ARRÊT DE LA COUR (première chambre)

15 décembre 2005 *

Dans les affaires jointes C-151/04 et C-152/04,

ayant pour objet des demandes de décision préjudicielle au titre de l'article 234 CE, introduites par le tribunal de police de Neufchâteau (Belgique), par décisions du 16 janvier 2004, parvenues à la Cour le 25 mars 2004, dans les procédures pénales contre

Claude Nadin,

Nadin-Lux SA (C-151/04)

et

Jean-Pascal Durré (C-152/04),

* Langue de procédure: le français.

LA COUR (première chambre),

composée de M. P. Jann, président de chambre, M. K. Schiemann, M^me^ N. Colneric (rapporteur), MM. J. N. Cunha Rodrigues et E. Levits, juges,

avocat général: M. F. G. Jacobs,
greffier: M^me^ K. Sztranc, administrateur,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 24 février 2005,

considérant les observations présentées:

— pour M. Durré, par M^e^. J.-F. Cartuyvels, avocat,

— pour le gouvernement belge, par M^me^ E. Dominkovits, en qualité d'agent, assistée de M^e^ B. van de Walle de Ghelcke, avocat,

— pour le gouvernement finlandais, par M^mes^ T. Pynnä et A. Guimaraes-Purokoski, en qualité d'agents,

— pour le gouvernement du Royaume-Uni, par M^me^ C. White et M. K. Manji, en qualité d'agents, assistés de M^me^ P. Whipple, barrister,

— pour la Commission des Communautés européennes, par MM. D. Martin et M. N. B. Rasmussen, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 26 mai 2005,

rend le présent

Arrêt

1 Les demandes de décision préjudicielle portent sur l'interprétation des articles 10 CE, 39 CE, 43 CE et 49 CE.

2 Ces demandes ont été présentées dans le cadre de deux procédures pénales engagées à l'encontre de MM. Nadin et Durré, les deux résidant en Belgique, pour infraction à la réglementation belge rendant obligatoire l'immatriculation en Belgique des véhicules de société mis à leur disposition par des sociétés établies dans un autre État membre pour lesquelles ils travaillent.

Le cadre juridique

La réglementation communautaire

3 L'article 10 CE énonce:

«Les États membres prennent toutes mesures générales ou particulières propres à assurer l'exécution des obligations découlant du présent traité ou résultant des actes des institutions de la Communauté. Ils facilitent à celles-ci l'accomplissement de sa mission.

Ils s'abstiennent de toutes mesures susceptibles de mettre en péril la réalisation des buts du présent traité.»

4 L'article 39 CE dispose:

«1. La libre circulation des travailleurs est assurée à l'intérieur de la Communauté.

2. Elle implique l'abolition de toute discrimination, fondée sur la nationalité, entre les travailleurs des États membres, en ce qui concerne l'emploi, la rémunération et les autres conditions de travail.

3. Elle comporte le droit, sous réserve des limitations justifiées par des raisons d'ordre public, de sécurité publique et de santé publique:

a) de répondre à des emplois effectivement offerts,

b) de se déplacer à cet effet librement sur le territoire des États membres,

c) de séjourner dans un des États membres afin d'y exercer un emploi conformément aux dispositions législatives, réglementaires et administratives régissant l'emploi des travailleurs nationaux,

d) de demeurer, dans des conditions qui feront l'objet de règlements d'application établis par la Commission, sur le territoire d'un État membre, après y avoir occupé un emploi.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux emplois dans l'administration publique.»

5 L'article 43 CE prévoit:

«Dans le cadre des dispositions ci-après, les restrictions à la liberté d'établissement des ressortissants d'un État membre dans le territoire d'un autre État membre sont interdites. Cette interdiction s'étend également aux restrictions à la création

d'agences, de succursales ou de filiales, par les ressortissants d'un État membre établis sur le territoire d'un État membre.

La liberté d'établissement comporte l'accès aux activités non salariées et leur exercice, ainsi que la constitution et la gestion d'entreprises, et notamment de sociétés au sens de l'article 48, deuxième alinéa, dans les conditions définies par la législation du pays d'établissement pour ses propres ressortissants, sous réserve des dispositions du chapitre relatif aux capitaux.»

6 L'article 49, premier alinéa, CE énonce:

«Dans le cadre des dispositions ci-après, les restrictions à la libre prestation des services à l'intérieur de la Communauté sont interdites à l'égard des ressortissants des États membres établis dans un pays de la Communauté autre que celui du destinataire de la prestation.»

La réglementation nationale

7 L'article 1er de l'arrêté royal, du 20 juillet 2001, relatif à l'immatriculation des véhicules (*Moniteur belge* du 8 août 2001, p. 27031), précise:

«Pour l'application du présent arrêté, il faut entendre par:

[...]

27° établissement fixe:

— un établissement durable et matériel où une personne morale a son siège social ou son administration principale, ou le lieu où un ou plusieurs de ses organes se réunissent et prennent leurs décisions, ou le lieu où une activité relevant de son activité économique ou de son objet social est exercée ou encore où cette personne est représentée par une ou plusieurs personnes physiques agissant en son nom ou pour son compte.»

8 L'article 3 dudit arrêté dispose:

«§ 1er. Les personnes résidant en Belgique immatriculent les véhicules qu'elles souhaitent mettre en circulation en Belgique au répertoire des véhicules visés à l'article 6, même si ces véhicules sont déjà immatriculés à l'étranger.

La résidence en Belgique signifie que ces personnes répondent à une des conditions suivantes:

a) être inscrites dans les registres de la population d'une commune belge;

b) être inscrites dans un registre belge de commerce ou dans le registre belge de l'artisanat comme personne physique ou personne morale;

c) en tant que personne morale n'ayant pas d'inscription dans un registre belge de commerce ou de l'artisanat, constituées par ou en vertu du droit international, étranger ou belge et disposer d'un établissement fixe en Belgique où le véhicule est géré ou utilisé.

§ 2. Toutefois, dans les cas ci-après, l'immatriculation en Belgique des véhicules immatriculés à l'étranger, et mis en circulation par les personnes visées au paragraphe 1er, n'est pas obligatoire pour:

[...]

2° le véhicule utilisé par une personne physique pour l'exercice de sa profession, et immatriculé à l'étranger au nom d'un propriétaire étranger auquel cette personne est liée par un contrat de travail; une attestation fournie par l'administration qui a la TVA dans ses attributions doit se trouver à bord du véhicule [ci-après l'"attestation TVA']; les conditions détaillées de l'usage du véhicule sont fixées par le Ministre des Finances».

9 L'article 14 de la circulaire n° 1/2000 de l'administration fiscale belge, du 3 mai 2000, intitulée «Utilisation de véhicules en Belgique — Régime du transfert et du non-transfert», prévoit:

«Les véhicules visés ici sont tous les véhicules à moteur qui en tant que véhicule de l'entreprise ne répondent pas à la définition reprise sous le n° 12, ci-avant. Il s'agit entre autres des voitures, voitures mixtes, minibus, véhicules tout terrain, etc.

Lorsque de tels véhicules sont utilisés par des personnes physiques qui résident en Belgique pour des besoins professionnels sur ordre de leur employeur établi dans un autre État membre, le régime du non-transfert est d'application à l'égard de ces véhicules sur la base de l'article 12 bis, alinéa 2, 7° du Code de la T.V.A., dans la mesure où le régime d'admission temporaire avec exonération totale des droits à l'importation serait applicable si ce véhicule avait été envoyé en Belgique à partir d'un pays tiers. Il est, en outre, également admis que ce véhicule soit utilisé par l'employé résidant en Belgique pour un usage privé pour autant que cet usage privé ait un caractère accessoire et occasionnel par rapport à l'utilisation professionnelle et que cette utilisation soit prévue par le contrat de travail.

À l'égard de ces véhicules, le régime particulier d'exonération d'admission temporaire et ipso facto le régime des non-transferts ne peut être considéré comme applicable que s'il est satisfait aux strictes conditions précisées au n° 15.»

10 Cette circulaire énumère à son article 15 les conditions devant être réunies afin de bénéficier du régime de l'admission temporaire et énonce notamment:

«[...]

b) le véhicule doit être la propriété de l'employeur. Pour ce qui concerne les véhicules loués ou donnés en leasing il est cependant renvoyé au n° 9 ci-avant;

[...]

f) lorsque le bénéficiaire est un dirigeant (gérant ou administrateur de la société), il ne peut invoquer le régime particulier que dans la mesure où il détient le statut d'employé et par conséquent pour autant qu'il démontre qu'il existe un réel lien de subordination entre lui et la société. L'existence d'un lien de subordination implique que le dirigeant de l'entreprise démontre qu'il est soumis à l'autorité d'une autre personne mandatée ou organe de la société (conseil d'administration, comité de direction, conseil de gérance, [...]), disposant d'une position d'autorité envers laquelle il ne peut exercer aucune influence décisive. En ce sens, les exploitants d'une société à une personne, les associés fondateurs d'une société ou les actionnaires principaux sont dans tous les cas exclus du régime particulier.»

11 L'article 9, première phrase, de ladite circulaire dispose:

«Lorsqu'un véhicule qui est pris en location ou en leasing est mis par un employeur étranger à disposition en vue de l'utilisation de celui-ci par un employé/résidant en Belgique qui peut revendiquer le régime particulier exposé aux n^{os} 14 et 15 ci-après, cet employé dispose de la possibilité de solliciter une attestation sous les conditions qui y sont posées et moyennant le respect des formalités fixées.»

12 En Belgique, différentes taxes sur des véhicules automobiles sont étroitement liées à l'immatriculation. Ainsi, un véhicule est assujetti, à cette occasion, à une taxe de mise en circulation en vertu de l'article 94, premier alinéa, point 1, du code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus (ci-après le «CTA»).

13 Cette disposition prévoit:

«Il est établi au profit de l'État une taxe assimilée aux impôts sur les revenus frappant:

1° les voitures, voitures mixtes, minibus et motocyclettes, tels que ces véhicules sont définis dans la réglementation de l'immatriculation des véhicules à moteur et des remorques, en tant que ces véhicules sont ou doivent être munis d'une marque d'immatriculation autre que 'essai', 'marchand' ou temporaire autre qu'une marque d'immatriculation internationale, délivrée dans le cadre de cette réglementation.»

14 L'article 99, paragraphe 1, du CTA énonce à cet égard:

«Les véhicules visés à l'article 94, 1, sont présumés mis en usage sur la voie publique en Belgique dès qu'ils sont ou doivent être inscrits au répertoire matricule de l'Office de la circulation routière».

15 L'article 21 du CTA, fixant la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, dispose:

«La taxe est due par la personne physique ou morale qui est ou doit être reprise au certificat d'immatriculation, aussi longtemps qu'un véhicule est ou doit être inscrit au nom de cette personne dans le répertoire matricule de la Direction pour l'immatriculation des véhicules.

Les véhicules visés à l'alinéa 1er sont les voitures, les voitures mixtes, les voitures mixtes lentes, les minibus, les ambulances, les motocyclettes, les tricycles à moteur, les quadricycles à moteur, les camionnettes, les camionnettes lentes, les remorques à bateau, les remorques de camping, les véhicules de camping, les remorques et semi-remorques d'une masse maximale autorisée jusqu'à 3 500 kg.»

Les litiges au principal et la question préjudicielle

Affaire C-151/04

16 M. Nadin, ressortissant belge, réside en Belgique, mais travaille au Luxembourg en qualité d'administrateur délégué de la société Nadin-Lux SA.

17 Le 21 mars 2002, il a fait l'objet, en Belgique, d'un contrôle par les services des douanes et accises, alors qu'il circulait à bord d'un véhicule immatriculé au Grand Duché de Luxembourg et propriété de la société Crédit Lease SA, société établie au Luxembourg.

18 Lors de la procédure pénale devant la juridiction de renvoi, il a déclaré que le véhicule avait été acheté par la société Nadin-Lux SA, que le bon de commande avait été signé par lui-même et que le véhicule avait été payé par la société Crédit Lease SA. Il disposerait d'un contrat de location pour une durée d'environ 42 mois ayant débuté en janvier 2000.

19 Il ressort également du dossier joint à la décision de renvoi que l'intéressé a sollicité l'attestation TVA, mais que celle-ci lui a été refusée au motif qu'il exerçait une fonction d'administrateur dans la société qui l'emploie.

20 Il lui est reproché d'avoir, le 21 mars 2002, utilisé pour l'exercice de sa profession un véhicule immatriculé à l'étranger au nom d'un propriétaire étranger auquel il est lié par un contrat de travail sans avoir à bord du véhicule une attestation TVA.

21 M. Nadin fait valoir qu'il doit être considéré comme travailleur communautaire.

Affaire C-152/04

22 M. Durré, ressortissant belge, réside en Belgique, mais travaille au Luxembourg pour la société Delisalade SA.

23 Le 15 mars 2002, il a fait l'objet, en Belgique, d'un contrôle par les services des douanes et accises, alors qu'il circulait à bord d'un véhicule immatriculé au Luxembourg au nom de Delisalade SA.

24 Lors de ce contrôle, M. Durré a présenté une attestation de son employeur, relative à l'utilisation et à l'emploi du véhicule, attestation visée par l'organisme de sécurité sociale luxembourgeoise. Le contrat de travail existant entre l'intéressé et son employeur prévoit que ce dernier met un véhicule à la disposition du premier et que ce véhicule peut être utilisé accessoirement à des fins privées. M. Durré n'était pas en possession de l'attestation TVA.

25 À l'origine, Delisalade SA était une société à responsabilité unipersonnelle constituée par M. Durré, puis elle est devenue une société anonyme en 1997, dans laquelle l'intéressé est associé minoritaire et administrateur.

26 Il est reproché à M. Durré d'avoir, le 15 mars 2002, résidant en Belgique, négligé d'immatriculer un véhicule qu'il souhaitait mettre en circulation en Belgique, même si ce véhicule était déjà immatriculé à l'étranger.

27 M. Durré a également fait valoir qu'il doit être considéré comme travailleur communautaire.

28 Dans ces circonstances, le tribunal de police de Neufchâteau a décidé de surseoir à statuer dans les deux affaires et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante:

«Les articles 10, 39, 43 et 49 du traité CEE s'opposent-ils à ce qu'un État membre adopte une mesure imposant à un travailleur résidant sur son territoire, d'y immatriculer un véhicule, alors même que ce véhicule appartient à son employeur, société établie sur le territoire d'un autre État membre, société avec laquelle ce travailleur est lié par un contrat de travail, mais où il occupe parallèlement une fonction d'actionnaire, d'administrateur, de délégué à la gestion journalière ou une fonction analogue?»

Sur la question préjudicielle

29 La juridiction de renvoi demande, en substance, si les articles 10 CE, 39 CE, 43 CE et 49 CE s'opposent à l'obligation imposée à un résident dans un premier État membre d'immatriculer dans cet État un véhicule de société mis à sa disposition par la société qui l'emploie, société établie dans un autre État membre, lorsque l'employé,

titulaire d'un contrat de travail, est également soit actionnaire, soit administrateur ou gérant de cette société.

Sur la qualité de travailleur salarié ou non salarié

30 Tandis que les travailleurs salariés relèvent de l'article 39 CE, les travailleurs non salariés sont visés à l'article 43 CE.

31 Comme la caractéristique essentielle d'une relation de travail au sens de l'article 39 CE est la circonstance qu'une personne accomplit, pendant un certain temps, en faveur d'une autre et sous la direction de celle-ci, des prestations en contrepartie desquelles elle perçoit une rémunération, doit être qualifiée d'activité non salariée au sens de l'article 43 CE l'activité qu'une personne exerce hors d'un lien de subordination (voir arrêt du 20 novembre 2001, Jany e.a., C-268/99, Rec. p. I-8615, point 34 et la jurisprudence citée).

32 Il n'appartient pas à la Cour de déterminer si oui ou non, dans les litiges au principal, un lien de subordination existe.

33 La législation en cause permettant, sans obligation d'immatriculation, à un travailleur salarié résidant en Belgique de circuler sur le territoire belge avec un véhicule de société mis à sa disposition par un employeur établi dans un autre État membre, il y a lieu d'examiner si l'exclusion, pour les travailleurs non salariés, de cette possibilité est contraire à l'article 43 CE.

Sur l'existence de restrictions à la libre circulation des travailleurs non salariés

34 L'ensemble des dispositions du traité CE relatives à la libre circulation des personnes visent à faciliter, pour les ressortissants communautaires, l'exercice d'activités professionnelles de toute nature sur l'ensemble du territoire de la Communauté et s'opposent aux mesures qui pourraient défavoriser ces ressortissants lorsqu'ils souhaitent exercer une activité économique sur le territoire d'un autre État membre (voir arrêt du 15 septembre 2005, Commission/Danemark, C-464/02, Rec. p. I-7929, point 34 et la jurisprudence citée).

35 Des dispositions qui empêchent ou dissuadent un ressortissant d'un État membre de quitter son pays d'origine pour exercer son droit à la libre circulation constituent, dès lors, des entraves à cette liberté, même si elles s'appliquent indépendamment de la nationalité des travailleurs concernés (arrêts du 15 décembre 1995, Bosman, C-415/93, Rec. p. I-4921, point 96, et Commission/Danemark, précité, point 35).

36 En ce qui concerne l'obligation d'immatriculation au Danemark d'un véhicule de société mis à la disposition, par une société établie dans un autre État membre, des travailleurs salariés résidant au Danemark, la Cour a déjà constaté que cette obligation constitue une entrave à la libre circulation des travailleurs (voir arrêt Commission/Danemark, précité, points 46 et 52). Il ne fait aucun doute qu'une obligation d'immatriculation telle que celle en cause dans les affaires au principal constitue également une entrave à la libre circulation des personnes pour autant qu'elle impose cette obligation aux travailleurs non salariés.

37 En effet, elle entrave l'accès des résidents en Belgique aux emplois de travailleurs non salariés dans les autres États membres et est donc susceptible de dissuader ces personnes d'exercer leur droit de libre circulation.

38 Contrairement à ce que prétend le gouvernement belge, l'obligation d'immatriculation ne perd pas son caractère d'entrave au motif que la société établie dans un autre État membre peut obtenir l'immatriculation du véhicule de société en son nom propre en Belgique sans y disposer d'un établissement stable, afin d'éviter que le dirigeant lui-même ne soit obligé de l'immatriculer.

39 Une telle mesure ne pourrait être admise qu'au titre des mesures dérogatoires expressément prévues à l'article 46, paragraphe 1, CE ou si elle poursuivait un objectif légitime compatible avec le traité et se justifiait par des raisons impérieuses d'intérêt général. Mais encore faudrait-il, en pareil cas, que son application soit propre à garantir la réalisation de l'objectif en cause et n'aille pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif (voir, par analogie, notamment, arrêt Commission/Danemark, précité, point 53, et la jurisprudence citée).

Sur la justification de la restriction à la libre circulation des personnes

40 Sous réserve de certaines exceptions non pertinentes dans le cas d'espèce, la taxation des véhicules automobiles n'a pas été harmonisée. Les États membres sont donc libres d'exercer leur compétence fiscale en ce domaine, à condition de l'exercer dans le respect du droit communautaire (arrêt du 21 mars 2002, Cura Anlagen, C-451/99, Rec. p. I-3193, point 40).

41 Il ressort des points 75 à 78 de l'arrêt Commission/Danemark, précité, qu'un État membre peut soumettre à une taxe à l'occasion de son immatriculation un véhicule

de société mis à la disposition d'un travailleur qui y réside par une société établie dans un autre État membre lorsque ce véhicule est destiné à être essentiellement utilisé sur le territoire du premier État membre à titre permanent ou lorsqu'il est en fait utilisé de cette façon.

42 Il appartient au juge national d'apprécier si les travailleurs concernés ont fait un tel usage des véhicules mis à leur disposition.

43 Dans la négative, le principe de la libre circulation des personnes s'oppose à une obligation d'immatriculation telle que celle en cause dans les affaires au principal et les arguments invoqués dans les présentes affaires, notamment par le gouvernement belge, ne sauraient justifier une telle obligation.

44 Tout d'abord, il résulte notamment des points 80 et 81 de l'arrêt Commission/Danemark, précité, que, en l'absence des conditions énumérées au point 39 du présent arrêt, l'objectif de lutte contre l'évasion fiscale ne saurait justifier une taxe et, par conséquent, une obligation d'immatriculation dans l'hypothèse telle que celle en cause dans les affaires au principal.

45 En ce qui concerne la prévention d'abus, il résulte de la jurisprudence, notamment de l'arrêt du 9 mars 1999, Centros (C-212/97, Rec. p. I-1459, point 24), qu'un État membre est en droit de prendre des mesures destinées à empêcher que, à la faveur des facilités créées en vertu du traité, certains de ses ressortissants ne tentent de se soustraire abusivement à l'emprise de leur législation nationale et que les justiciables ne sauraient abusivement ou frauduleusement se prévaloir des normes communautaires.

46 Toutefois, une présomption générale d'abus ne saurait être fondée sur la circonstance qu'un travailleur non salarié résidant en Belgique utilise sur le territoire de cet État une voiture de société mise à sa disposition par la société qui l'emploie, établie dans un autre État membre (voir, en ce sens, arrêt Commission/Danemark, précité, point 67).

47 En outre, la Cour a déjà jugé que les articles 39 CE et 43 CE assurent la même protection juridique (arrêt du 5 février 1991, Roux, C-363/89, Rec. p. I-273, point 23).

48 Quant à l'argument tiré de la nécessité d'une identification fiable, il importe de constater qu'imposer l'immatriculation de véhicules de société appartenant à des sociétés établies dans un autre État membre pour garantir une identification fiable des propriétaires de ces véhicules va au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif. En effet, tous les États membres disposant d'un système d'immatriculation des véhicules, il apparaît possible d'identifier le propriétaire d'un véhicule quel que soit l'État membre dans lequel il est immatriculé.

49 En ce qui concerne l'argument tiré de la sécurité routière, celle-ci constitue certes une raison impérieuse d'intérêt général susceptible de justifier une entrave à la libre circulation des personnes (voir arrêt Cura Anlagen, précité, point 59).

50 Toutefois, lorsqu'un véhicule a été soumis au contrôle technique dans un État membre, le principe d'équivalence et de reconnaissance mutuelle, consacré par l'article 3, paragraphe 2, de la directive 96/96/CE du Conseil, du 20 décembre 1996, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (JO 1997, L 46, p. 1), exige que tous les autres États membres reconnaissent le certificat délivré à cette occasion, sans que cela les empêche d'exiger des tests supplémentaires aux fins

de l'immatriculation sur leur territoire, pour autant que ces tests ne sont pas déjà couverts par ledit certificat (arrêt Cura Anlagen, précité, point 62).

51 Bien que la Cour ait reconnu la possibilité de tests supplémentaires aux fins de l'immatriculation sur leur territoire, pour autant que ces tests ne sont pas déjà couverts par un certificat de contrôle technique, il ne découle pas de la réglementation belge en cause que l'obligation d'immatriculation vise cet objectif lié à la sécurité routière.

52 Quant à l'argument tiré de la politique de l'environnement, il ressort, certes, du point 68 de l'arrêt Cura Anlagen, précité, qu'une taxe à la consommation telle que celle en cause dans l'affaire ayant donné lieu à cet arrêt peut avoir pour finalité d'intérêt général de décourager l'achat ou la possession de véhicules à forte consommation de carburant. Toutefois, d'une part, le gouvernement du Royaume-Uni n'a pas expliqué de quelle manière l'environnement peut être protégé par une obligation d'immatriculation telle que celle en cause dans les affaires au principal et, d'autre part, le gouvernement belge motive, en substance, l'exigence d'immatriculation d'un véhicule de société par des objectifs fiscaux.

53 Lorsqu'un véhicule de société n'est pas utilisé dans les conditions énumérées au point 41 du présent arrêt, l'obligation d'immatriculation en cause n'est pas davantage justifiée dans l'hypothèse où le travailleur non salarié peut utiliser le véhicule de société accessoirement à des fins privées (voir arrêt Commission/Danemark, précité, point 51).

54 Dans ces circonstances, il n'y a pas lieu d'examiner les articles 10 CE et 49 CE.

55 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il convient de répondre à la question posée que l'article 43 CE s'oppose à ce qu'une réglementation nationale d'un premier État membre, telle que celle en cause dans les affaires au principal, impose à un travailleur non salarié résidant dans cet État membre d'y immatriculer un véhicule de société mis à sa disposition par la société qui l'emploie, société établie dans un second État membre, lorsque le véhicule de société n'est ni destiné à être essentiellement utilisé dans le premier État membre à titre permanent ni, en fait, utilisé de cette façon.

Sur les dépens

56 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (première chambre) dit pour droit:

L'article 43 CE s'oppose à ce qu'une réglementation nationale d'un premier État membre, telle que celle en cause dans les affaires au principal, impose à un travailleur non salarié résidant dans cet État membre d'y immatriculer un

véhicule de société mis à sa disposition par la société qui l'emploie, société établie dans un second État membre, lorsque le véhicule de société n'est ni destiné à être essentiellement utilisé dans le premier État membre à titre permanent ni, en fait, utilisé de cette façon.

Signatures