FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT F.G. JACOBS fremsat den 26. maj 2005 [1]

1. I de foreliggende sager har Tribunal de police i Neufchâteu (Belgien) anmodet Domstolen om at tage stilling til, om fællesskabsretten tillader nationale bestemmelser, som pålægger en arbejdstager, der bor på medlemsstatens område, at indregistrere et køretøj, der stilles til rådighed for ham af den virksomhed, hvor han er ansat, og som har hjemsted i en anden medlemsstat, når arbejdstageren også er aktionær, bestyrelsesmedlem eller daglig leder i denne virksomhed, og når køretøjet anvendes af ham i forbindelse med udøvelsen af sin beskæftigelse.

Nationale bestemmelser

2. Artikel 3, stk. 2, nr. 2, i den belgiske kongelige anordning af 20. juli 2001 om registrering af køretøjer [2] bestemmer, at som en undtagelse til den generelle regel, hvorefter personer, der er bosiddende i indlandet, skal indregistrere køretøjer, som de ønsker at anvende i Belgien, er det ikke obligatorisk at indregistrere et køretøj, som en person anvender i forbindelse med udøvelsen af sin beskæftigelse, når køretøjet er indregistreret i udlandet i en udenlandsk ejers navn, som den pågældende person er knyttet til ved en ansættelseskontrakt. I et sådant tilfælde skal en attest, der udstedes af de belgiske afgiftsmyndigheder, medbringes i køretøjet.

3. Artikel 14 i cirkulære nr. 1/2000 af 3. maj 2000 [3], som tilsyneladende indeholder en gengivelse af administrativ praksis, opregner betingelserne for denne undtagelse. Virkningen af artikel 14, litra f), er, at attesten ikke bliver udstedt, når arbejdsgiveren er et selskab, og arbejdstageren også er direktør eller daglig leder i dette selskab, medmindre arbejdstageren kan godtgøre, at han befinder sig i et egentligt underordnelsesforhold i forhold til dette selskab. Dette indebærer, at

1 — Originalsprog: engelsk.

2 — *Moniteur Belge*, 8.8.2001, s. 27022.

3 — www.fisconet.fgov.be

arbejdstageren skal bevise, at han er undergivet en anden persons instruktionsbeføjelse, som repræsenterer selskabet, eller et selskabsorgan (direktionen, bestyrelsen osv.), og at denne person eller dette organ befinder sig i en overordnet position i forhold til arbejdstageren/direktøren og ikke er under væsentlig indflydelse fra sidstnævnte. Personer, der driver en enkeltmandsvirksomhed, er grundlægger af et selskab eller hovedaktionær, har under ingen omstændigheder ret til en attest.

Faktiske omstændigheder

4. Sag C-151/04 angår Claude Nadin, der er bosiddende i Belgien, og som er ansat hos samt bestyrelsesmedlem med beføjelser som forretningsfører for Nadin-Lux SA, der er et selskab med hjemsted i Luxembourg. Sag C-152/04 angår Jean-Pascal Jacques Christian Durré, der også er bosiddende i Belgien, og som er ansat hos og direktør for SA Delisalade Lux, der ligeledes har hjemsted i Luxembourg. Jeg vil i det følgende samlet omtale Claude Nadin og Jean-Pascal Jacques Christian Durré som »de tiltalte« under ét.

5. Ved forskellige lejligheder i marts 2002 blev de tiltalte standset i Belgien i forbindelse med politikontrol. Claude Nadin førte en bil, der var indregistreret i Luxembourg og ejet af Credit Lease SA, Luxembourg, der havde leaset bilen til Nadin-Lux SA. Jean-Pascal Jacques Christian Durré førte en bil, der var indregistreret i Delisalade Lux SA's navn. Ingen af de tiltalte havde medbragt den fornødne momsattest i køretøjet. Begge oplyste, at de belgiske afgiftsmyndigheder havde nægtet at udstede en sådan attest til dem. De tiltalte blev anklaget for at have tilsidesat artikel 3, stk. 2, nr. 2, i kongelig anordning af 20. juli 2001. For Tribunal de police har de tiltalte gjort gældende, at de skal anses for arbejdstagere i fællesskabsretlig forstand, og at den kongelige anordning er uforenelig med princippet om arbejdskraftens frie bevægelighed. Tribunal de police har forelagt Domstolen følgende spørgsmål med henblik på præjudiciel afgørelse:

»Er artikel 10 EF, 39 EF, 43 EF og 49 EF til hinder for, at en medlemsstat vedtager en bestemmelse, som pålægger en arbejdstager, der bor på medlemsstatens område, at indregistrere et køretøj i denne medlemsstat, uanset at køretøjet tilhører den pågældendes arbejdsgiver, et selskab, der er etableret på en anden medlemsstats område, og som arbejdstageren er tilknyttet ved en ansættelseskontrakt, men hvori arbejdstageren samtidig er aktionær, bestyrelsesmedlem eller daglig leder eller varetager en tilsvarende funktion?«

6. Det forelagte spørgsmål er identisk i de to sager trods forskellene i ejerforhold vedrørende de pågældende køretøjer. Jeg mener derfor, således som den belgiske regering har foreslået, at spørgsmålet skal omformuleres lidt, således at det ønskes oplyst, om fællesskabsretten tillader nationale bestemmelser, der pålægger en person, der bor på medlemsstatens område, at indregistrere et køretøj, der stilles til rådighed for ham af den virksomhed, hvor han er ansat, og som har hjemsted i en anden medlemsstat, når arbejdstageren samtidig også er aktionær, bestyrelsesmedlem eller daglig leder i denne virksomhed.

7. De omtvistede bestemmelser finder endvidere kun anvendelse for køretøjer, der »anvendes af en person i forbindelse med udøvelsen af hans beskæftigelse«. Hverken den nationale ret, de tiltalte eller den belgiske regering har rejst spørgsmålet om privat brug. Jeg vil derfor lægge til grund, at den forelæggende rets spørgsmål omfatter det tilfælde, at de pågældende ansatte/direktører også anvender de køretøjer, der bliver stillet til rådighed for dem, i dette øjemed.

8. Der er afgivet skriftlige indlæg af hver af de tiltalte, den belgiske, den finske og Det Forenede Kongeriges regering samt af Kommissionen, som alle med undtagelse af Claude Nadin var repræsenteret under retsmødet.

Stillingtagen

9. De tiltalte og Kommissionen har gjort gældende, at det foreliggende spørgsmål skal besvares bekræftende, mens de tre regeringer, der har afgivet indlæg, har gjort gældende, at spørgsmålet skal besvares benægtende.

10. De tiltalte har gjort gældende, at de skal betragtes som »arbejdstagere« som omhandlet i artikel 39 EF i overensstemmelse med Lawrie Blum-dommen [4]. På dette grundlag følger det af Ledoux-dommen [5] og van Lent-dommen [6], at de nationale bestemmelser er i strid med fællesskabsretten. Selv hvis de tiltalte ikke blev betragtet som arbejdstagere, ville bestemmelserne være i strid med artikel 43 EF. Endvidere har det belgiske Conseil d'État konkluderet, at bestemmelserne er i strid med artikel 39 EF og 43 EF [7].

11. Den belgiske regering har for det første gjort gældende, at de omtvistede nationale

4 — Dom af 3.7.1986, sag 66/85, Lawrie-Blum mod Land Baden-Württemberg, Sml. s. 2121.

5 — Dom af 6.7.1988, sag 127/86, Ledoux, Sml. s. 3741.

6 — Dom af 2.10.2003, sag C-232/01, van Lent, Sml. I, s. 11525.

7 — Udtalelse 31.530/4 fra lovgivningskomitéen, *Moniteur Belge*, 8.8.2001.

foranstaltninger skal vurderes i sammenhæng med artikel 12a og 25c i den belgiske lov om merværdiafgifter, som gennemfører sjette momsdirektivs artikel 28a, stk. 5-7 [8]. Disse bestemmelser sidestiller levering af goder mod vederlag med »en afgiftspligtig persons overførsel af et gode fra hans virksomhed til en anden medlemsstat«, men udelukker sådanne overdragelser til andre medlemsstater, der sker i forbindelse med »midlertidig anvendelse af godet i en periode på højst 24 måneder på en anden medlemsstats område, hvor indførslen af samme gode fra et tredjeland med henblik på midlertidig anvendelse ville være omfattet af ordningen vedrørende fuldstændig fritagelse for importafgifter ved midlertidig indførsel«. Det følger endvidere af artikel 561, stk. 2, i forordning nr. 2454/93 om gennemførelsesbestemmelser til EF-toldkodeksen [9], at anvendelse af ordningen med midlertidig indførsel er betinget af, at den person, der anvender køretøjet, er ansat af ejeren af dette køretøj. I belgisk ret fremgår denne betingelse af artikel 14, litra f), i cirkulære nr. 1/2000.

12. Belgien har videre gjort gældende, at eftersom de nationale bestemmelser ikke pålægger de personer, som bestemmelserne finder anvendelse på, at indregistrere køretøjet i Belgien, når der består et arbejdsforhold som defineret i Domstolens praksis [10], og eftersom den virksomhed, der stiller køretøjet til rådighed, i de øvrige tilfælde kan lade det indregistrere i Belgien, er der ikke tale om nogen hindring af arbejdskraftens frie bevægelighed eller etableringsfriheden eller den frie udveksling af tjenesteydelser som omhandlet i artikel 39 EF, 43 EF og 49 EF. Hvis Domstolen imidlertid måtte være af en anden opfattelse, har den belgiske regering gjort gældende, at hindringerne er fuldt ud begrundede, idet medlemsstaterne har kompetencen til at lovgive på området for indregistrering af køretøjer [11], foranstaltningerne har til formål at forhindre skatteunddragelse, og endvidere er foranstaltningerne forholdsmæssige.

13. Den finske regering og Det Forenede Kongeriges regering har anført, at den stat, hvor den person, der anvender køretøjet, har fast bopæl, har ret til at kræve, at køretøjet indregistreres dér. Dette princip hindrer skatteunddragelse, letter trafikkontrol og fremmer færdselssikkerheden og kan anvendes som en del af en miljømæssig strategi [12]. Det Forenede Kongeriges regering har tilføjet, at det også er et middel til at øge skatteprovenuet.

8 — Rådets direktiv 77/388/EØF af 17.5.1977 om harmonisering af medlemsstaternes lovgivning om omsætningsafgifter — Det fælles merværdiafgiftssystem: ensartet beregningsgrundlag (EFT L 145, s. 1), som ændret ved Rådets direktiv 91/680/EØF (EFT L 376, s. 1).

9 — Kommissionens forordning (EØF) nr. 2454/93 af 2.7.1993 om visse gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EØF) nr. 2913/92 om indførelse af en EF- toldkodeks (EFT L 253, s. 1), som ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 993/2001 af 4.5.2001 (EFT L 141, s. 1).

10 — Dom af 12.5.1998, sag C-85/96, Martinez Sala, Sml. I, s. 2691, og Lawrie-Blum-dommen, nævnt i fodnote 4.

11 — Dom af 21.3.2002, sag C-451/99, Cura Anlagen, Sml. I, s. 3193.

12 — Cura Anlagen-dommen, præmis 59.

14. Kommissionen har gjort gældende, at det tilkommer den nationale ret at afgøre, om de tiltalte omfattes af artikel 39 EF eller artikel 43 EF. Det væsentligste kendetegn ved et ansættelsesforhold er, at en person er undergivet en anden persons instruktionsbeføjelse [13] eller befinder sig i et underordnelsesforhold [14], i hvilket tilfælde den pågældende person er omfattet af artikel 39 EF. Under alle omstændigheder giver artikel 39 EF og 43 EF samme beskyttelse til personer, der omfattes af deres anvendelsesområde [15]. I den foreliggende sag følger det af van Lentdommen [16], at der foreligger en hindring. Denne hindring kan ikke begrundes med henvisning til færdselssikkerhed og tab af skatteprovenu. Det følger endvidere klart af redegørelsen til kongen, der er vedlagt udkastet til den kongelige anordning, at det udtrykkelige formål med denne anordning var at sikre, at personer bosiddende i Belgien ikke kunne undlade at betale den belgiske motorkøretøjsafgift, og ikke var at fremme færdselssikkerheden.

15. Jeg vil indledningsvis nævne, at de tre regeringer, der har afgivet indlæg, alle har anført, at Kommissionen har anerkendt [17], at fuldstændig valgfrihed med hensyn til, i hvilken medlemsstat et køretøj indregistreres, ikke er acceptabel, da alle køretøjer ellers ville blive indregistreret i den stat, hvor afgiftsniveauet er lavest, hvilket den belgiske regerings repræsentant under retsmødet beskrev som »fiskal forum-shopping«. Dette synspunkt forekommer mig imidlertid ikke at være relevant for det spørgsmål, der rejses i de foreliggende sager. Det er ikke blevet gjort gældende, at der skulle være frihed til at indregistrere køretøjer som dem, der er genstand for disse sager, i en hvilken som helst medlemsstat. Spørgsmålet er ganske enkelt, om en virksomhed, der ejer eller leaser et køretøj, som det stiller til rådighed for en ansat/direktør, der anvender det i forbindelse med udøvelsen af sin beskæftigelse, har ret til at indregistrere dette køretøj i den medlemsstat, hvor virksomheden faktisk er etableret.

16. Virkningen af de omtvistede nationale bestemmelser er i det væsentlige, at personer bosiddende i Belgien, som er ansat i en virksomhed med hjemsted i en anden medlemsstat, hvor de også besidder en stilling med ansvar for virksomheden, har pligt til at indregistrere de køretøjer i Belgien, der stilles til rådighed for dem af virksomheden, og som de anvender i erhvervsmæssigt øjemed. Jeg er enig med Kommissionen i, at det med henblik på afgørelsen af, om denne situation er forenelig med traktaten, er ufornødent at afgøre, om de tiltalte i de foreliggende sager

13 — Lawrie-Blum-dommen, nævnt i fodnote 4, præmis 17, og dom af 27.6.1996, sag C-107/94, Asscher, Sml. I, s. 3089, præmis 25.

14 — Dom af 20.11.2001, sag C-268/99, Jany m.fl., Sml. I, s. 8615, præmis 34.

15 — Dom af 5.2.1991, sag C-363/89, Roux mod Belgien, Sml. I, s. 273, præmis 23.

16 — Nævnt i fodnote 6.

17 — Fortolkende meddelelse fra Kommissionen om typegodkendelse og indregistrering af køretøjer, som tidligere har været indregistreret i en anden medlemsstat (EFT 1996 C 143, s. 4). Der henvises ligeledes til en tilsvarende udtalelse i punkt 45 i mit forslag til afgørelse i Cura Anlagen-sagen, nævnt i fodnote 11.

er ansatte eller selvstændige i relation til fællesskabsretten, eftersom det følger af fast retspraksis, at artikel 39 EF og 43 EF giver samme retlige beskyttelse, hvorfor det er uden betydning, hvorledes den økonomiske virksomhed kvalificeres [18]. Hvis der skulle ske en sådan kvalifikation, ville det under alle omstændigheder tilkomme den nationale ret at foretage denne.

17. Det følger ligeledes af fast retspraksis, at nationale bestemmelser, som forhindrer en statsborger i en medlemsstat i at forlade sit oprindelsesland med henblik på at udøve sin ret til fri bevægelighed, eller som får ham til at afholde sig herfra, udgør hindringer for denne frihed [19]. I relation til hindringer (der følger af anvendelsen af bestemmelser om merværdiafgift) for den private brug af en bil, der stilles til rådighed for en arbejdstager under omstændigheder som dem, der er tale om i de foreliggende sager, har Domstolen endvidere fastslået, at virkningen af sådanne hindringer er, at »grænsearbejder[e] [i praksis ville afskæres] fra at udnytte visse fordele, som hans arbejdsgiver indrømmer, alene fordi han har bopæl på den medlemsstats område, hvortil køretøjet midlertidigt indføres, [og ville] i så fald være stillet ringere end sine kolleger med bopæl i arbejdsgiverens hjemstat, hvilket direkte ville begrænse arbejdstagerens udøvelse af sin ret til fri bevægelighed inden for Fællesskabet« [20].

18. Denne argumentation mener jeg gælder så meget desto mere i den foreliggende sag, hvor pligten til at omregistrere et køretøj i Belgien, som stilles til rådighed af en arbejdsgiver, der har hjemsted i en anden medlemsstat, og som anvendes af den ansatte/direktøren i forbindelse med udførelsen af sin beskæftigelse, er egnet til at afholde belgiske statsborgere fra at udøve deres ret til fri bevægelighed, uanset om denne ret udspringer af artikel 39 EF eller artikel 43 EF. Dette princip er desuden så meget desto mere relevant i relation til en medlemsstat som Belgien, der har landegrænser op til fire andre medlemsstater og derfor har et stort antal grænsearbejdere.

19. Jeg kan ikke se, hvordan denne konklusion skulle kunne ændres af den belgiske regerings argument, der bygger på bestemmelserne om midlertidig indførsel i Fællesskabet og national lovgivning om merværdiafgift og told. Disse ordninger er forskellige fra nationale ordninger for indregistrering af

18 — Roux-dommen, nævnt i fodnote 15, præmis 23.

19 — Van Lent-dommen, præmis 16.

20 — Ledoux-dommen, nævnt i fodnote 5, præmis 18.

køretøjer. Deres anvendelse afhænger af et antal faktorer såsom rækkevidden af begrebet afgiftspligtig person og midlertidig indførsel [21]. Jeg mener derfor ikke, at de har nogen relevans for det forelagte spørgsmål. Det kan noteres, at ingen af de øvrige procesdeltagere, der har afgivet indlæg til Domstolen, har taget stilling til disse argumenter.

20. Hvad angår spørgsmålet om begrundelse forekommer ingen af de hensyn, som de regeringer, der har afgivet indlæg, har nævnt, at kunne lægges til grund.

21. Den belgiske regering har for det første henvist til medlemsstaternes beskatningsbeføjelser på området for beskatning og indregistrering af køretøjer under henvisning til Domstolens anerkendelse af denne kompetence i Cura Anlagen-dommen [22].

22. I den nævnte sag fastslog Domstolen, at eftersom beskatning af motorkøretøjer generelt set ikke var blevet harmoniseret, kunne medlemsstaterne frit udøve deres beskatningsbeføjelse inden for dette område. Domstolen tilføjede imidlertid, at disse beføjelser skal udøves »under overholdelse af fællesskabsretten«. Hvis nationale foranstaltninger, der regulerer indregistrering af køretøjer, er i strid med artikel 39 EF og 43 EF, er disse foranstaltninger helt klart ikke truffet under overholdelse af fællesskabsretten, og medlemsstaterne har derfor ikke ret til at håndhæve dem.

23. Alle tre regeringer har henvist til behovet for at bekæmpe skatteunddragelse som begrundelse for de nationale bestemmelser.

24. Det er korrekt, at medlemsstater kan nægte personer, der har gjort sig skyldige i misbrug eller bedrageri, adgang til at gøre brug af bestemmelserne om fri bevægelighed. Dette kan imidlertid kun ske fra sag til sag, når der er beviser for en sådan adfærd. Den blotte risiko for misbrug eller bedrageri kan ikke begrunde generelle restriktioner, hvilket ville hindre udøvelsen af fællesskabsrettigheder i god tro [23]. Sådanne restriktioner

21 — Artikel 561, stk. 2, i forordning nr. 2454/93, som den belgiske regering har gjort gældende, finder faktisk anvendelse, når arbejdsgiveren til den person, der anvender koretojet, har hjemsted uden for Fællesskabets toldområde.

22 — Nævnt i fodnote 11.

23 — Jf. f.eks. dom af 17.7.1997, sag C-28/95, Leur-Bloem, Sml. I, s. 4161, præmis 39-44, af 26.9.2000, sag C-478/98, Kommissionen mod Belgien, Sml. I, s. 7587, præmis 45, og af 21.11.2002, sag C-436/00, X og Y, Sml. I, s. 10829, præmis 62.

er nødvendigvis uforholdsmæssige, idet de gør den lovlige udøvelse af fællesskabsrettigheder umulig.

25. Nærmere bestemt følger det af fast retspraksis, at selv om hensynet til at forebygge skatteunddragelse kan begrunde restriktive foranstaltninger, der er udarbejdet specifikt med henblik på at hindre rent spekulative arrangementer, der har til formål at omgå national skattelovgivning, kan det ikke begrunde bestemmelser, der generelt finder anvendelse for transaktioner, som skatteydere kan foretage i en hvilken som helst anledning [24]. I den sammenhæng bemærkes, at den belgiske regerings repræsentant under retsmødet udtalte, at der formentlig er tilfælde, hvor indregistrering i Luxembourg af et køretøj, der stilles til rådighed under omstændigheder som dem, der foreligger i disse sager, er helt lovlig.

26. Hvad angår argumentet om, at foranstaltningen er begrundet i hensynet til færdselssikkerhed, deler jeg ikke den opfattelse, de regeringer, der har afgivet indlæg, har givet udtryk for, og hvorefter kun national indregistrering og dermed national teknisk kontrol er egnet til at sikre dette formål. Således som Kommissionen har understreget, indeholder artikel 3, stk. 2, i Rådets direktiv 96/96 [25] bestemmelse om gensidig anerkendelse af teknisk kontrol.

27. Under alle omstændigheder fremgår det med hensyn til den omtvistede nationale foranstaltning af redegørelsen til kongen, der er vedlagt udkastet til kongelig anordning, at det udtrykkelige formål med denne anordning var at sikre, at personer bosiddende i Belgien ikke kunne undlade at betale belgisk motorkøretøjsafgift snarere end at fremme færdselssikkerheden.

28. Det er endvidere vanskeligt at få argumentet om, at foranstaltningen er nødvendig af færdselssikkerhedsmæssige hensyn, til at stemme overens med det forhold, at køretøjer, der stilles til rådighed af et selskab med hjemsted i en anden medlemsstat for arbejdstagere, der ikke er direktører eller hovedaktionærer, er undtaget fra kravet om indregistrering.

29. Jeg er heller ikke enig i det argument, som den finske regering og Det Forenede Kongeriges regering har gjort gældende,

24 — Jf. for et nyere eksempel, dom af 11.3.2004, sag C-9/02, de Lasteyrie du Saillant, Sml. I, s. 2409, præmis 50.

25 — Rådets direktiv 96/96/EF af 20.12.1996 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (EFT 1997 L 46, s. 1).

hvorefter det kun er en national indregistrering, der gør det muligt at sikre en pålidelig identifikation af ejere af køretøjer. Eftersom alle medlemsstater har et system med registrering af køretøjer, burde det være muligt at spore ejeren af et køretøj, uanset hvor det er registreret inden for Fællesskabet. Det må antages at være det, der sker, når et køretøj, der føres af en turist eller en midlertidig besøgende, er involveret i et trafikuheld.

30. Argumentet om, at den nationale foranstaltning kan begrundes i hensynet til at øge skatteprovenuet, kan behandles summarisk. Det er fast retspraksis, at tab af skatteprovenu aldrig kan udgøre en begrundelse for en restriktion for udøvelsen af en grundlæggende frihed [26].

31. Endelig vil jeg henvise til det argument, som den finske regering og Det Forenede Kongeriges regering har fremført, hvorefter indregistrering kan anvendes som led i en miljømæssig strategi, sandsynligvis ved hjælp af tiltag såsom differentieret afgift, der afspejler køretøjets miljømæssige påvirkning. Det kan naturligvis forholde sig således, og det er klart, at hensynet til miljøbeskyttelse i princippet kan begrunde nationale foranstaltninger, der ellers ville være i strid med en grundlæggende frihed, der er garanteret af traktaten [27]. Den foreliggende sag angår imidlertid spørgsmålet om, hvorvidt et krav om registrering i en bestemt medlemsstat er lovligt. Spørgsmålet om størrelsen af den afgift, der skal betales for køretøjet, er ikke blevet rejst, og det er heller ikke blevet gjort gældende, at afgiften skulle være sammensat således, at den fremmer miljøvenlige køretøjer. Jeg mener derfor ikke, at der inden for rammerne af den foreliggende sag er grundlag for at henvise til miljøbeskyttelse som begrundelse for de hindringer af traktatens friheder, der udspringer af dette krav.

32. I lyset af ovenstående vurdering mener jeg, at det er ufornødent at tage stilling til artikel 10 EF eller artikel 49 EF, der begge er nævnt i det forelagte spørgsmål, eftersom fortolkningen af artikel 39 EF og 43 EF er tilstrækkelig til at give den forelæggende ret det svar, den behøver [28]. Det bemærkes, at ingen af de indlæg, der er afgivet til Domstolen, indeholder betragtninger om artikel 10 EF eller om artikel 49 EF.

26 — Dom af 12.12.2002, sag C-385/00, De Groot, Sml. I, s. 11819, præmis 103 og den deri nævnte retspraksis, samt dommen i sagen X og Y, nævnt i fodnote 23, præmis 50.

27 — Dom af 20.9.1988, sag 302/86, Kommissionen mod Danmark, Sml. s. 4607, af 9.7.1992, sag C-2/90, Kommissionen mod Belgien, Sml. I, s. 4431, og af 13.3.2001, sag C-379/98, PreussenElektra, Sml. I, s. 2099.

28 — Dom af 22.1.2002, sag C-31/00, Dreessen, Sml. I, s. 663, præmis 30.

Forslag til afgørelse

33. Jeg foreslår derfor, at spørgsmålene forelagt af Tribunal de police, Neufchâteau, skal besvares således:

»Artikel 39 EF og 43 EF er til hinder for nationale bestemmelser, der pålægger en person, der bor på medlemsstatens område, at indregistrere et køretøj, der stilles til rådighed for ham af den virksomhed, hvori han er ansat, og som faktisk har sit hjemsted i en anden medlemsstat, når arbejdstageren også er aktionær, bestyrelsesmedlem eller daglig leder i denne virksomhed.«