheterna skulle dock också friheten att tillhandahålla gränsöverskridande fordonsleasingtjänster inskränkas.

Kraven på teknisk provning

- Förekomsten av en inskränkning

69 Om ett fordon som skall leasas för att brukas i Österrike redan har blivit godkänt vid obligatoriska trafiksäkerhets- och miljöprovningar i Tyskland, innebär då ett krav på att fordonet dessutom måste godkännas vid ytterligare provningar i Österrike en inskränkning av friheten att tillhandahålla gränsöverskridande fordonsleasingtjänster?

70 Svaret är uppenbart. En inskränkning föreligger eftersom ytterligare en börda åläggs på grund av att fordonet skall brukas i en annan medlemsstat än ursprungsmedlemsstaten. Inom det härmed jämförbara området för fri rörlighet för varor ansåg domstolen i målet Schloh(19) att trafiksäkerhetsprovningen medförde att det var svårare och mer kostsamt att registrera importerade fordon och att den därför hade en verkan motsvarande en kvantitativ restriktion av handeln. Icke desto mindre skulle sådana provningar kunna anses motiverade av hänsyn till människors hälsa och liv om de var nödvändiga för att uppnå det målet och om de inte innebar en godtycklig diskriminering eller innefattade en förtäckt begränsning av handeln.(20)

- Motivering

71 Det råder inget tvivel om att säkerställandet av att fordon som trafikerar allmänna vägar är så tekniskt och miljömässigt säkra som möjligt är en fråga av väsentligt allmänintresse. Dessutom är medlemsstaterna enligt artikel 1 i direktiv 96/96(21) skyldiga att utföra periodiska trafiksäkerhetsprovningar på samtliga motorfordon som är registrerade där (även om det i förevarande mål inte är de periodiska provningar som i Österrike utförs efter registreringen som avses utan åläggandet av en första provning av fordonet i syfte att registrera det).

72 I bilaga II till detta direktiv anges mycket utförligt minimikraven på vad dessa obligatoriska provningar skall omfatta. I artikel 3.1 föreskrivs följande: "Medlemsstaterna skall vidta sådana åtgärder som de anser nödvändiga för att det skall kunna styrkas att ett fordon har genomgått en trafiksäkerhetsprovning som minst uppfyllt kraven i detta direktiv." I artikel 3.2 anges följande: "På samma grunder som om medlemsstaten själv hade utfärdat intyget, skall varje medlemsstat erkänna intyg som utfärdats i en annan medlemsstat och som styrker att ett motorfordon på den statens territorium, som är registrerat, tillsammans med tillhörande släp- eller påhängsvagn, har genomgått en trafiksäkerhetsprovning som minst uppfyllt kraven i detta direktiv."

73 Enligt artikel 5 får dock medlemsstaterna föreskriva mer omfattande, oftare förekommande och strängare provningar än vad som minst krävs enligt direktivet.

74 När ett fordon har godkänts vid en trafiksäkerhetsprovning i en medlemsstat måste således de andra medlemsstaterna erkänna det intyg som utfärdats i detta avseende. De får dock för registrering av fordonet inom sina territorier kräva ytterligare provningar som inte omfattas av intyget.

75 Även om domen i målet Schloh är av tidigare datum än direktiv 96/96 är den av betydelse också här. I domen i det målet,(22) uttalade domstolen att det kunde vara motiverat att vid registrering i en annan medlemsstat av ett fordon som varit i trafik sedan den föregående provningen kontrollera att fordonet inte har skadats och är i gott skick, förutsatt att en liknande provning krävs för fordon av nationellt ursprung som under samma förhållanden inställs för registrering.

76 Om detta synsätt tillämpas på det nu aktuella målet framkommer att när fordon som leasats från ett tyskt bolag registreras i Österrike för att hyrestagaren har sitt hemvist där, och detta fordon har blivit godkänt vid trafiksäkerhetsprovningar i Tyskland, kan det icke desto mindre vara motiverat för de österrikiska myndigheterna att ålägga ytterligare provningar i) för att kontrollera att fordonet uppfyller de krav som ställs på fordon registrerade i Österrike och som inte omfattas av bilaga II till direktiv 96/96 eller av de tyska provningarna och/eller ii) för att kontrollera att fordonets skick inte har försämrats sedan det genomgick provning i Tyskland, om det har varit i trafik under tiden däremellan och förutsatt att fordon som tidigare genomgått provning i Österrike och omregistrerats där måste genomgå en liknande provning.

Skatten på normal bränsleförbrukning

- Förekomsten av en inskränkning

77 Vid första anblicken verkar kanske denna skatt inte diskriminerande eftersom den uppenbarligen tillämpas på exakt samma sätt på fordonsleasingtjänster som tillhandahålls inom Österrike som på gränsöverskridande fordonsleasingtjänster.

78 Detta i sig innebär emellertid inte att skatten inte verkar avskräckande på den gränsöverskridande handeln. En åtgärd behöver inte vara diskriminerande för att komma i konflikt med artikel 49 EG.(23) Det faktum att det rör sig om en engångsskatt innebär dessutom, som ASL och kommissionen påpekat, att ett österrikiskt leasingföretag kommer att kunna leasa fordon gång på gång eller sälja dem i Österrike utan ytterligare betalning, medan en tysk konkurrent som kanske inte avser att bruka eller förfoga över sina fordon på detta sätt kommer att ha fått betala samma skattebelopp - upp till 16 procent av fordonets värde - möjligen för en mycket kort leasingperiod. Skatten är alltså en börda som troligen kommer att avskräcka alla dem som inte önskar leasa och/eller sälja sina fordon endast i Österrike från att tillhandahålla sina leasingtjänster på andra sidan den österrikiska gränsen.

- Motivering

79 Skatter som påförs motorfordon kan delas in i olika kategorier. Mervärdesskatt tas ut vid försäljningen av ett fordon eller tillhandahållandet av en leasingtjänst beroende på var den avgörande händelsen inträffar och i enlighet med gemenskapsbestämmelserna i sjätte mervärdesskattedirektivet. Andra skatter kan tas ut i samband med att fordonet registreras eller sätts i trafik och/eller periodiskt på grund av att det förblir registrerat eller i trafik. Sådana skatter har inte varit föremål för någon gemenskapsharmonisering men måste under alla förhållanden vara icke-diskriminerande.(24)

80 ASL har anfört att skatten på normal bränsleförbrukning är en förtäckt höjning av mervärdesskatten som står i strid med artikel 12.3 a i sjätte mervärdesskattedirektivet, enligt vilken det endast är tillåtet att tillämpa en grundskattesats och två reducerade skattesatser. Grundskattesatsen för mervärdesskatt i Österrike är 20 procent och ASL har påstått att skatten på normal bränsleförbrukning har införts för att kompensera upphävandet av den tidigare förhöjda skattesatsen om 32 procent som gällde särskilt vid försäljning eller uthyrning av motorfordon. Skatten utgör dessutom en viss procent av fordonets värde.

81 Den nationella domstolens fråga avser emellertid förenligheten av de österrikiska kraven med gemenskapsbestämmelserna om friheten att tillhandahålla tjänster. Den omständigheten att en skatt kanske inte är förenlig med bestämmelserna i mervärdesskattedirektiven har inte i sig någon betydelse för den frågan. Frågan om mervärdesskatten synes inte heller ha uppkommit vid den nationella domstolen. Enligt min mening skulle det inte vara riktigt om domstolen meddelade ett avgörande i frågan huruvida vad som synes vara en miljöskatt, i vars beräkning det finns ett värdeinslag, är förenligt med mervärdesskattedirektiven, eftersom denna fråga inte har uppkommit

i målet vid den nationella domstolen och saknar betydelse för de frågor som hänskjutits för förhandsavgörande, och då medlemsstaterna inte har beretts tillfälle att yttra sig i den frågan.

82 Även om skattebeloppet varierar beroende på fordonets värde varierar det också mycket påtagligt beroende på fordonets normala bränsleförbrukning. Det kan alltså avskräcka från förvärv av fordon som i orimlig grad är skadliga för miljön. Enligt den österrikiska regeringen var detta skälet till att skatten infördes. Såvitt avser leasade fordon hänför sig dessutom värdeinslaget i beräkningen till fordonets värde och inte till det belopp som debiteras för tillhandahållande av tjänsten.(25) Det kan därför inte anses som en omsättningsskatt på tillhandahållandet av tjänsten i den mening som avses i mervärdesskattedirektiven.

83 Den österrikiska regeringen har anfört att ändamålet med skatten på normal bränsleförbrukning är att främja att ekologiska hänsyn iakttas vid förvärv av privata motorfordon genom köp eller leasing. Det har ännu inte skett någon gemenskapsharmonisering av sådana skatter men det råder inget tvivel om att dessa skatter bidrar till att uppnå det i artikel 2 EG uppsatta gemenskapsmålet att främja "en hög nivå i fråga om miljöskydd och förbättring av miljöns kvalitet" och att de faktiskt är en reaktion på den utbredda allmänna och internationella oro som finns i detta hänseende. En sådan skatt är i princip motiverad av tvingande hänsyn till allmänintresset och förefaller dessutom ändamålsenlig för att uppnå de eftersträlvade målen. En förhållandevis hög skatt som ökar i förhållande till den bränsleförbrukning som angetts för fordonet kommer nämligen troligen att uppmuntra till förvärv av de fordon som har lägst bränsleförbrukning.

84 Både ASL och kommissionen har dock pekat på att skatten på normal bränsleförbrukning tas ut med samma skattesats oavsett hur länge fordonet brukas eller är registrerat i Österrike. För fordonsleasingföretag kan likväl avskrivningen av skatten variera avsevärt beroende på denna tidslängd. I de fall där det är känt att ett fordon kommer att registreras och finnas i Österrike endast under en begränsad tid borde åtgärder följaktligen vidtas för att åstadkomma en proportionerlig beskattning.

85 Jag delar i princip den åsikten även om den inte bör uppfattas som att den nödvändigtvis innebär att det finns ett direkt eller bestämt samband mellan skatten på normal bränsleförbrukning å ena sidan och längden eller omfattningen av fordonets miljöskadliga användning i Österrike å andra sidan. Vad som krävs är att åtgärderna inte inskränker friheten att tillhandahålla tjänster genom att gå utöver vad som är nödvändigt för att uppnå ett legitimt mål. I förevarande fall tycks målet med skatten vara att försöka förhindra förvärv eller innehav av fordon med hög bränsleförbrukning snarare än själva bruket av dem (något som mer effektivt skulle kunna förhindras genom en skatt på själva bränslet). Ett sådant mål skulle kunna uppnås utan diskriminering av utländska fordonsleasingföretag exempelvis om skatten togs ut som en periodisk skatt med avseende på fordonets fortsatta registrering. För att skatten skall vara motiverad måste, oavsett om den tas ut på detta eller på ett annat sätt, åtgärder vidtas för att tillse att skatten tas ut på ett sådant sätt att den inte belastar de fordon som leasats från andra medlemsstater mer än de fordon som leasats inom Österrike, med beaktande av den tid under vilken varje fordon brukas i Österrike.

Förslag till avgörande

86 Mot bakgrund av samtliga ovan angivna överväganden föreslår jag att domstolen i förevarande mål skall besvara Handelsgericht Wien enligt följande:

Ett nationellt krav på att ett fordon som en person hemmahörande i en medlemsstat A leasar från en uthyrare hemmahörande i en medlemsstat B för att brukas i medlemsstat A måste registreras i denna medlemsstat i en persons namn som är hemmahörande där är i princip motiverat av tvingande hänsyn till allmänintresset, trots att det innebär en inskränkning av friheten att tillhandahålla tjänster enligt artikel 49 EG. Ett sådant krav får dock inte förenas med andra villkor som ytterligare inskränker denna frihet annat än om dessa villkor också är motiverade av liknande

hänsyn och inte går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå det eftersträvade målet. Exempel på villkor som inte är tillåtna på dessa grunder är följande:

- En tidsfrist för registrering som är så kort att det på grund av alla formaliteter som måste fullgöras blir omöjligt eller oskäligt betungande att iaktta den.

- Ett förbud att registrera ett fordon i uthyrarens namn när denne saknar hemvist eller verksamhet i medlemsstat A om inte uthyrarens rättigheter som ägare blir ändamålsenligt skyddade på annat sätt.

- Ett krav på försäkring av fordonet som inte är förenligt med bestämmelserna om frihet att tillhandahålla försäkringstjänster inom gemenskapen.

- Ett krav på att fordonet skall genomgå en trafiksäkerhetsprovning som är en kopia av provningar som redan utförts i medlemsstat B, förutom sådana provningar som rör fordon som varit i trafik sedan den föregående provningen och som även är tillämpliga när uthyraren är hemmahörande i medlemsstat A.

- Betalning av en skatt på upp till 16 procent av fordonets värde, om inte åtgärder vidtas för att tillse att skatten tas ut på ett sådant sätt att den inte belastar fordon som leasats från medlemsstat B mer än fordon som leasats inom medlemsstat A, med beaktande av den tid under vilken varje fordon brukas i medlemsstat A.

(1) - Dom av den 11 mars 1980 i mål 104/79, Foglia (REG 1980, s. 745; svensk specialutgåva, volym 5, s. 73), och av den 16 december 1981 i mål 244/80, Foglia (REG 1981, s. 3045; svensk specialutgåva, volym 6, s. 243). Se även exempelvis dom av den 18 oktober 1990 i de förenade målen C-297/88 och C-197/89, Dzodzi (REG 1990, s. I-3763; svensk specialutgåva, volym 10, s. 531), punkt 40, och av den 7 mars 1996 i mål C-118/94, Associazione Italiana per il WWF m.fl. (REG 1996, s. I-1223), punkt 15, och av den 28 mars 1996 i mål C-129/94, Ruiz Bernáldez (REG 1996, s. I-1829), punkt 7.

(2) - Dom av den 9 februari 1995 i mål C-412/93, Leclerc-Siplec (REG 1995, s. I-179), punkterna 8-16.

(3) - Dom av den 17 juli 1997 i mål C-190/95, Aro Lease (REG 1997, s. I-4383), punkterna 11 och 18. Se även dom av den 7 maj 1998 i mål C-390/96, Lease Plan (REG 1998, s. I-2553), punkt 25.

(4) - Rådets sjätte direktiv 77/388/EEG av den 17 maj 1977 om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning rörande omsättningsskatter - Gemensamt system för mervärdesskatt: enhetlig beräkningsgrund (EGT L 145, s. 1; svensk specialutgåva, område 9, volym 1, s. 28)

(5) - Dom av den 26 oktober 1999 i mål C-294/97, Eurowings Luftverkehrs (REG 1999, s. I-7447), punkt 33.

(6) - Se för ett nyare exempel dom av den 15 mars 2001 i mål C-165/98, Mazzoleni och ISA (REG 2001, s. I-2189), punkterna 25 och 26.

(7) - Se senast dom av den 3 oktober 2000 i mål C-58/98, Corsten (REG 2000, s. I-7919), punkt 33 samt den rättspraxis som anges där.

(8) - Av kommissionen ingivna siffror visar att beskattningsnivån beroende på vilken medlemsstat det rör sig om kan variera mellan 15 procent och 218 procent av bilens nettopris.

(9) - EGT C 143, 1996, s. 4, se s. 12.

(10) - Rådets direktiv 83/182/EEG av den 28 mars 1983 om skattebefrielser inom gemenskapen för vissa transportmedel som tillfälligt införs från en annan medlemsstat (EGT L 105, s. 59; svensk specialutgåva, område 9, volym 1, s. 112). Definitionen av vad som skall avses med normalt hemvist återfinns i artikel 7.1. Se även dom av den 23 april 1991 i mål C-297/89, Ryborg (REG 1991, s. I-1943), och den nyligen meddelade domen av den 12 juli 2001 i mål C-262/99, Louloudakis (REG 2001, s. I-0000).

(11) - Se ovan fotnot 11.

(12) - Se artiklarna 3 och 4.

(13) - 59 § första stycket KFG.

(14) - Rådets första direktiv 73/239/EEG av den 24 juli 1973 om samordning av lagar och andra författningar angående rätten att etablera och driva verksamhet med annan direkt försäkring än livförsäkring (EGT L 228, s. 3; svensk specialutgåva, område 6, volym 1, s. 146), rådets andra direktiv 88/357/EEG av den 22 juni 1988 om samordning av lagar och andra författningar som avser annan direkt försäkring än livförsäkring, och med bestämmelser avsedda att göra det lättare att effektivt utöva friheten att tillhandahålla tjänster samt om ändring av direktiv 73/239/EEG (EGT L 172, s. 1; svensk specialutgåva, område 6, volym 2, s. 175), och rådets direktiv 92/49/EEG av den 18 juni 1992 om samordning av lagar och andra författningar som avser annan direkt försäkring än livförsäkring samt om ändring av direktiv 73/239/EEG och 88/357/EEG (tredje direktivet om annan direkt försäkring än livförsäkring) (EGT L 228, s. 1; svensk specialutgåva, område 6, volym 3, s. 160). Se särskilt artiklarna 4 och 5 i direktiv 92/49 genom vilka artiklarna 6 och 7 i direktiv 73/239 ändras.

(15) - Rådets direktiv 72/166/EEG av den 24 april 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet (EGT L 103, s. 1; svensk specialutgåva, område 6, volym 1, s. 111).

(16) - Rådets andra direktiv 84/5/EEG av den 30 december 1983 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om ansvarsförsäkring för motorfordon (EGT L 8, s. 17; svensk specialutgåva, område 6, volym 2, s. 90).

(17) - Rådets tredje direktiv 90/232/EEG av den 14 maj 1990 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon (EGT L 129, s. 33; svensk specialutgåva, område 13, volym 19, s. 189)..

(18) - I dess lydelse enligt rådets direktiv 90/618/EEG av den 8 november 1990 om ändring, särskilt såvitt avser ansvarsförsäkring för motorfordon, av direktiv 73/239/EEG och direktiv 88/357/EEG, vilka avser samordning av lagar och andra författningar angående annan direkt försäkring än livförsäkring (EGT L 330, s. 44; svensk specialutgåva, område 6, volym 3, s. 62).

(19) - Dom av den 12 juni 1986 i mål 50/85, Schloh (REG 1986, s. 1855), punkt 12.

(20) - Se punkt 13 i domen.

(21) - Rådets direktiv 96/96/EG av den 20 december 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet (EGT L 46, s. 1). Tidsfristen för dess införlivande var den 9 mars 1998, även om liknande krav hade funnits enligt tidigare lagstiftning.

(22) - Se ovan fotnot 20. Se särskilt punkterna 14-16 i domen.

(23) - Se ovan punkt 39 samt fotnot 8.

(24) - Se exempelvis dom av den 11 december 1990 i mål C-47/88, kommissionen mot Danmark (REG 1990, s. I-4509), eller av den 15 juni 1999 i mål C-421/97, Tarantik (REG 1999, s. I-3633).

(25) - Se 1 § andra stycket och 5 § andra stycket NoVAG.