

|

61999J0451

Domstolens Dom (Femte Afdeling) af 21. marts 2002. - 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

Sammendrag

Parter

Dommens præmisser

Afgørelse om sagsomkostninger

Afgørelse

Nøgleord

1. Fri udveksling af tjenesteydelser - traktatens bestemmelser - anvendelsesområde - leasing - omfattet

(Art. 50 EF)

2. Fri udveksling af tjenesteydelser - restriktioner - pligt til indregistrering i den medlemsstat, hvor køretøjet anvendes, når det er leaset af en virksomhed, der har hjemsted i en anden medlemsstat - berettigelse - medlemsstaternes kompetence til at pålægge afgifter som led i beskattningen af motorkøretøjer - betingelser vedrørende frist til indregistrering, leasingselskabets hjemsted eller forretningssted, forsikring, teknisk kontrol og forbrugsafgift - ulovligt - kriterier

(Art. 49 EF-55 EF)

Sammendrag

1. Leasing udgør en tjenesteydelse i artikel 50 EF's forstand. Leasing består nemlig af en økonomisk præstation leveret mod vederlag. Det forhold, at denne aktivitet indebærer, at udlejerens afleverer varer til lejerens, kan ikke afkræfte denne kvalificering, idet leveringen ikke så meget vedrører varerne som lejerens anvendelse heraf, idet de nævnte varer forbliver udlejerens ejendom.

(jf. præmis 18)

2. Når et køretøj, der er leaset hos et selskab med hjemsted i en medlemsstat, reelt anvendes på en anden medlemsstats vejnet, kan denne sidstnævnte bestemme, at dette køretøj skal være indregistreret på dens område, såfremt indregistreringen forekommer at være et naturligt led i den beskatningsbeføjelse, som medlemsstaterne under overholdelse af fællesskabsretten frit kan udøve på området for beskatning af køretøjer. Traktatens bestemmelser vedrørende den frie udveksling af tjenesteydelser (artikel 49 EF-55 EF) er imidlertid til hinder for en medlemsstats lovgivning, der i et sådant tilfælde underlægger indregistreringen en eller flere af følgende betingelser:

- en så kort frist til indregistrering, at det reelt gøres umuligt eller urimeligt vanskeligt at overholde de pålagte forpligtelser under hensyn til de formaliteter, der skal opfyldes

- et krav om bopæl eller hjemsted i den medlemsstat, hvor køretøjet anvendes, for den person, i hvis navn køretøjet dér er indregistreret, idet dette krav tvinger leasingvirksomheden til enten at have hovedforretningssted i denne medlemsstat eller indvillige i, at køretøjet indregistreres i lejerens navn med den heraf følgende begrænsning af virksomhedens rettigheder over køretøjet

- pligt til at forsikre køretøjet i et forsikringselskab, der er godkendt i den medlemsstat, hvor køretøjet anvendes, såfremt denne forpligtelse indebærer, at forsikringselskabet skal have sit hovedforretningssted i denne medlemsstat, idet den betragtes som oprindelsesstat i henhold til direktiverne om andre forsikringer end livsforsikring, og dér råde over en »administrativ tilladelse«

- tvungen teknisk kontrol, når køretøjet allerede har været genstand for en teknisk kontrol i den medlemsstat, hvor leasingelskabet har hjemsted, medmindre formålet hermed er at kontrollere, at køretøjet opfylder de betingelser, der er fastlagt for køretøjer, der er indregistreret i den medlemsstat, hvor køretøjet anvendes, og som ikke er omfattet af kontrollen i den medlemsstat, hvor leasingelskabet har hjemsted, og/eller at køretøjets stand ikke er forværret, efter at det blev kontrolleret i denne sidstnævnte medlemsstat, såfremt det i mellemtiden er blevet anvendt på offentlig vej, under forudsætning af, at en tilsvarende kontrol kræves, når et køretøj, der tidligere er blevet kontrolleret i den medlemsstat, hvor køretøjet anvendes, anmeldes til indregistrering i denne stat

- betaling i den medlemsstat, hvor køretøjet anvendes, af en forbrugsafgift, hvis beløb ikke er proportionalt med varigheden af køretøjets indregistrering i den nævnte stat.

(jf. præmis 40-42, 46 og 71 samt domskonkl.)

Parter

I sag C-451/99,

angående en anmodning, som Handelsgericht Wien (Østrig) i medfør af artikel 234 EF har indgivet til Domstolen for i den for nævnte ret verserende sag,

Cura Anlagen GmbH

mod

Auto Service Leasing GmbH (ASL),

at opnå en præjudiciel afgørelse vedrørende fortolkningen af artikel 49 EF-55 EF og artikel 28 EF,

har

DOMSTOLEN (Femte Afdeling)

sammensat af formanden for Fjerde Afdeling, S. von Bahr, som fungerende formand for Femte Afdeling, og dommerne D.A.O. Edward, A. La Pergola, M. Wathelet (refererende dommer) og C.W.A. Timmermans,

generaladvokat: F.G. Jacobs

justitssekretær: assisterende justitssekretær H. von Holstein,

efter at der er indgivet skriftlige indlæg af:

- Auto Service Leasing GmbH (ASL) ved Rechtsanwalt H. Asenbauer

- den østrigske regering ved A. Längle, som befuldmægtiget

- den belgiske regering ved A. Snoecx, som befuldmægtiget

- den danske regering ved J. Molde, som befuldmægtiget

- den finske regering ved T. Pynnä, som befuldmægtiget

- Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved M. Patakia, som befuldmægtiget, bistået af Rechtsanwalt B. Wägenbaur,

på grundlag af retsmøderapporten,

efter at der i retsmødet den 21. juni 2001 er afgivet mundtlige indlæg af Auto Service Leasing GmbH (ASL) ved H. Asenbauer, af den belgiske regering ved F. van de Craen, som befuldmægtiget, og af Kommissionen ved M. Patakia, bistået af B. Wägenbaur,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 25. september 2001,

afsagt følgende

Dom

Dommens præmisser

1 Ved kendelse af 10. november 1999, indgået til Domstolens Justitskontor den 26. november 1999, har Handelsgericht Wien i medfør af artikel 234 EF stillet et præjudicielt spørgsmål vedrørende fortolkningen af artikel 49 EF-55 EF og artikel 28 EF.

2 Dette spørgsmål er blevet rejst i en tvist mellem Cura Anlagen GmbH (herefter »Cura Anlagen«), der har hjemsted i Østrig, og Auto Service Leasing GmbH (herefter »ASL«), der er et selskab med

hjemsted i Tyskland, og som ikke har noget driftssted i Østrig, vedrørende opfyldelsen af en aftale om leasing af et motorkøretøj, der er indgået mellem disse to selskaber.

Retsforskrifterne

3 I henhold til § 79 i Kraftfahrgesetz 1967 (den østrigske lov om motorkøretøjer, herefter »KFG«) er det alene tilladt i Østrig at anvende et køretøj med udenlandske nummerplader, der ikke har nogen fast opholdsplads i Østrig, i højst ét år.

4 KFG's § 82, stk. 8, præciserer, at et køretøj med udenlandske nummerplader, der er indført i Østrig af en juridisk person, som har hjemsted i denne medlemsstat, højst må anvendes i Østrig i tre dage. Efter udløbet af denne periode skal de udenlandske nummerplader afmonteres og afleveres til den kompetente myndighed, og hvis køretøjet fortsat skal anvendes i Østrig, skal det indregistreres dér i overensstemmelse med KFG's § 37.

5 Indregistreringen af et køretøj i Østrig er underlagt følgende betingelser:

- Den juridiske person, i hvis navn køretøjet skal indregistreres, skal være den retmæssige ejer heraf og skal have hjemsted i Østrig eller i det mindste dér have hovedforretningssted (KFG's § 37, stk. 2).

- Køretøjet skal være dækket af en lovpligtig ansvarsforsikring, der er tegnet hos et forsikringsselskab, der er godkendt i Østrig [KFG's § 37, stk. 2, litra b), §§ 59 og 61].

- Køretøjet skal have været genstand for en kontrol vedrørende trafik- og driftssikkerheden, hvor det er fastslået, at køretøjet overholder støj- og forureningsnormerne [KFG's § 37, stk. 2, litra h), og § 57]

- Der skal være betalt en forbrugsafgift [KFG's § 37, stk. 2, litra d), og § 1, nr. 3 og nr. 5, litra f), i Normverbrauchabgabegesetz (den østrigske lov om forbrugsafgift, herefter »NoVAG«)].

6 For så vidt angår denne sidste betingelse fremgår det af NoVAG's §§ 1 og 2, med forbehold for undtagelserne i samme lovs § 3, at der skal betales en forbrugsafgift for alle køretøjer, der leveres mod vederlag, leases i henhold til en kommerciel aftale eller indregistreres for første gang i Østrig.

7 I overensstemmelse med NoVAG's § 5 udgør afgiften en procentdel af den pris, der er betalt for køretøjet, såfremt det er nyt, eller dets handelsværdi uden moms i de øvrige tilfælde. I henhold til NoVAG's § 6, stk. 2, er denne procentdel forskellig alt efter køretøjets brændstoftype og -forbrug. Afgiftsbeløbet kan i henhold til NoVAG's § 6, stk. 3, ikke overstige 16% af køretøjets værdi.

Tvisten i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål

8 I februar 1999 indgik ASL og Cura Anlagen en leasingaftale, hvorefter ASL i 36 måneder udlejede en personbil (konkret en Audi A3), der var indregistreret i Tyskland, til Cura Anlagen mod Cura Anlagens betaling af et fast månedligt beløb, der omfattede udgifterne til den lovpligtige ansvarsforsikring, hvortil kom et yderligere beløb for hver 1 000 km, køretøjet kørte ud over et vist kilometerantal.

9 Det var aftalt, at Cura Anlagen, der skulle tage køretøjet i besiddelse hos ASL i München, fortrinsvis skulle anvende det i Østrig. Det var ligeledes aftalt, at køretøjet i aftalens løbetid skulle forblive indregistreret i ASL's navn og således fortsat være forsynet med tyske nummerplader.

10 Cura Anlagen kunne efter i februar 1999 at have indført køretøjet i Østrig ikke anvende det dér i overensstemmelse med aftalens indhold på grund af bestemmelserne i KFG, der forbyder brugen i Østrig af køretøjer med udenlandske nummerplader ud over tre dage.

11 Cura Anlagen anlagde derfor sag ved Handelsgericht Wien med påstand om, at ASL accepterede, at det leasede køretøj blev indregistreret i Østrig i Cura Anlagens navn, og at der i denne anledning blev betalt den skyldige forbrugsafgift på 2 460 EUR, eller at ASL indregistrerede køretøjet i Østrig i eget navn og for egen regning. Cura Anlagen nedlagde subsidiært påstand om, at leasingaftalen blev ophævet.

12 ASL nedlagde påstand om frifindelse. Selskabet gjorde gældende, at bestemmelserne i KFG's §§ 37, 79 og § 82, stk. 8, gjorde grænseoverskridende leasing af køretøjer så vanskelig, at det praktisk talt var umuligt at præstere denne ydelse i Østrig, således at disse bestemmelser ikke måtte anvendes, idet de var i strid med den frie udveksling af tjenesteydelser og subsidiært med varernes frie bevægelighed.

13 Det er under disse omstændigheder, at Handelsgericht Wien har besluttet at udsætte sagen og stille Domstolen følgende præjudicielle 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?«

Sagens genstand og antagelsen af det præjudicielle spørgsmål til realitetsbehandling

14 Den østrigske regering har indledningsvis gjort gældende, at anmodningen om en præjudiciel afgørelse skal afvises af tre årsager.

15 Regeringen har for det første anført, at det stillede spørgsmål, idet det vedrører fortolkningen af artikel 28 EF om varernes frie bevægelighed, ikke er relevant for afgørelsen af tvisten i hovedsagen.

16 Ifølge fast retspraksis tilkommer det udelukkende den nationale retsinstans, for hvilken en tvist er indbragt, og som har ansvaret for den retsafgørelse, som skal træffes, på grundlag af omstændighederne i den konkrete sag at vurdere, såvel om en præjudiciel afgørelse er nødvendig for, at den kan afsige dom, som relevansen af de spørgsmål, den forelægger Domstolen. Domstolen har imidlertid udtalt, at den ikke kan træffe afgørelse vedrørende et præjudicielt spørgsmål fra en national retsinstans, når det klart fremgår, at den af den nationale retsinstans ønskede fortolkning eller vurdering af en fællesskabsbestemmelser gyldighed savner enhver forbindelse med realiteten i hovedsagen eller dennes genstand, når problemet er af hypotetisk karakter, eller når Domstolen ikke råder over de faktiske og retlige oplysninger, som er nødvendige for, at den kan give en brugbar besvarelse af de stillede spørgsmål (jf. bl.a. dom af 13.7.2000, sag C-36/99, *Idéal tourisme*, Sml. I, s. 6049, præmis 20, og den deri nævnte retspraksis).

17 Det skal i denne forbindelse anføres, at den forelæggende ret med sit spørgsmål nærmere bestemt ønsker oplyst, om den østrigske lovgivning medfører begrænsninger i samhandelen mellem medlemsstaterne, og i givet fald om de kan anses for berettigede. Retten spørger med dette formål Domstolen, om en lovgivning som den i hovedsagen omhandlede er i overensstemmelse med enten artikel 49 EF-55 EF eller artikel 28 EF-31 EF, alt efter om leasing af køretøjer udgør præstation af tjenesteydelser eller levering af varer.

18 Det skal imidlertid præciseres, at leasing udgør en tjenesteydelse i artikel 50 EF's forstand. Leasing består nemlig af en økonomisk præstation leveret mod vederlag. Det forhold, at denne aktivitet indebærer, at udlejerens afleverer varer til lejerens, konkret i tvisten i hovedsagen et køretøj, kan ikke afkræfte denne kvalificering, idet leveringen ikke så meget vedrører varerne selv som lejerens anvendelse heraf, idet de nævnte varer forbliver udlejerens ejendom.

19 Domstolen har endvidere allerede udtalt, at udlejning af køretøjer ved leasing er en tjenesteydelse i henhold til artikel 9 i Rådets sjette direktiv 77/388/EØF af 17. maj 1977 om harmonisering af medlemsstaternes lovgivning om omsætningsafgifter - Det fælles merværdiafgiftssystem: ensartet beregningsgrundlag (EFT L 145, s. 1, herefter »sjette momsdirektiv«), idet disse tjenesteydelser i det væsentlige består i, at kontrakterne forhandles, udfærdiges, underskrives og gennemføres, samt i, at kunderne fysisk får stillet de aftalte køretøjer til rådighed, idet disse forbliver leasingselskabets ejendom (dom af 17.7.1997, sag C-190/95, ARO Lease, Sml. I, s. 4383, præmis 11 og 18).

20 Det følger heraf, at det præjudicielle spørgsmål skal anses for alene at have fortolkningen af artikel 49 EF-55 EF til genstand.

21 Den østrigske regering har dernæst anført, at tvisten i hovedsagen vedrører fortolkningen og opfyldelsen af en privatretlig aftale, der ikke har nogen forbindelse med det præjudicielle spørgsmål.

22 Det skal i denne forbindelse bemærkes, at i medfør af artikel 234 EF kan en national ret i en medlemsstat, hvis der for den rejses et spørgsmål om fortolkningen af traktaten eller af afledte retsakter udstedt af Fællesskabets institutioner, anmode Domstolen om at afgøre spørgsmålet, hvis retten skønner, at en afgørelse er nødvendig, før den afsiger dom (jf. bl.a. dom af 9.2.1995, sag C-412/93, Leclerc-Siplec, Sml. I, s. 179, præmis 9).

23 Inden for rammerne af denne forelæggelsesprocedure er den nationale retsinstans, som er den eneste, der har direkte kendskab til sagens omstændigheder, bedst i stand til med fuldt kendskab til sagen at vurdere nødvendigheden af en præjudiciel afgørelse som forudsætning for at kunne afsige dom (jf. bl.a. Leclerc-Siplec-dommen, præmis 10).

24 Herudover er det, således som generaladvokaten har understreget i punkt 23 i forslaget til afgørelse, vigtigt for en national ret, der skal bestemme, om en aftale skal opfyldes eller annulleres, at vide, om de nationale bestemmelser, der forekommer at være til hinder for denne opfyldelse, er forenelige med fællesskabsretten. Spørgsmålet er derfor relevant.

25 Den østrigske regering har endelig bestridt den reelle karakter af tvisten i hovedsagen, der ifølge regeringen i vidt omfang er konstrueret.

26 I denne forbindelse har Domstolen udtalt, at det påhviler denne, med henblik på at prøve sin egen kompetence, at undersøge de omstændigheder, hvorunder den forelæggende ret har henvendt sig. For ånden i det samarbejde, som anmodningen om en præjudiciel afgørelse skal gennemføres i, kræver, at den forelæggende ret tager hensyn til, at det er Domstolens opgave at bidrage til justitsforvaltningen i medlemsstaterne, men ikke at udøve responderende virksomhed vedrørende generelle eller hypotetiske spørgsmål (dom af 3.2.1983, sag 149/92, Robards, Sml. s.

171, præmis 19, og af 16.7.1992, sag C-83/91, Meilicke, Sml. I, s. 4871, præmis 25).

27 I denne sag kan det ikke nægtes - selv om visse forhold i sagsakterne kunne give grund til at tro, at den situation, der ligger bag tvisten i hovedsagen, er konstrueret med henblik på fra Domstolen at opnå en afgørelse af et fællesskabsretligt spørgsmål af almen interesse - at der findes en reel aftale, hvis opfyldelse eller annullation ubestrideligt afhænger af et fællesskabsretligt spørgsmål.

28 Det fremgår af ovenstående betragtninger, at det præjudicielle spørgsmål kan antages til realitetsbehandling.

Realiteten

29 Ifølge fast retspraksis er artikel 49 EF til hinder for anvendelse af nationale bestemmelser, som uden at være begrundet i objektive hensyn begrænser en tjenesteyders muligheder for effektivt at udøve denne frihed (jf. bl.a. dom af 5.10.1994, sag C-381/93, Kommissionen mod Frankrig, Sml. I, s. 5145, præmis 16).

30 Artikel 49 EF er også til hinder for anvendelse af nationale bestemmelser, som bevirker, at levering af tjenesteydelser mellem medlemsstater bliver vanskeligere end levering af tjenesteydelser internt i en medlemsstat (dommen i sagen Kommissionen mod Frankrig, præmis 17).

31 Artikel 46 EF, der i henhold til artikel 55 EF finder anvendelse på området, tillader imidlertid begrænsninger, der er begrundet i hensynet til den offentlige orden, den offentlige sikkerhed eller den offentlige sundhed, idet det præciseres, at de foranstaltninger, der træffes i henhold til denne artikel, ikke må stå i misforhold til det tilsigtede mål. Artikel 46 EF skal, som en undtagelsesbestemmelse til et grundlæggende traktatfæstet princip, fortolkes således, at dens virkninger begrænses til, hvad der er nødvendigt for at værne om de hensyn, det er dens formål at beskytte (jf. i denne retning dom af 26.4.1988, sag 352/85, Bond van Adverteerders m.fl., Sml. s. 2085, præmis 36).

32 Endvidere fremgår det af fast retspraksis, at begrænsninger i den frie udveksling af tjenesteydelser, der følger af nationale bestemmelser, der finder anvendelse uden forskel, kun kan accepteres, såfremt disse foranstaltninger er berettiget af tvingende almene hensyn, og såfremt de overholder proportionalitetsprincippet, dvs. er egnede til at sikre virkeliggørelsen af det mål, de forfølger, og ikke går videre end nødvendigt for at nå dette mål (jf. i denne retning bl.a. dom af 30.11.1995, sag C-55/94, Gebhard, Sml. I, s. 4165, præmis 37, og af 21.10.1999, sag C-67/98, Zenatti, Sml. I, s. 7289, præmis 29).

33 Det skal derfor efterprøves, om en lovgivning som den i hovedsagen omhandlede udgør en hindring for den frie udveksling af tjenesteydelser, og om en sådan hindring i givet fald kan tillades som en undtagelsesforanstaltning, der er udtrykkeligt fastsat i traktaten, eller er berettiget i overensstemmelse med Domstolens praksis på grund af tvingende almene hensyn.

34 Det skal på den ene side anføres, at den østrigske lovgivning, der er omhandlet i hovedsagen, ikke alene forbyder, at en virksomhed, der har hjemsted i Østrig, dér anvender et køretøj, der er indregistreret i en anden medlemsstat, ud over en vis periode, men endvidere underlægger muligheden for at indregistrere dette køretøj i Østrig flere betingelser, som lovgivningen opregner, hvis køretøjet ikke skal være omfattet af dette forbud.

35 Det skal på den anden side bemærkes, at tvisten i hovedsagen alene vedrører den situation, der er skabt af en leasingaftale med en varighed på tre år, der er indgået mellem et selskab med hjemsted i Østrig og et selskab, der har hjemsted i en anden medlemsstat, og som vedrører et køretøj, der er beregnet til fortrinsvis at blive anvendt i Østrig. Almindelige lejeaftaler af kort

varighed, såsom leje af et erstatningskøretøj hos et selskab, der har hjemsted i en anden medlemsstat, er ikke omfattet af tvisten.

36 Det lægges herefter til grund, at den forelæggende ret med sit spørgsmål nærmere bestemt ønsker oplyst, om traktatens bestemmelser vedrørende den frie udveksling af tjenesteydelser (artikel 49 EF-55 EF) er til hinder for en medlemsstats lovgivning som den i hovedsagen omhandlede, der pålægger en virksomhed, der har hjemsted i denne medlemsstat, og som leaser et køretøj, der er indregistreret i en anden medlemsstat, at indregistrere det i den førstnævnte medlemsstat for dér at kunne anvende køretøjet ud over en vis periode. Retten ønsker ligeledes oplyst, om de samme bestemmelser i traktaten er til hinder for en medlemsstats lovgivning som den i hovedsagen omhandlede, der pålægger en virksomhed, der har hjemsted i denne medlemsstat, og som leaser et køretøj, der er indregistreret i en anden medlemsstat, at indregistrere det i den førstnævnte medlemsstat og herved pålægger virksomheden en række betingelser.

Registreringspligten

37 Det er ubestridt, at forpligtelsen til at foretage indregistrering i den medlemsstat, hvor de køretøjer, der er leaset af en virksomhed, der har hjemsted i en anden medlemsstat, anvendes, medfører, at virksomhed med grænseoverskridende leasing vanskeliggøres.

38 Det skal hermed undersøges, om den begrænsning, der følger af denne forpligtelse, kan være berettiget.

39 Det skal herom anføres, at den finske regering har fremhævet den forbindelse, der er mellem registreringspligten og betalingen af afgifter i henhold til lovgivningen i den medlemsstat, hvor køretøjet anvendes. Regeringen har i denne forbindelse gjort gældende, at indregistreringen er nødvendig for at iværksætte beskatningen af køretøjer, og at denne følger det almindelige princip inden for den harmoniserede indirekte beskatning, hvorefter varerne sædvanligvis beskattes i den medlemsstat, hvor de forbruges, hvilket i denne sag medfører, at køretøjerne skal beskattes i den stat, hvor de reelt anvendes. Regeringen har tilføjet, at skatte- og afgiftskontrollen svækkes, hvis et køretøj, der principielt er afgiftspligtigt på grund af dets anvendelse på en medlemsstats område, ikke kan kræves indregistreret dér.

40 Det skal i denne forbindelse bemærkes, at beskatningen af motorkøretøjer - med undtagelse af køretøjer i en særlig midlertidig indførselssituation inden for Fællesskabet og motorkøretøjer, der udelukkende er beregnet til vejtransport af varer, og som har en samlet tilladt lastvægt på 12 tons eller derover, hvilke køretøjer ikke er omfattet af hovedsagen - ikke er blevet harmoniseret og er yderst forskellig fra en medlemsstat til en anden. Medlemsstaterne kan derfor frit udøve deres beskatningsbeføjelse inden for dette område under overholdelse af fællesskabsretten. Det står medlemsstaterne frit for at fordele denne beskatningsbeføjelse mellem sig på grundlag af kriterier såsom det område, hvorpå køretøjet reelt anvendes, eller førerens bopæl, der er forskellige bestanddele af territorialitetsprincippet, og indbyrdes indgå aftaler, der sikrer, at et køretøj alene er genstand for indirekte beskatning i en af de undertegnende stater.

41 Indregistreringen forekommer i denne forbindelse at være et naturligt led i udøvelsen af denne beskatningsbeføjelse. Indregistreringen letter kontrollen både for registreringsmedlemsstaten og for de andre medlemsstater, for hvilke indregistreringen i en medlemsstat er bevis for, at der i denne stat er betalt motorkøretøjsafgifter.

42 I en situation som den i hovedsagen omhandlede, nemlig når et køretøj, der er leaset hos et selskab med hjemsted i en medlemsstat, reelt anvendes på en anden medlemsstats vejnet, kan denne sidstnævnte derfor bestemme, at dette køretøj skal være indregistreret på dens område.

43 På baggrund af ovenstående betragtninger skal de øvrige hensyn, som den østrigske, belgiske, danske og finske regering samt Kommissionen har nævnt, navnlig vedrørende den offentlige orden og den offentlige sikkerhed, ikke behandles.

44 Det skal dog bedømmes, om den frist, som køretøjets bruger råder over til at indregistrere det i Østrig, kan være begrundet.

45 Det er i denne forbindelse tilstrækkeligt - med henblik på at give den forelæggende ret en besvarelse, der er nyttig for afgørelsen af den tvist, der verserer for den - at undersøge, om fristen på tre dage, der gælder for køretøjer, der er indført i Østrig af en juridisk person, der har hjemsted i denne medlemsstat, er berettiget, idet denne frist er den eneste, der er af relevans for situationen i hovedsagen.

46 Selv hvis der ikke findes fællesskabsretlige bestemmelser på området og i de tilfælde som den i hovedsagen omhandlede sag, hvor registreringspligten kan anses for at være forenelig med artikel 49 EF-55 EF, kan medlemsstaterne ikke fastsætte en så kort frist, at det reelt gøres umuligt eller urimeligt vanskeligt at overholde de pålagte forpligtelser under hensyn til de formaliteter, der skal opfyldes.

47 I tvisten i hovedsagen forekommer den frist på tre dage, der er fastsat i den østrigske lovgivning, urimelig kort og går klart ud over, hvad der er nødvendigt for at opfylde det formål, der forfølges med denne lovgivning. Den udgør derfor i dette omfang en ubegrundet hindring for den frie udveksling af tjenesteydelser, der er fastsat i artikel 49 EF-55 EF.

Den forpligtelse, der er forbundet med kravet om bopæl eller med leasingvirksomhedens forretningssted, medmindre det accepteres, at indregistrering af køretøjet sker i lejerens navn

48 KFG's § 37, stk. 2, pålægger en leasingvirksomhed, der har hjemsted i den anden medlemsstat - som i denne sag ASL - enten at have hovedforretningssted i Østrig eller indvillige i, at lejeren indregistrerer køretøjet i sit navn i Østrig, hvilket begrænser selskabets rettigheder som køretøjets ejer.

49 Den østrigske regering har anført, at det ofte er nødvendigt i tilfælde af færdselslovsovertrædelser at afkræve den person, i hvis navn køretøjet er indregistreret, oplysninger om førerens identitet på et givet tidspunkt. Det ville imidlertid være vanskeligt at få sådanne oplysninger, hvis den pågældende person havde hjemsted i en anden medlemsstat.

50 I denne forbindelse forekommer denne forpligtelse uforholdsmæssig i forhold til det formål, den østrigske regering har påberåbt sig.

51 Det er nemlig tilstrækkeligt - således som Kommissionen har foreslået - uden at det udgør en hindring for den frie udveksling af leasingydelser, at det leasede køretøj kan indregistreres i den medlemsstat, på hvis område det kører, i denne sag Østrig, i leasingvirksomhedens navn med angivelse af navn og adresse for den lejer, der pr. definition har bopæl i Østrig, og som i givet fald sammen med leasingvirksomheden er ansvarlig for at overholde de forpligtelser, der følger af køretøjets indregistrering og anvendelse.

52 Lejerens medansvar giver i øvrigt mulighed for i lige så høj grad at opfylde det formål, som den østrigske regering forfølger, således som det er beskrevet i denne doms præmis 49, såfremt køretøjet forbliver indregistreret i den medlemsstat, hvor leasingvirksomheden har hjemsted.

Den med forsikringen forbundne forpligtelse

53 Det fremgår af KFG's § 37, stk. 2, litra b), §§ 59 og 61, at det køretøj, der er leaset af en person, der har hjemsted i Østrig, og som anvender køretøjet i denne stat, skal være forsikret i et

forsikringssselskab, som dér er godkendt til at udøve denne virksomhed, for at køretøjet kan indregistreres i Østrig.

54 En sådan bestemmelse, der begrænser det frie valg af et forsikringssselskab, forhindrer leasingvirksomheder, der udlejer automobiler, og som har hjemsted i en anden medlemsstat, i at tilbyde deres ydelser til kunder, der har hjemsted eller bopæl i Østrig. Bestemmelsen kan således tvinge virksomheder, der driver autoleasing, og som har fordelagtige aftaler med forsikringssselskaber, der har hjemsted uden for Østrig, til at indgå aftaler, der er mindre fordelagtige.

55 Den eventuelle begrundelse for denne begrænsning skal bedømmes i lyset af de fællesskabsdirektiver, der regulerer præstationen af forsikringsydelser, navnlig motorkøretøjsforsikring (jf. senest Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/26/EF af 16.5.2000 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og om ændring af Rådets direktiv 73/239/EØF og 88/357/EØF (fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv) (EFT L 181, s. 65)), idet overholdelsen af pligten til at forsikre alle køretøjer, der anvendes på offentlig vej, kontrolleres og garanteres af myndighederne i den medlemsstat, hvor køretøjet er indregistreret.

56 Således som Kommissionen har bemærket, afhænger den fællesskabsretlige bedømmelse af den med forsikring forbundne forpligtelse af den betydning, der i den nationale lovgivning, der er omtvistet i hovedsagen, gives udtrykket »forsikringssselskab, der er godkendt«. Såfremt der med disse ord skal forstås, at forsikringssselskabet skal have sit hovedforretningssted i Østrig og råde over en »administrativ tilladelse« i denne stat som oprindelsesmedlemsstat i den forstand, hvori dette udtryk anvendes i direktiverne om skadesforsikring (jf. navnlig artikel 4 og 5 i Rådets direktiv 92/49/EØF af 18.6.1992 om samordning af love og administrative bestemmelser vedrørende direkte forsikringsvirksomhed bortset fra livsforsikring og om ændring af direktiv 73/239/EØF og 88/357/EØF (tredje skadesforsikringsdirektiv) (EFT L 228, s. 1)), skal det fastslås, at begrænsningen går ud over det, der er nødvendigt for at opfylde det forfulgte formål. Dette er imidlertid ikke tilfældet, hvis udtrykket »forsikringssselskab, der er godkendt«, betyder, at forsikringssselskabet skal opfylde de betingelser, der er fastsat i disse direktiver, for at tilbyde sine tjenesteydelser i en anden medlemsstat end den, hvori selskabet har hjemsted.

Forpligtelsen til teknisk kontrol

57 Det fremgår af ordlyden af KFG's § 37, stk. 2, litra h), og § 57 a, at indregistreringen af et køretøj afhænger af resultaterne af en kontrol vedrørende trafik- og driftssikkerheden, hvor det skal fastslås, at køretøjet overholder støj- og forureningsnormerne.

58 For så vidt angår grænseoverskridende leasing af automobiler foreskriver denne bestemmelse, at et køretøj, der er beregnet til leasing i Østrig, og som allerede har opfyldt den tekniske og miljømæssige kontrol, der er i kraft i en anden medlemsstat, skal underlægges en supplerende kontrol i Østrig. Denne forpligtelse gør det mindre attraktivt fra en anden medlemsstat at præstere leasingydelser vedrørende automobiler i Østrig og hindrer dermed den frie udveksling af tjenesteydelser.

59 Det skal i øvrigt bemærkes, at selv om færdselssikkerheden udgør et tvingende alment hensyn, der kan begrunde den pågældende hindring (dom af 5.10.1994, sag C-55/93, Van Schaik, Sml. I, s. 4837, præmis 19), skal medlemsstaterne inden for rammerne af kontrollen med køretøjers trafik- og driftssikkerhed og miljøkvalitet overholde de relevante fællesskabsretlige bestemmelser.

60 Det skal i denne forbindelse først bemærkes, at artikel 3, stk. 1, i Rådets direktiv 96/96/EF af 20. december 1996 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (EFT 1997 L 46, s. 1) bestemmer, at 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. Disse foranstaltninger skal meddeles de andre medlemsstater og Kommissionen. Artikel 3, stk. 2, i direktiv 96/96 præciserer, at 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.

61 Artikel 5 i direktiv 96/96 giver imidlertid medlemsstaterne mulighed for at foreskrive en mere omfattende, hyppigere eller strengere kontrol end den minimumskontrol, der er fastsat i samme direktivs artikel 1, sammenholdt med navnlig bilag II til direktivet.

62 Når et køretøj således er blevet underlagt teknisk kontrol i en medlemsstat, kræver det ligebehandlingsprincip og princip om gensidig anerkendelse, der findes i artikel 3, stk. 2, i direktiv 96/96, at alle de andre medlemsstater anerkender den attest, der er udstedt i denne anledning, uden at dette forhindrer dem i at kræve supplerende prøver med henblik på indregistreringen på deres område, såfremt disse prøver ikke allerede er omfattet af den nævnte attest.

63 Endvidere følger det af dom af 12. juni 1986, Schloh (sag 50/85, Sml. s. 1855, præmis 13-16), der vedrører varernes frie bevægelighed, at det forhold, at et køretøj har været anvendt på offentlig vej siden den seneste tekniske kontrol, kan begrunde, at det efter dets indregistrering i en anden medlemsstat kontrolleres - med henblik på at beskytte menneskers sundhed og liv - at køretøjet ikke er beskadiget, og at det 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.

64 Det følger heraf, at når i en situation som den i hovedsagen omhandlede et køretøj, der er leaset af et selskab med hjemsted i en første medlemsstat, allerede har været undergivet den tekniske kontrol i denne medlemsstat, kan myndighederne i en anden medlemsstat ved indregistreringen i denne medlemsstat alene kræve en supplerende kontrol med henblik på at kontrollere, at dette køretøj opfylder de betingelser, der er fastlagt for køretøjer, som er indregistreret i denne medlemsstat, og som ikke er omfattet af kontrollen i den første medlemsstat, og/eller at køretøjets stand ikke er forværret, efter at det blev kontrolleret i den første medlemsstat, såfremt det i mellemtiden er blevet anvendt på offentlig vej, under forudsætning af, at en tilsvarende kontrol kræves, når et køretøj, der tidligere er blevet kontrolleret i den anden medlemsstat, anmeldes til indregistrering i denne stat.

Den med forbrugsafgiften forbundne forpligtelse

65 ASL har gjort gældende, at Republikken Østrig ved at forbyde anvendelse af køretøjer med udenlandske nummerplader ikke forsøger at beskytte hensynet til færdselssikkerheden og forsikringsdækningen, men reelt forfølger et skatte- og afgiftsmæssigt formål. Forbrugsafgiften er en skjult forhøjelse af momsatsen, hvilket er i strid med artikel 12, stk. 3, i sjette momsdirektiv, der udelukkende tillader en normal sats og to reducerede satser. Forbrugsafgiften, der er omtvistet i hovedsagen, blev indført for at kompensere for ophævelsen af den forhøjede sats på 32%, der fandt anvendelse indtil den 31. december 1991, navnlig for salg og udleje af motorkøretøjer. Hertil kommer, at forbrugsafgifter udgør en procentdel af køretøjets værdi.

66 Ifølge den østrigske regering har den omtvistede afgift til formål at garantere en miljøvenlig adfærd ved køb eller leasing af personbiler. Da afgiftssatsen fastsættes på grundlag af køretøjets forbrug, medfører købet eller leasingen af et køretøj, der har et større forbrug, en større afgift end købet eller leasingen af et køretøj med et mindre forbrug.

67 Ifølge Kommissionen er artikel 49 EF til hinder for opkrævningen af en sådan afgift, hvis den opkræves med det fulde beløb. Kommissionen har ligesom ASL understreget, at den pågældende

afgift opkræves med samme sats, uanset hvor længe køretøjet anvendes eller indregistreres i Østrig, selv om varigheden af denne periode i høj grad vil være bestemmende for, i hvilket omfang en virksomhed, der driver autoleasing, kan tjene afgiften ind. En prorata-ordning, dvs. en fastsættelse af afgiftsbeløbet på grundlag af leasingsaftalens reelle varighed, ville således være i bedre overensstemmelse med proportionalitetsprincippet.

68 Der kan i denne forbindelse ikke være tvivl om, at en forbrugsafgift som den i hovedsagen omhandlede kan have til formål at tilgodese det almene hensyn at fremme anskaffelse eller besiddelse af køretøjer med et lille brændstofforbrug.

69 En sådan afgift er imidlertid i strid med proportionalitetsprincippet, idet det formål, den forfølger, kunne opnås med indførelse af en afgift, der er proportional med varigheden af køretøjets indregistrering i den stat, hvor den anvendes, således at der ikke med hensyn til muligheden for at tjene afgiften ind diskrimineres til skade for virksomheder, der driver autoleasing, og som har hjemsted i andre medlemsstater.

70 Endvidere har forholdet mellem denne afgift og sjette momsdirektiv ikke nogen betydning for spørgsmålet om, hvorvidt den østrigske lovgivning er forenelig med fællesskabsbestemmelserne om den frie udveksling af tjenesteydelser.

71 På baggrund af ovenstående skal det af Handelsgericht Wien stillede spørgsmål besvares med, at traktatens bestemmelser vedrørende den frie udveksling af tjenesteydelser (artikel 49 EF-55 EF) er til hinder for en medlemsstats lovgivning som den i hovedsagen omhandlede, der pålægger en virksomhed, der har hjemsted i denne medlemsstat, og som leaser et køretøj, der er indregistreret i en anden medlemsstat, at indregistrere det i den førstnævnte medlemsstat for dér at kunne anvende køretøjet længere end en periode, der er så kort - i denne sag en periode på tre dage - at det er umuligt eller urimeligt vanskeligt at overholde de pålagte forpligtelser. De samme bestemmelser i traktaten er til hinder for en medlemsstats lovgivning som den i hovedsagen omhandlede, der pålægger en virksomhed, der har hjemsted i denne medlemsstat, og som leaser et køretøj, der er indregistreret i en anden medlemsstat, at indregistrere det i den førstnævnte medlemsstat og herved pålægger virksomheden en eller flere af følgende betingelser:

- et krav om bopæl eller hjemsted i den medlemsstat, hvor køretøjet anvendes, for den person, i hvis navn køretøjet dér er indregistreret, idet dette krav tvinger leasingvirksomheden til enten at have hovedforretningssted i denne medlemsstat eller indvillige i, at køretøjet indregistreres i lejerens navn med den heraf følgende begrænsning af virksomhedens rettigheder over køretøjet

- pligt til at forsikre køretøjet i et forsikringsselskab, der er godkendt i den medlemsstat, hvor køretøjet anvendes, såfremt denne forpligtelse indebærer, at forsikringsselskabet skal have sit hovedforretningssted i denne medlemsstat, idet den betragtes som oprindelsesstat i henhold til direktiverne om andre forsikringer end livsforsikring, og dér råde over en »administrativ tilladelse«

- tvungen teknisk kontrol, når køretøjet allerede har været genstand for en teknisk kontrol i den medlemsstat, hvor leasingselskabet har hjemsted, medmindre formålet hermed er at kontrollere, at køretøjet opfylder de betingelser, der er fastlagt for køretøjer, der er indregistreret i den medlemsstat, hvor køretøjet anvendes, og som ikke er omfattet af kontrollen i den medlemsstat, hvor leasingselskabet har hjemsted, og/eller at køretøjets stand ikke er forværret, efter at det blev kontrolleret i denne sidstnævnte medlemsstat, såfremt det i mellemtiden er blevet anvendt på offentlig vej, under forudsætning af, at en tilsvarende kontrol kræves, når et køretøj, der tidligere er blevet kontrolleret i den medlemsstat, hvor køretøjet anvendes, anmeldes til indregistrering i denne stat

- betaling i den medlemsstat, hvor køretøjet anvendes, af en forbrugsafgift, hvis beløb ikke er proportionalt med varigheden af køretøjets indregistrering i den nævnte stat.

Afgørelse om sagsomkostninger

Sagens omkostninger

72 De udgifter, der er afholdt af den østrigske, den belgiske, den danske og den finske regering samt af Kommissionen, som har afgivet indlæg for Domstolen, kan ikke erstattes. Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den nationale ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger.

Afgørelse

På grundlag af disse præmisser

kender

DOMSTOLEN (Femte Afdeling)

vedrørende det spørgsmål, der er forelagt af Handelsgericht Wien ved kendelse af 10. november 1999, for ret:

EF-traktatens bestemmelser vedrørende den frie udveksling af tjenesteydelser (artikel 49 EF-55 EF) er til hinder for en medlemsstats lovgivning som den i hovedsagen omhandlede, der pålægger en virksomhed, der har hjemsted i denne medlemsstat, og som leaser et køretøj, der er indregistreret i en anden medlemsstat, at indregistrere det i den førstnævnte medlemsstat for dér at kunne anvende køretøjet længere end en periode, der er så kort - i denne sag en periode på tre dage - at det er umuligt eller urimeligt vanskeligt at overholde de pålagte forpligtelser. De samme bestemmelser i traktaten er til hinder for en medlemsstats lovgivning som den i hovedsagen omhandlede, der pålægger en virksomhed, der har hjemsted i denne medlemsstat, og som leaser et køretøj, der er indregistreret i en anden medlemsstat, at indregistrere det i den førstnævnte medlemsstat og herved pålægger virksomheden en eller flere af følgende betingelser:

- et krav om bopæl eller hjemsted i den medlemsstat, hvor køretøjet anvendes, for den person, i hvis navn køretøjet dér er indregistreret, idet dette krav tvinger leasingvirksomheden til enten at have hovedforretningssted i denne medlemsstat eller indvillige i, at køretøjet indregistreres i lejerens navn med den heraf følgende begrænsning af virksomhedens rettigheder over køretøjet

- pligt til at forsikre køretøjet i et forsikringselskab, der er godkendt i den medlemsstat, hvor køretøjet anvendes, såfremt denne forpligtelse indebærer, at forsikringselskabet skal have sit hovedforretningssted i denne medlemsstat, idet den betragtes som oprindelsesstat i henhold til direktiverne om andre forsikringer end livsforsikring, og dér råde over en »administrativ tilladelse«

- tvungen teknisk kontrol, når køretøjet allerede har været genstand for en teknisk kontrol i den medlemsstat, hvor leasingselskabet har hjemsted, medmindre formålet hermed er at kontrollere, at køretøjet opfylder de betingelser, der er fastlagt for køretøjer, der er indregistreret i den medlemsstat, hvor køretøjet anvendes, og som ikke er omfattet af kontrollen i den medlemsstat, hvor leasingselskabet har hjemsted, og/eller at køretøjets stand ikke er forværret, efter at det blev kontrolleret i denne sidstnævnte medlemsstat, såfremt det i mellemtiden er blevet anvendt på offentlig vej, under forudsætning af, at en tilsvarende kontrol kræves, når et køretøj, der tidligere er

blevet kontrolleret i den medlemsstat, hvor køretøjet anvendes, anmeldes til indregistrering i denne stat

- betaling i den medlemsstat, hvor køretøjet anvendes, af en forbrugsafgift, hvis beløb ikke er proportionalt med varigheden af køretøjets indregistrering i den nævnte stat.