

|

61999J0451

Domstolens dom (femte avdelningen) den 21 mars 2002. - 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 erlagga 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

Sammanfattning

Parter

Domskäl

Beslut om rättegångskostnader

Domslut

Nyckelord

1. Frihet att tillhandahålla tjänster - Fördragets bestämmelser - Tillämpningsområde - Leasing - Omfattas

(Artikel 50 EG)

2. Frihet att tillhandahålla tjänster - Begränsningar - Skyldighet att registrera ett fordon som leasats från ett bolag som är etablerat i en medlemsstat i den medlemsstat där fordonet brukas - Skäl - Medlemsstaternas beskattningsrätt i fråga om beskattning av motorfordon - Villkor med avseende på tidsfristen för registreringen, hemvistet eller leasingföretagets driftställe, försäkringen, trafiksäkerhetsprovningen och erläggandet av en konsumtionsskatt - Otillåten - Kriterier

(Artiklarna 49-55 EG)

Sammanfattning

1. Leasing är en tjänst i den mening som avses i artikel 50 EG. Den består nämligen i en ekonomisk prestation som tillhandahålls mot ersättning. Den omständigheten att denna verksamhet innebär att uthyraren överlämnar varor till hyrestagaren vederlägger inte denna beskrivning, eftersom leveransen inte så mycket rör varorna i sig som hyrestagarens användning av dem, och nämnda varor blir kvar i uthyrarens ägo.

(se punkt 18)

2. När ett fordon leasats från ett bolag som är etablerat i en medlemsstat och faktiskt brukas i en annan medlemsstats vägnät, kan sistnämnda medlemsstat föreskriva att detta fordon skall registreras på dess territorium eftersom registreringen är en naturlig följd av den beskattningsrätt som medlemsstaterna är fria att utöva i fråga om beskattning av motorfordon. De bestämmelser i fördraget som rör friheten att tillhandahålla tjänster (artiklarna 49-55 EG) utgör emellertid hinder för en medlemsstats lagstiftning, enligt vilken registreringen i liknande fall förutsätter att ett eller flera av följande villkor är uppfyllda:

- En tidsfrist för registreringen som är så kort att den gör det omöjligt eller orimligt svårt att iaktta de föreskrivna skyldigheterna, med hänsyn till de formaliteter som måste fullgöras.
- Skyldighet att ha sitt hemvist eller ett driftställe i den medlemsstat där fordonet brukas för den person i vars namn fordonet där är registrerat, såvitt skyldigheten innebär att leasingföretaget tvingas antingen att ha ett huvudsakligt driftställe i denna medlemsstat eller att godta att fordonet registreras i hyrestagarens namn och de inskränkningar av hans rättigheter till fordonet som detta innebär.
- Skyldighet att försäkra fordonet hos en försäkringsanstalt som är auktoriserad i den medlemsstat där fordonet brukas, såvitt denna skyldighet innebär att försäkringsanstalten skall ha sitt huvudsakliga driftställe i denna medlemsstat i egenskap av ursprungsstat, i den mening som avses i direktiven om annan direkt försäkring än livförsäkring, och där inneha en "officiell auktorisation".
- Skyldighet att låta fordonet genomgå en trafiksäkerhetsprovning när fordonet redan har genomgått en trafiksäkerhetsprovning i den medlemsstat där leasingföretaget är etablerat, utom om denna skyldighet har till syfte att kontrollera att fordonet uppfyller sådana villkor som fordon som är registrerade i den medlemsstat där fordonet brukas är underkastade, och som inte omfattas av provningarna i den medlemsstat där leasingföretaget är etablerat, och/eller att fordonets skick inte har försämrats sedan det genomgick provning i den första medlemsstaten, om fordonet under tiden har brukats på allmänna vägar, under förutsättning att en liknande provning åläggs ett fordon som tidigare provats i den andra medlemsstaten i samband med att fordonet skall registreras där.
- Skyldighet att i den medlemsstat där fordonet brukas erlägga en konsumtionsskatt vars belopp inte står i proportion till hur länge fordonet har varit registrerat i nämnda medlemsstat.

(se punkterna 40-42, 46 och 71 samt domslutet)

Parter

I mål C-451/99,

angående en begäran enligt artikel 234 EG, från Handelsgericht Wien (Österrike), att domstolen skall meddela ett förhandsavgörande i det vid den nationella domstolen anhängiga målet mellan

Cura Anlagen GmbH

och

Auto Service Leasing GmbH (ASL),

angående tolkningen av artiklarna 49-55 EG och artikel 28 EG,

meddelar

DOMSTOLEN

(femte avdelningen)

sammansatt av ordföranden på fjärde avdelningen S. von Bahr, tillförordnad ordförande på femte avdelningen, samt domarna D.A.O. Edward, A. La Pergola, M. Wathelet (referent) och C.W.A. Timmermans,

generaladvokat: F.G. Jacobs,

justitiesekreterare: biträdande justitiesekreteraren H. von Holstein,

med beaktande av de skriftliga yttranden som har inkommit från:

- Auto Service Leasing GmbH (ASL), genom H. Asenbauer, Rechtsanwalt,*
- Österrikes regering, genom A. Längle, i egenskap av ombud,*
- Belgiens regering, genom A. Snoecx, i egenskap av ombud,*
- Danmarks regering, genom J. Molde, i egenskap av ombud,*
- Finlands regering, genom T. Pynnä, i egenskap av ombud,*
- Europeiska gemenskapernas kommission, genom M. Patakia, i egenskap av ombud, biträdd av B. Wägenbaur, Rechtsanwalt,*

med hänsyn till förhandlingsrapporten,

efter att muntliga yttranden har avgivits vid förhandlingen den 21 juni 2001 av: Auto Service Leasing GmbH (ASL), företrätt av H. Asenbauer, Belgiens regering, företrädd av F. van de Craen, i egenskap av ombud, och kommissionen, företrädd av M. Patakia, biträdd av B. Wägenbaur,

och efter att den 25 september 2001 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

Domskäl

1 Handelsgericht Wien har genom beslut av den 10 november 1999, som inkom till domstolens kansli den 26 november samma år, i enlighet med artikel 234 EG ställt en fråga om tolkningen av artiklarna 49-55 EG samt av artikel 28 EG.

2 Frågan har uppkommit i en tvist mellan Cura Anlagen GmbH (nedan kallat Cura Anlagen), Österrike, och Auto Service Leasing GmbH (nedan kallat ASL), ett bolag som är etablerat i Tyskland och som saknar driftställe i Österrike, angående fullgörandet av ett mellan dessa två bolag träffat avtal om leasing av ett motorfordon.

Tillämpliga bestämmelser

3 Enligt artikel 79 i Kraftfahrgesetz 1967 (österrikisk lag om motorfordon, nedan kallad KFG) är det inte tillåtet att i mer än högst ett år i Österrike bruka ett fordon med utländska registreringsskyltar som inte är normalt hemmahörande i Österrike.

4 I 82 § åttonde stycket KFG anges att ett fordon med utländska registreringsskyltar som förs in i Österrike av en i denna medlemsstat etablerad juridisk person får brukas där i högst tre dagar. Därefter skall de utländska registreringsskyltarna avlägsnas och överlämnas till behörig myndighet och om fordonet även fortsättningsvis brukas i Österrike skall det registreras i enlighet med 37 § KFG.

5 För att ett fordon skall registreras i Österrike skall följande villkor vara uppfyllda:

- Den juridiska person i vars namn fordonet skall registreras skall vara rättmätig innehavare av fordonet och ha sitt säte eller i vart fall ett driftställe i Österrike (37 § andra stycket KFG).
- Fordonet skall vara täckt av en obligatorisk ansvarsförsäkring hos en försäkringsanstalt som är auktoriserad i Österrike (37 § andra stycket b, 59 § och 61 § KFG).
- Fordonet skall ha genomgått en sakkunnigundersökning avseende trafik- och driftsäkerhet, i vilken det fastställs att fordonet inte ger upphov till överdrivna störningar (37 § andra stycket h och 57 a § KFG).
- En konsumtionsskatt skall erläggas (37 § andra stycket d KFG och 1 § punkterna 3 och 5 f i Normverbrauchsabgabegesetz (österrikisk lag om skatt på normal bränsleförbrukning, nedan kallad NoVAG)).

6 Vad beträffar det sistnämnda villkoret framgår mycket riktigt av 1 § och 2 § NoVAG att en konsumtionsskatt, med de undantag som anges i 3 § samma lag, skall erläggas för varje fordon som tillhandahålls mot ersättning, som leasas enligt ett handelsavtal eller som för första gången registreras i Österrike.

7 I enlighet med 5 § NoVAG utgör skatten en viss procentsats av det pris som betalats för fordonet om det är nytt, eller av dess normalvärde exklusive mervärdesskatt i övriga fall. Enligt 6 § andra stycket NoVAG varierar denna procentsats i förhållande till bränsleslag och fordonets förbrukning. Skatten får enligt 6 § tredje stycket NoVAG inte överskrida 16 procent av fordonets värde.

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågan

8 I februari 1999 träffade ASL och Cura Anlagen ett leasingavtal enligt vilket ASL till Cura Anlagen för en tid av 36 månader hyrde ut en i Tyskland registrerad personbil (i förevarande fall en bil av märket Audi, modell A3) mot betalning av en månatlig fast avgift, inklusive kostnaden för den obligatoriska försäkringen, med tillägg för ett belopp per körd sträcka på 1 000 km utöver en viss sträcka.

9 Enligt avtalet skulle Cura Anlagen, som fick fordonet i sin besittning hos ASL i München, bruka fordonet i huvudsak i Österrike. Det hade också överenskommit att fordonet under hyrestiden skulle förbli registrerat i ASL:s namn och därmed behålla sina tyska registreringsskyltar.

10 Sedan Cura Anlagen i februari 1999 fört in sitt fordon i Österrike kunde det inte bruka fordonet i enlighet med avtalsvillkoren på grund av de bestämmelser i KFG enligt vilka det är förbjudet att i Österrike köra fordon med utländska registreringsskyltar under mer än tre dagar.

11 Cura Anlagen väckte då talan vid Handelsgericht Wien och yrkade att ASL skulle förpliktas att antingen godta att det hyrda fordonet registrerades i Österrike i Cura Anlagens namn och i samband därmed erlägga den konsumtionsskatt på 2 460 eur som i anslutning till detta skulle utgå, eller låta registrera detta fordon i Österrike i eget namn och för egen räkning. I andra hand yrkade Cura Anlagen att leasingavtalet skulle hävas.

12 ASL yrkade att nämnda talan skulle ogillas. ASL gjorde gällande att bestämmelserna i 37 §, 79 § och 82 § åttonde stycket KFG jämförda med varandra gjorde gränsöverskridande fordonsleasing så svår att det var praktiskt taget omöjligt för ASL att tillhandahålla denna tjänst i Österrike. Dessa bestämmelser borde följaktligen inte tillämpas för att de stred mot friheten att tillhandahålla tjänster och, i andra hand, mot den fria rörligheten för varor.

13 Mot denna bakgrund beslutade Handelsgericht Wien att förklara målet vilande och att ställa följande fråga till domstolen:

"Skall artikel 49 EG och följande artiklar (eller artikel 28 EG) tolkas så, att de utgör hinder för tillämpningen av bestämmelser i lag en 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?"

Föremålet för tolkningsfrågan och dess upptagande till sakprövning

14 Den österrikiska regeringen har inledningsvis gjort gällande att begäran om förhandsavgörande av tre skäl skall avvisas.

15 Den har för det första uppgett att den fråga som ställts, såvitt den avser tolkningen av artikel 28 EG angående fri rörlighet för varor, inte är relevant för lösningen av tvisten i målet vid den nationella domstolen.

16 Enligt fast rättspraxis ankommer det uteslutande på den nationella domstolen, vid vilken tvisten anhängiggjorts och som har ansvaret för det rättsliga avgörandet, att mot bakgrund av de särskilda omständigheterna i varje enskilt mål bedöma såväl om ett förhandsavgörande är nödvändigt för att döma i saken som relevansen av de frågor som ställs till domstolen. Domstolen har likväl ansett att den inte kan avgöra en fråga som en nationell domstol har ställt, när det är uppenbart att den tolkning eller bedömning av en gemenskapsrättslig regels giltighet som den nationella domstolen har begärt saknar samband med de verkliga omständigheterna eller föremålet för tvisten i målet vid den nationella domstolen, när frågan är hypotetisk eller domstolen inte förfogar över de uppgifter om de sakförhållanden eller rättsliga förhållanden som är nödvändiga för att ge ett användbart svar på de frågor som har ställts till den (se särskilt dom av den 13 juli 2000 i mål C-

36/99, *Idéal tourisme*, REG 2000, s. I-6049, punkt 20 och där angiven rättspraxis).

17 I detta hänseende skall påpekas att den nationella domstolen ställt sin fråga för att få klarhet i om den österrikiska lagstiftningen medför inskränkningar i handeln inom gemenskapen och, i förekommande fall, om dessa kan vara berättigade. Den har därför begärt att domstolen skall uttala sig angående huruvida en lagstiftning som den som är för handen i målet vid den nationella domstolen är förenlig med antingen artiklarna 49-55 EG, eller artiklarna 28-31 EG, beroende på om fordonsleasing utgör tillhandahållande av tjänst eller leverans av varor.

18 Det skall understrykas att leasing är en tjänst i den mening som avses i artikel 50 EG. Den består nämligen i en ekonomisk prestation som tillhandahålls mot ersättning. Den omständigheten att denna verksamhet innebär att uthyraren överlämnar varor till hyrestagaren, i förevarande fall ett fordon i målet vid den nationella domstolen, vederlägger inte denna beskrivning eftersom leveransen inte så mycket rör varorna i sig som hyrestagarens användning av dem, och nämnda varor blir kvar i uthyrarens ägo.

19 Dessutom har domstolen redan uttalat att fordonsleasing utgör tillhandahållande av tjänst i den mening som avses i artikel 9 i rådets sjätte direktiv 77/388/EEG av den 17 maj 1977 om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning rörande omsättningskatter - Gemensamt system för mervärdesskatt: enhetlig beräkningsgrund (EGT L 145, s. 1, svensk specialutgåva, område 9, volym 1, s. 28, nedan kallat sjätte mervärdesskattedirektivet), med hänsyn till att dessa tjänster huvudsakligen består i förhandlingen, upprättandet, undertecknandet och handläggningen av avtalen samt leveransen till kunderna av de avtalade fordonen, vilka blir kvar i leasingföretagets ägo (dom av den 17 juli 1997 i mål C-190/95, *ARO Lease*, REG 1997, s. I-4383, punkterna 11 och 18).

20 Härav följer att tolkningsfrågan endast skall anses avse tolkningen av artiklarna 49-55 EG.

21 Den österrikiska regeringen har härefter påstått att målet vid den nationella domstolen rör tolkningen och fullgörandet av ett civilrättsligt avtal som saknar samband med tolkningsfrågan.

22 I detta hänseende skall erinras om att då en fråga om tolkning av fördraget eller sekundärrättsakter som antagits av gemenskapens institutioner uppkommer vid en nationell domstol i en medlemsstat får denna, om den bedömer att ett beslut i frågan är nödvändigt för att den skall kunna döma i saken, enligt artikel 234 EG begära att EG-domstolen meddelar ett förhandsavgörande (se särskilt dom av den 9 februari 1995 i mål C-412/93, *Leclerc-Siplec*, REG 1995, s. I-179, punkt 9).

23 I detta förfarande för förhandsavgörande är den nationella domstolen, som är den enda instansen med direkt kunskap om de faktiska omständigheterna i målet, bäst skickad att mot bakgrund av de särskilda omständigheterna i målet bedöma om ett förhandsavgörande är nödvändigt för att döma i saken (se särskilt domen i det ovannämnda målet *Leclerc-Siplec*, punkt 10).

24 Dessutom är det, som generaladvokaten betonat i punkt 23 i sitt förslag till avgörande, av vikt för en nationell 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 förenliga med gemenskapsrätten eller inte. Frågan förefaller alltså relevant.

25 Den österrikiska regeringen har slutligen ifrågasatt om tvisten i målet vid den nationella domstolen är verklig. Enligt dess mening är tvisten till mycket stor del konstruerad.

26 I detta hänseende har domstolen uttalat att det ankommer på den att - för att pröva sin egen behörighet - undersöka de omständigheter som föranlett den nationella domstolen att begära förhandsavgörande. Den samarbetsanda som måste styra förfarandet med förhandsavgöranden

kräver att den nationella domstolen å sin sida respekterar den uppgift som ålagts domstolen, nämligen att bidra till rättskipningen i medlemsstaterna och inte att avge rådgivande utlåtanden i allmänna eller hypotetiska frågor (dom av den 3 februari 1983 i mål 149/82, Robards, REG 1983, s. 171, punkt 19, och av den 16 juli 1992 i mål C-83/91, Meilicke, REG 1992, s. I-4871, punkt 25; svensk specialutgåva, volym 13, s. 105).

27 Även om man i förevarande fall antog att vissa omständigheter i målet kunde tyda på att den situation som ligger till grund för målet vid den nationella domstolen har konstruerats i syfte att från domstolen få ett beslut angående en gemenskapsrättslig fråga av allmänt intresse kan det inte förnekas att det finns ett verkligt avtal vars fullgörande eller hävning ovedersägligen är avhängigt av en gemenskapsrättslig fråga.

28 Av ovanstående överväganden följer att tolkningsfrågan kan tas upp till sakprövning.

Prövning i sak

29 Enligt fast rättspraxis utgör artikel 49 EG hinder för tillämpning av all nationell lagstiftning som, utan att vara motiverad på sakliga grunder, inskränker möjligheten för en person som tillhandahåller tjänster att effektivt utöva denna frihet (se särskilt dom av den 5 oktober 1994 i mål C-381/93, kommissionen mot Frankrike, REG 1994, s. I-5145, punkt 16; svensk specialutgåva, volym 16, s. 223).

30 Artikel 49 EG utgör också hinder för tillämpning av all nationell lagstiftning som medför att det blir svårare att tillhandahålla tjänster mellan medlemsstater än att tillhandahålla tjänster enbart internt inom en medlemsstat (domen i det ovannämnda målet kommissionen mot Frankrike, punkt 17).

31 Av artikel 46 EG, som enligt artikel 55 EG skall tillämpas på detta område, följer emellertid att inskränkningar, som grundas på hänsyn till allmän ordning, säkerhet eller hälsa är tillåtna. De åtgärder som vidtas med stöd av denna artikel får dock inte vara oproportionerliga i förhållande till det eftersträlvade målet. Artikel 46 EG skall nämligen såsom undantag från en grundläggande princip i fördraget tolkas så att dess verkningar begränsas till vad som är nödvändigt för att skydda de intressen som den avser att säkerställa (se, för ett liknande resonemang, dom av den 26 april 1988 i mål 352/85, Bond van Adverteerders m.fl., REG 1988, s. 2085, punkt 36; svensk specialutgåva, volym 9, s. 449).

32 Härutöver framgår av fast rättspraxis att de inskränkningar i friheten att tillhandahålla tjänster som följer av nationella åtgärder som tillämpas utan åtskillnad bara kan godtas om dessa åtgärder är grundade på tvingande hänsyn till allmänintresset och om de inte innebär att proportionalitetsprincipen åsidosätts, det vill säga att de skall vara ägnade att säkerställa att det mål som eftersträvas genom dem uppnås och inte gå utöver vad som är strikt nödvändigt för att uppnå detta mål (se, för ett liknande resonemang, särskilt dom av den 30 november 1995 i mål C-55/94, Gebhard, REG 1995, s. I-4165, punkt 37, och av den 21 oktober 1999 i mål C-67/98, Zenatti, REG 1999, s. I-7289, punkt 29).

33 Det finns således anledning att undersöka om en lagstiftning som den som är för handen i målet vid den nationella domstolen utgör en inskränkning i friheten att tillhandahålla tjänster och, i förekommande fall, om en sådan inskränkning kan godtas som ett av de i fördraget uttryckligen angivna undantagen eller i enlighet med domstolens rättspraxis kan anses grundad på tvingande hänsyn till allmänintresset.

34 Det bör påpekas för det första att det enligt den österrikiska lagstiftning som är för handen i målet vid den nationella domstolen inte bara är förbjudet för företag som är etablerade i Österrike att i Österrike bruka fordon som är registrerade i en annan medlemsstat efter att en viss tidsfrist löpt ut. Därutöver är registrering av detta fordon i Österrike underkastad flera villkor som räknas

upp i lagstiftningen.

35 Domstolen erinrar för det andra om att målet vid den nationella domstolen endast rör den situation som skapats genom ett leasingavtal som löper på tre år, som träffats mellan ett bolag med säte i Österrike och ett bolag med säte i en annan medlemsstat och som avser ett fordon avsett att brukas i huvudsak i Österrike. Det är alltså inte fråga om sådana enkla hyresavtal som träffas för korta perioder, såsom när ett ersättningsfordon hyrs från ett bolag som är etablerat i en annan medlemsstat.

36 Domstolen anser följaktligen att den nationella domstolen ställt sin fråga för att få klarhet i huruvida de bestämmelser i fördraget som rör friheten att tillhandahålla tjänster (artiklarna 49-55 EG) utgör hinder för en medlemsstats lagstiftning, såsom den som är för handen i målet vid den nationella domstolen, enligt vilken ett i denna medlemsstat etablerat företag som leasar ett i en annan medlemsstat registrerat fordon, är skyldigt att registrera fordonet i den första medlemsstaten för att kunna bruka detta efter det att en viss tidsfrist löpt ut. Frågan har ställts också för att få klarhet i huruvida samma bestämmelser i fördraget utgör hinder för en medlemsstats lagstiftning, såsom den som är för handen i målet vid den nationella domstolen, enligt vilken ett i denna medlemsstat etablerat företag som leasar ett i en annan medlemsstat registrerat fordon är skyldigt att registrera fordonet i den första medlemsstaten skall uppfylla vissa krav varvid registreringen är underkastad vissa villkor.

Registreringsskyldigheten

37 Det är ostridigt att skyldigheten att i den medlemsstat där de brukas registrera fordon som leasats från ett företag som är etablerat i en annan medlemsstat har till följd att den gränsöverskridande fordonsleasingen försvåras.

38 Det finns följaktligen anledning att undersöka om den inskränkning som följer av denna skyldighet kan anses berättigad.

39 För detta ändamål skall påpekas att den finska regeringen har betonat sambandet mellan registreringskyldigheten och betalningen av skatter som införts genom lagstiftningen i den medlemsstat på vars territorium fordonet brukas. Den finska regeringen har i detta hänseende gjort gällande att registreringen är nödvändig för genomförandet av fordonsbeskattningen. Denna grundas på den princip som i allmänhet gäller inom harmoniserad indirekt beskattning, nämligen att varor normalt beskattas i den medlemsstat där de brukas. Detta innebär i förevarande fall att fordon skall beskattas i den medlemsstat där de faktiskt brukas. Den finska regeringen har tillagt att skattekontrollen skulle försvagas om det inte kunde krävas att varje fordon som i princip är beskattningsbart på grund av att det brukas i en bestämd medlemsstat registrerades där.

40 I detta hänseende erinrar domstolen om att fordonsbeskattningen, med undantag av fordon i en specifik situation av tillfällig införsel inom gemenskapen och motorfordon avsedda uteslutande för godstransporter på väg och med en tillåten bruttovikt av tolv ton eller mer vilket det inte är fråga om i målet vid den nationella domstolen, inte har harmoniserats och att den varierar väsentligt från en medlemsstat till en annan. Medlemsstaterna är således fria att utöva sin beskattningsrätt inom detta område förutsatt att de iakttar gemenskapsrätten. Det är tillåtet för dem att sinsemellan fördela denna beskattningsrätt på grundval av sådana kriterier som det territorium på vilket ett fordon faktiskt brukas eller förarens hemvist, vilka är olika beståndsdelar i territorialitetsprincipen, samt att sinsemellan träffa avtal för att säkerställa att ett fordon blir föremål för indirekt beskattning endast i en av de avtalsslutande staterna.

41 I detta hänseende framstår registreringen som en naturlig följd av utövandet av denna beskattningsrätt. Den underlättar kontroller både för registreringsstaten och för andra medlemsstater för vilka registreringen i en medlemsstat är bevis på att fordonsskatt har betalats i denna medlemsstat.

42 I en situation som den som är för handen i målet vid den nationella domstolen, det vill säga när ett fordon leasats från ett bolag som är etablerat i en medlemsstat och faktiskt brukas i en annan medlemsstats vägnät, kan följaktligen sistnämnda medlemsstat föreskriva att detta fordon skall registreras på dess territorium.

43 Mot bakgrund av ovanstående överväganden saknas anledning att undersöka de övriga grunder som åberopats av den österrikiska, den belgiska, den danska och den finska regeringen samt av kommissionen, särskilt hänsynen till allmän ordning och trafiksäkerhet.

44 Det bör dock undersökas om den tidsfrist som den som brukar fordonet förfogar över för att registrera detta i Österrike kan anses vara motiverad.

45 För att ge den nationella domstolen ett svar som är användbart för att lösa den där anhängiggjorda tvisten är det härvid tillräckligt att undersöka om den tredagarsfrist som är tillämplig på fordon som förs in i Österrike av en juridisk person hemmahörande i den medlemsstaten är motiverad. Det är nämligen endast denna tidsfrist som är aktuell i den situation som är för handen i målet vid den nationella domstolen.

46 Om det saknas gemenskapsbestämmelser på området, och även i de fall där registreringsskyldigheten, som i målet vid den nationella domstolen, kan anses förenlig med artiklarna 49-55 EG, får medlemsstaterna inte föreskriva en tidsfrist som är så kort att den gör det omöjligt eller orimligt svårt att iaktta de föreskrivna skyldigheterna, med hänsyn till de formaliteter som måste fullgöras.

47 I målet vid den nationella domstolen framstår den i den österrikiska lagstiftningen stadgade tredagarsfristen som överdrivet kort och den går uppenbart utöver vad som är nödvändigt för att uppnå det med lagstiftningen eftersträvade målet. Så till vida utgör den följaktligen ett oberättigat hinder för friheten att tillhandahålla tjänster, såsom denna fastställs i artiklarna 49-55 EG.

Skyldigheten i fråga om hemvist eller leasingföretagets driftställe, såvida inte registrering av fordonet i hyrestagarens namn godtas

48 Enligt 37 § andra stycket KFG skall leasingföretag med säte i en annan medlemsstat antingen ha ett huvudsakligt driftställe i Österrike eller godta att hyrestagaren får registrera fordonet i eget namn i Österrike, något som innebär en inskränkning av dess rättigheter som ägare till fordonet.

49 Den österrikiska regeringen har uppgett att det vid trafikbrott ofta är nödvändigt att av den person i vars namn fordonet är registrerat kräva upplysningar om förarens identitet vid en viss tidpunkt. Sådana upplysningar skulle vara svåra att erhålla om personen i fråga var etablerad i en annan medlemsstat.

50 I detta hänseende ter sig denna skyldighet oproportionerlig i förhållande till det av den österrikiska regeringen åberopade skälet.

51 Som kommissionen har föreslagit skulle det utan att det hindrade friheten att tillhandahålla leasingtjänster nämligen vara tillräckligt om det leasade fordonet kunde registreras i den medlemsstat på vars territorium det kördes, i detta fall Österrike, i leasingföretagets namn med angivande av hyrestagarens adress och telefonnummer. Denne, som per definition skulle ha sitt hemvist i Österrike, skulle, i förekommande fall tillsammans med leasingföretaget, bära ansvaret för efterlevnaden av samtliga de skyldigheter som följer av registreringen och bruket av fordonet.

52 Att på detta sätt lägga ansvaret på hyrestagaren skulle för övrigt i samma utsträckning göra det möjligt att uppnå det av den österrikiska regeringen eftersträvade målet, såsom detta beskrivs i punkt 49 i denna dom, om fordonet förblev registrerat i den medlemsstat där leasingföretaget var etablerat.

Försäkringsskyldigheten

53 Av 37 § andra stycket b, 59 § och 61 § KFG framgår att ett fordon som leasats till en person som är etablerad i Österrike och som brukar fordonet i denna stat för att kunna registreras i Österrike skall vara försäkrat hos en försäkringsanstalt som har tillstånd att där driva verksamhet.

54 Genom att inskränka det fria valet av försäkringsanstalt utgör en sådan bestämmelse hinder för friheten för fordonsleasingföretag som är etablerade i en annan medlemsstat att tillhandahålla sina tjänster till kunder som är etablerade eller har sitt hemvist i Österrike. En sådan bestämmelse kan bland annat medföra att sådana fordonsleasingföretag som är bundna av preferensavtal med försäkringsanstalter som är etablerade utanför Österrike tvingas träffa mindre fördelaktiga avtal.

55 Den eventuella grunden för en sådan inskränkning måste bedömas mot bakgrund av de gemenskapsdirektiv som avser tillhandahållandet av försäkringstjänster, särskilt ansvarsförsäkringar för motorfordon (se senast Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG av den 16 maj 2000 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar om ansvarsförsäkring för motorfordon samt om ändring av rådets direktiv 73/239/EEG och 88/357/EEG (fjärde direktivet om motorfordonsförsäkring), EGT L 181, s. 65). Det är dock myndigheterna i den medlemsstat där fordonet är registrerat som kontrollerar och säkerställer att skyldigheten att försäkra fordon som brukas på allmänna vägar efterlevs.

56 Som kommissionen påpekat är bedömningen av huruvida försäkringsskyldigheten är lagenlig med hänsyn till gemenskapsrätten avhängig av innebörden av begreppet "auktoriserad försäkringsanstalt" i den nationella lagstiftning som är för handen i målet vid den nationella domstolen. Om man härmed menar att försäkringsanstalten skall ha sitt huvudsakliga driftställe i Österrike och inneha en "officiell auktorisation" i denna stat i egenskap av ursprungsmedlemsstat i den mening som avses i direktiven om annan direkt försäkring än livförsäkring (se särskilt artiklarna 4 och 5 i 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) kan konstateras att inskränkningen går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå det eftersträvade målet. Så skulle emellertid inte vara fallet om begreppet "auktoriserad försäkringsanstalt" innebar att försäkringsanstalten måste uppfylla de villkor som anges i dessa direktiv för att kunna erbjuda sina tjänster i en annan medlemsstat än den i vilken han är etablerad.

Skyldigheten i fråga om trafiksäkerhetsprovning

57 Av 37 § andra stycket h och 57 a § KFG framgår att registreringen av ett fordon är avhängig av resultaten enligt en sakkunnigundersökning avseende trafik- och driftsäkerheten, i vilken det fastställs att fordonet inte ger upphov till överdrivna störningar.

58 Vad gäller gränsöverskridande fordonsleasing föreskrivs i denna bestämmelse att ett fordon som är avsett att leasas till Österrike, och som redan har blivit godkänt vid de trafiksäkerhetsprovningar och miljökontroller som gäller i en annan medlemsstat, skall genomgå ytterligare provningar i Österrike. Denna skyldighet gör det mindre attraktivt att från en annan medlemsstat tillhandahålla fordonsleasingtjänster i Österrike och utgör följaktligen hinder för friheten att tillhandahålla tjänster.

59 Domstolen erinrar vidare om att trafiksäkerheten visserligen utgör ett tvingande hänsyn av allmänintresse, som kan motivera inskränkningen i fråga (dom av den 5 oktober 1994 i mål C-55/93, Van Schaik, REG 1994, s. I-4837, punkt 19) men att medlemsstaterna i samband med provningen av fordons trafik- och driftsäkerhet samt ekologiska kvalitet skall efterleva relevanta gemenskapsbestämmelser.

60 I detta hänseende skall först påpekas att det i artikel 3.1 i 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, 1997, s. 1) föreskrivs att medlemsstaterna skall vidta sådana åtgärder som de anser är nödvändiga för att det skall kunna styrkas att ett fordon har genomgått en trafiksäkerhetsprovning som minst uppfyllt kraven i detta direktiv. Dessa åtgärder skall anmälas till de övriga medlemsstaterna och till kommissionen. I artikel 3.2 i direktiv 96/96 stadgas att varje medlemsstat, på samma grunder som om medlemsstaten själv hade utfärdat intyget, skall 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.

61 Enligt artikel 5 i direktiv 96/96 får dock medlemsstaterna ålägga mer omfattande, oftare förekommande eller strängare provningar än de minimikrav för provningar som anges i artikel 1 jämförd med bland annat bilaga II till samma direktiv.

62 När ett fordon har genomgått trafiksäkerhetsprovning i en medlemsstat kräver principen om likvärdighet och om ömsesidigt erkännande, som framgår av artikel 3.2 i direktiv 96/96, att samtliga de andra medlemsstaterna erkänner det i samband därmed utfärdade intyget, dock utan att detta hindrar dem från att kräva att fordonet genomgår ytterligare provningar för att registreras på deras territorium såvida dessa provningar inte redan omfattas av nämnda intyg.

63 För övrigt framgår av dom av den 12 juni 1986 i mål 50/85, Schloh (REG 1986, s. 1855, punkterna 13-16), som rör varors fria rörlighet, att den omständigheten att ett fordon brukats på allmänna vägar sedan den senaste trafiksäkerhetsprovningen kan motivera att det i samband med registreringen i en annan medlemsstat, i syfte att skydda människors hälsa och liv, kontrolleras att fordonet inte skadats i en olycka och att det är i gott skick, under förutsättning att en liknande provning krävs avseende inhemska fordon som skall registreras under samma omständigheter.

64 Härav följer att när ett fordon, i en situation som den som är för handen i målet vid den nationella domstolen, som har leasats från ett bolag som är etablerat i en medlemsstat, redan har genomgått trafiksäkerhetsprovning i denna medlemsstat, kan myndigheterna i en annan medlemsstat inte ålägga att fordonet i samband med registreringen av det i denna medlemsstat skall genomgå ytterligare provning annat än om denna provning syftar till att kontrollera att fordonet uppfyller sådana villkor som fordon som är registrerade i denna medlemsstat är underkastade och som inte omfattas av provningarna i den första medlemsstaten och/eller att fordonets skick inte har försämrats sedan det genomgick provning i den första medlemsstaten, om fordonet under tiden har brukats på allmänna vägar, under förutsättning att en liknande provning

åläggs när ett fordon som tidigare provats i den andra medlemsstaten skall registreras där.

Skyldigheten i fråga om konsumtionsskatt

65 ASL har gjort gällande att Republiken Österrike, genom att förbjuda bruket av fordon med utländska registreringsskyltar, i själva verket inte strävar efter att skydda intressen som är hänförliga till trafiksäkerheten och försäkringsskyddet, utan har en skattemässig målsättning. Konsumtionsskatten är en dold höjning av mervärdesskattesatsen, som står i strid med artikel 12.3 i sjätte mervärdesskattedirektivet, enligt vilken endast en grundskattesats och två reducerade skattesatser får tillämpas. Den konsumtionsskatt som är för handen i målet vid den nationella domstolen infördes för att kompensera att den förhöjda skattesats på 32 procent som fram till den 31 december 1991 tillämpades särskilt på försäljningen och uthyrningen av fordon hade avskaffats. Denna skatt är dessutom en procentsats av fordonets värde.

66 Enligt den österrikiska regeringen har den omtvistade skatten till syfte att garantera miljövänliga beteenden i samband med köp eller leasing av personbilar. Med hänsyn till att skattesatsen fastställs på grundval av fordonets bränsleförbrukning, medför köp eller leasing av fordon med en hög bränsleförbrukning en högre beskattning än köp eller leasing av fordon med låg bränsleförbrukning.

67 Enligt kommissionen utgör artikel 49 EG hinder för uttag av en sådan skatt om den uppbärs i sin helhet. I likhet med ASL har kommissionen påpekat att ifrågavarande skatt uppbärs med samma skattesats oavsett hur länge fordonet brukas eller är registrerat i Österrike, medan avskrivningen av skatten för ett fordonsleasingföretag däremot varierar mycket i förhållande till denna tidslängd. Ett proportionellt system, det vill säga där skatten bestäms i förhållande till leasingavtalets faktiska löptid, skulle överensstämma bättre med proportionalitetsprincipen.

68 I detta hänseende råder ingen tvekan om att en konsumtionsskatt som den som är för handen i målet vid den nationella domstolen kan ha som mål av allmänintresse att avskräcka från köp eller innehav av fordon med hög bränsleförbrukning.

69 En sådan skatt strider emellertid mot proportionalitetsprincipen eftersom det mål som eftersträvas med skatten skulle kunna uppnås om en skatt infördes som stod i proportion till hur länge fordonet har varit registrerat i den medlemsstat där det används. Detta skulle göra det möjligt att i fråga om avskrivningen av skatten undvika diskriminering av fordonsleasingföretag som är etablerade i andra medlemsstater.

70 För övrigt har förhållandet mellan nämnda skatt och sjätte mervärdesskattedirektivet ingen inverkan på frågan huruvida den österrikiska lagstiftningen är förenlig med gemenskapsbestämmelserna om friheten att tillhandahålla tjänster.

71 Mot bakgrund av ovanstående omständigheter skall den nationella domstolens fråga besvaras så att de bestämmelser i fördraget som rör friheten att tillhandahålla tjänster (artiklarna 49-55 EG) utgör hinder för en medlemsstats lagstiftning, såsom den som är för handen i målet vid den nationella domstolen, enligt vilken ett i denna medlemsstat etablerat företag som leasar ett i en annan medlemsstat registrerat fordon, är skyldigt att registrera fordonet i den första medlemsstaten för att där kunna bruka detta efter det att en tidsfrist löpt ut som är så kort, i förevarande fall tre dagar, att den gör det omöjligt eller orimligt svårt att fullgöra de skyldigheter som åläggs. Samma bestämmelser i fördraget utgör hinder för en medlemsstats lagstiftning, såsom den som är för handen i målet vid den nationella domstolen, enligt vilken ett i denna medlemsstat etablerat företag som leasar ett i en annan medlemsstat registrerat fordon är skyldigt att registrera fordonet i den första medlemsstaten och därvid är underkastat ett eller flera av följande villkor:

- *Skyldighet att ha sitt hemvist eller ett driftställe där fordonet brukas för den person i vars namn fordonet där är registrerat, såvitt skyldigheten innebär att leasingföretaget tvingas antingen att ha ett huvudsakligt driftställe i denna medlemsstat eller att godta att fordonet registreras i hyrestagarens namn och de inskränkningar av hans rättigheter till fordonet som detta innebär.*
- *Skyldighet att försäkra fordonet hos en försäkringsanstalt som är auktoriserad i den medlemsstat där fordonet brukas, såvitt denna skyldighet innebär att försäkringsanstalten skall ha sitt huvudsakliga driftställe i denna medlemsstat i egenskap av ursprungsstat i den mening som avses i direktiven om annan direkt försäkring än livförsäkring och där inneha en "officiell auktorisation".*
- *Skyldighet att låta fordonet genomgå en trafiksäkerhetsprovning när fordonet redan har genomgått en trafiksäkerhetsprovning i den medlemsstat där leasingföretaget är etablerat, utom om denna skyldighet har till syfte att kontrollera att fordonet uppfyller sådana villkor som fordon som är registrerade i den medlemsstat där fordonet brukas är underkastade och som inte omfattas av provningarna i den medlemsstat där leasingföretaget är etablerat och/eller att fordonets skick inte har försämrats sedan det genomgick provning i den första medlemsstaten, om fordonet under tiden har brukats på allmänna vägar, under förutsättning att en liknande provning åläggs ett fordon som tidigare provats i den andra medlemsstaten i samband med att fordonet skall registreras där.*
- *Skyldighet att i den medlemsstat där fordonet brukas erlägga en konsumtionsskatt vars belopp inte står i proportion till hur länge fordonet har varit registrerat i nämnda medlemsstat.*

Beslut om rättegångskostnader

Rättegångskostnader

72 De kostnader som har förorsakats den österrikiska, den belgiska, den danska och den finska regeringen samt kommissionen, vilka har inkommit med yttranden till domstolen, är inte ersättningsgilla. Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella domstolen att besluta om rättegångskostnaderna.

Domslut

På dessa grunder beslutar

DOMSTOLEN

(femte avdelningen)

- angående den fråga som genom beslut av den 10 november 1999 har ställts av Handelsgericht Wien - följande dom:

De bestämmelser i EG-fördraget som rör friheten att tillhandahålla tjänster (artiklarna 49-55 EG) utgör hinder för en medlemsstats lagstiftning, såsom den som är för handen i målet vid den nationella domstolen, enligt vilken ett i denna medlemsstat etablerat företag som leasar ett i en annan medlemsstat registrerat fordon, är skyldigt att registrera fordonet i den första medlemsstaten för att där kunna bruka detta efter det att en tidsfrist löpt ut som är så kort, i förevarande fall tre dagar, att den gör det omöjligt eller orimligt svårt att fullgöra de skyldigheter som åläggs. Samma bestämmelser i fördraget utgör hinder för en medlemsstats lagstiftning, såsom den som är för handen i målet vid den nationella domstolen, enligt vilken ett i denna

medlemsstat etablerat företag som leasar ett i en annan medlemsstat registrerat fordon är skyldigt att registrera fordonet i den första medlemsstaten och därvid är underkastat ett eller flera av följande villkor:

- Skyldighet att ha sitt hemvist eller ett driftställe i den medlemsstat där fordonet brukas för den person i vars namn fordonet där är registrerat, såvitt skyldigheten innebär att leasingföretaget tvingas antingen att ha ett huvudsakligt driftställe i denna medlemsstat eller att godta att fordonet registreras i hyrestagarens namn och de inskränkningar av hans rättigheter till fordonet som detta innebär.*
- Skyldighet att försäkra fordonet hos en försäkringsanstalt som är auktoriserad i den medlemsstat där fordonet brukas, såvitt denna skyldighet innebär att försäkringsanstalten skall ha sitt huvudsakliga driftställe i denna medlemsstat i egenskap av ursprungsstat i den mening som avses i direktiven om annan direkt försäkring än livförsäkring och där inneha en "officiell auktorisation".*
- Skyldighet att låta fordonet genomgå en trafiksäkerhetsprovning när fordonet redan har genomgått en trafiksäkerhetsprovning i den medlemsstat där leasingföretaget är etablerat, utom om denna skyldighet har till syfte att kontrollera att fordonet uppfyller sådana villkor som fordon som är registrerade i den medlemsstat där fordonet brukas är underkastade och som inte omfattas av provningarna i den medlemsstat där leasingföretaget är etablerat och/eller att fordonets skick inte har försämrats sedan det genomgick provning i den första medlemsstaten, om fordonet under tiden har brukats på allmänna vägar, under förutsättning att en liknande provning åläggs ett fordon som tidigare provats i den andra medlemsstaten i samband med att fordonet skall registreras där.*
- Skyldighet att i den medlemsstat där fordonet brukas erlägga en konsumtionsskatt vars belopp inte står i proportion till hur länge fordonet har varit registrerat i nämnda medlemsstat.*