CONCLUSIE VAN ADVOCAAT-GENERAAL F.G. JACOBS van 26 mei 2005 [1]

1. In de onderhavige zaken heeft de Politierechtbank te Neufchâteau (België) het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de vraag of het gemeenschapsrecht in de weg staat aan een nationale regeling volgens welke een inwoner verplicht is tot inschrijving van een voertuig dat hem ter beschikking is gesteld door de in een andere lidstaat gevestigde onderneming die hem tewerkstelt, wanneer de werknemer tegelijk aandeelhouder, bestuurder of zaakvoerder van deze onderneming is en hij het voertuig voor de uitoefening van zijn beroep gebruikt.

De nationale regeling

2. Artikel 3, § 2, 2°, van het Belgische koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen [2] bepaalt dat, in afwijking van de algemene regel dat inwoners voertuigen die zij in België in het verkeer wensen te brengen, moeten inschrijven, de inschrijving niet verplicht is voor een voertuig dat een natuurlijke persoon gebruikt in de uitoefening van zijn beroep en dat in het buitenland is ingeschreven op naam van een buitenlandse eigenaar met wie deze persoon verbonden is door een arbeidsovereenkomst; in dit geval moet zich aan boord van het voertuig een door de Belgische BTW-administratie afgegeven attest bevinden.

3. Punt 14 van aanschrijving nr. 1/2000 van 3 mei 2000 [3], met aanwijzingen voor de bestuurlijke praktijk, bepaalt onder welke voorwaarden deze uitzondering van toepassing is. Overeenkomstig punt 15, sub f, wordt dat attest niet afgegeven wanneer de werkgever een vennootschap is en de werknemer tegelijk bestuurder of zaakvoerder van deze vennootschap is, tenzij de werknemer kan aantonen dat er een echte band van onder-

1 — Oorspronkelijke taal: Engels.

2 — *Belgisch Staatsblad* van 8 augustus 2001, blz. 27022.

3 — www.fisconet.fgov.be

geschiktheid met de vennootschap bestaat. Dit impliceert dat de werknemer onderworpen is aan het gezag van een ander gemandateerd persoon of orgaan van de vennootschap (raad van bestuur, directiecomité, enz.) op wiens gezagspositie de werknemer/bestuurder geen beslissende invloed kan uitoefenen. Beheerders van éénmanszaken, vennoten-oprichters van een vennootschap of vennoten-hoofdaandeelhouders zijn in geen geval gerechtigd op een attest.

De feiten

4. Zaak C-151/04 betreft C. Nadin, die in België woont en werknemer en zaakvoerder is van de in Luxemburg gevestigde vennootschap Nadin-Lux SA. In zaak C-152/04 gaat het om J.-P. Durré, die ook in België woont en werknemer en zaakvoerder is van de eveneens in Luxemburg gevestigde vennootschap SA Delisalade Lux. Nadin en Durré worden hierna gezamenlijk „verweerders" genoemd.

5. In maart 2002 werden verweerders op een verschillend tijdstip door de politie in België gecontroleerd. Nadin reed met een wagen die in Luxemburg was ingeschreven en eigendom was van Credit Lease SA in Luxemburg, die de wagen had geleasd aan Nadin-Lux SA. Durré reed met een wagen die was ingeschreven op naam van Delisalade Lux SA. Geen van verweerders had het vereiste BTW-attest in zijn voertuig. Beiden verklaarden dat de Belgische BTW-administratie had geweigerd, hun een dergelijk attest af te geven. Verweerders werd een inbreuk op artikel 3, § 2, 2°, van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 ten laste gelegd. Voor de Politierechtbank stelden verweerders dat zij als communautaire werknemers dienden te worden beschouwd en dat het koninklijk besluit onverenigbaar is met het beginsel van het vrije verkeer van werknemers. De Politierechtbank heeft het Hof de volgende prejudiciële vraag gesteld:

„Staan de artikelen 10 EG, 39 EG, 43 EG en 49 EG eraan in de weg dat een lidstaat een maatregel neemt waarbij een werknemer die op zijn grondgebied verblijft, wordt verplicht een voertuig in deze lidstaat in te schrijven, hoewel dat voertuig eigendom is van zijn werkgever, die een op het grondgebied van een andere lidstaat gevestigde vennootschap is waarmee deze werknemer is verbonden door een arbeidsovereenkomst, maar waarin hij tegelijk aandeelhouder, bestuurder of zaakvoerder is, dan wel een soortgelijke functie uitoefent?"

6. In beide zaken is dezelfde prejudiciële vraag gesteld, hoewel het betrokken voertuig een andere eigenaar heeft. Derhalve ben ik van mening dat, zoals de Belgische regering heeft voorgesteld, de vraag aldus moet worden geherformuleerd dat wordt gevraagd of het gemeenschapsrecht in de weg staat aan een nationale regeling volgens welke een inwoner verplicht is tot inschrijving van een voertuig dat hem ter beschikking is gesteld door de in een andere lidstaat gevestigde onderneming die hem tewerkstelt, wanneer de werknemer tegelijk aandeelhouder of bestuurder dan wel zaakvoerder van die onderneming is.

7. De betrokken nationale regeling geldt bovendien alleen voor voertuigen die „een natuurlijke persoon gebruikt in de uitoefening van zijn beroep". De verwijzende rechter, verweerders noch de Belgische regering brengen het gebruik voor privé-doeleinden te berde. Ik ga er dus vanuit dat de prejudiciële vraag ook betrekking heeft op de situatie waarin een werknemer/bestuurder het hem ter beschikking gestelde voertuig voor privé-doeleinden gebruikt.

8. Schriftelijke opmerkingen zijn ingediend door elke verweerder, de Belgische regering, de Finse regering en de regering van het Verenigd Koninkrijk, alsmede door de Commissie, die allen, behalve Nadin, ter terechtzitting aanwezig waren.

Discussie

9. Verweerders en de Commissie stellen dat de prejudiciële vraag bevestigend dient te worden beantwoord, terwijl de drie regeringen die opmerkingen hebben ingediend, het tegendeel menen.

10. Verweerders betogen dat zij overeenkomstig het arrest Lawrie-Blum [4] als „werknemers" in de zin van artikel 39 EG moeten worden beschouwd. Hieruit volgt, overeenkomstig de arresten Ledoux [5] en van Lent [6], dat de nationale regeling in strijd is met het gemeenschapsrecht. Indien verweerders niet als werknemers worden beschouwd, is de regeling in strijd met artikel 43 EG. Ook de Belgische Raad van State was van mening dat de regeling in strijd is met de artikelen 39 EG en 43 EG. [7]

11. De Belgische regering stelt in de eerste plaats dat de omstreden nationale maat-

4 — Arrest van 3 juli 1986 (66/85, Jurispr. blz. 2121).

5 — Arrest van 6 juli 1988 (127/86, Jurispr. blz. blz. 3741).

6 — Arrest van 2 oktober 2003 (C-232/01, Jurispr. blz. I-11525).

7 — Advies 31.530/4 van de afdeling wetgeving van de Raad van State, *Belgisch Staatsblad* van 8 augustus 2001.

regelen dienen te worden gelezen in samenhang met de artikelen 12bis en 25quater van het Belgische BTW-Wetboek, die artikel 28bis, leden 5 tot en met 7, van de Zesde BTW-richtlijn [8] uitvoeren. Overeenkomstig deze bepalingen wordt met een levering van goederen onder bezwarende titel gelijkgesteld „de overbrenging door een belastingplichtige van een goed van zijn bedrijf naar een andere lidstaat", doch niet de overbrenging van een goed naar een andere lidstaat voor, onder meer, „het tijdelijke gebruik van dat goed voor een periode van ten hoogste 24 maanden op het grondgebied van een andere lidstaat waar de invoer van hetzelfde goed uit een derde land met het oog op tijdelijk gebruik in aanmerking zou komen voor de regeling van tijdelijke invoer met volledige vrijstelling van invoerrechten". Bovendien blijkt duidelijk uit artikel 561, lid 2, van verordening nr. 2454/93 tot uitvoering van het communautair douanewetboek [9] dat de regeling van tijdelijke invoer slechts geldt wanneer de gebruiker van het betrokken voertuig wordt tewerkgesteld door de eigenaar ervan. Deze voorwaarde is in Belgisch recht omgezet in punt 15, sub f, van aanschrijving nr. 1/2000.

12. België stelt in de tweede plaats dat, aangezien de nationale regeling de personen waarop zij van toepassing is, niet verplicht, het voertuig in België in te schrijven in het geval van een arbeidsverhouding zoals die is gedefinieerd in de rechtspraak van het Hof [10], en aangezien in de andere gevallen de onderneming die het voertuig ter beschikking stelt, dat voertuig in België kan inschrijven, het vrije verkeer van werknemers of de vrijheid van vestiging of het vrij verrichten van diensten in de zin van respectievelijk artikel 39 EG, artikel 43 EG en artikel 49 EG niet wordt beperkt. Voor het geval dat het Hof echter de tegenovergestelde opvatting zou huldigen, betoogt de Belgische regering dat de beperkingen volledig gerechtvaardigd zijn, aangezien de lidstaten ter zake van de inschrijving van voertuigen een regelgevende bevoegdheid hebben [11], en de maatregelen ertoe strekken, belastingontwijking tegen te gaan; bovendien zijn de maatregelen evenredig.

13. De Finse regering en de regering van het Verenigd Koninkrijk stellen dat de lidstaat waar de gebruiker van het voertuig permanent verblijft, inschrijving ervan kan eisen. Dat beginsel voorkomt belastingontwijking, vergemakkelijkt de verkeerscontrole, vergroot de verkeersveiligheid en kan een instrument zijn ter uitvoering van het milieubeleid; [12] de regering van het Verenigd Koninkrijk voegt daaraan toe dat het ook een bron van inkomsten vormt.

8 — Zesde richtlijn (77/388/EEG) van de Raad van 17 mei 1977 betreffende de harmonisatie van de wetgevingen der lidstaten inzake omzetbelasting — Gemeenschappelijk stelsel van belasting over de toegevoegde waarde: uniforme grondslag (PB L 145, blz. 1), zoals gewijzigd bij met name richtlijn 91/680/EEG van de Raad (PB L 376, blz. 1).

9 — Verordening (EEG) nr. 2454/93 van de Commissie van 2 juli 1993 houdende vaststelling van enkele bepalingen ter uitvoering van verordening (EEG) nr. 2913/92 van de Raad tot vaststelling van het communautair douanewetboek (PB L 253, blz. 1), zoals gewijzigd bij met name verordening (EG) nr. 993/2001 van de Commissie van 4 mei 2001 (PB L 141, blz. 1).

10 — Arrest van 12 mei 1998, Martinez Sala (C-85/96, Jurispr. blz. I-2691) en arrest Lawrie-Blum, aangehaald in voetnoot 4.

11 — Arrest van 21 maart 2002, Cura Anlagen (C-451/99, Jurispr. blz. I-3193).

12 — Arrest Cura Anlagen, reeds aangehaald, punt 59.

14. De Commissie stelt dat het aan de nationale rechter staat, uit te maken of verweerders onder artikel 39 EG dan wel onder artikel 43 EG vallen. Het hoofdkenmerk van een arbeidsverhouding is dat iemand onder het gezag van een ander staat [13] of dat tussen hen een band van ondergeschiktheid bestaat [14]; in dat geval valt hij onder artikel 39 EG. De artikelen 39 EG en 43 EG bieden in elk geval dezelfde rechtsbescherming aan personen die binnen hun werkingssfeer vallen. [15] Gelet op het arrest van Lent [16], is het duidelijk dat er in casu sprake is van een beperking; die beperking kan niet worden gerechtvaardigd door de verkeersveiligheid en de derving van belastinginkomsten. Bovendien blijkt uit het verslag aan de Koning bij het ontwerp van het koninklijk besluit met zoveel woorden dat dit besluit tot doel heeft, te voorkomen dat personen die in België wonen, aan de Belgische verkeersbelasting ontsnappen, en niet zozeer de verkeersveiligheid te vergroten.

15. Vooraf wijs ik erop dat volgens de drie regeringen die opmerkingen hebben ingediend, de Commissie heeft erkend [17] dat volledige keuzevrijheid wat de lidstaat van inschrijving van een voertuig betreft, onaanvaardbaar zou zijn, aangezien dan alle voertuigen zouden worden ingeschreven in de lidstaat waar de voertuigenbelasting het laagst is; deze situatie heeft de gemachtigde van de Belgische regering ter terechtzitting als „fiscal forum-shopping" aangemerkt. Deze overweging is mijns inziens echter niet relevant voor het antwoord op de in de onderhavige zaken gerezen vraag. Niemand stelt dat een persoon vrij moet zijn, voertuigen als die in de hoofdgedingen in te schrijven in om het even welke lidstaat; de vraag is gewoon of een onderneming die een voertuig bezit of least en dat ter beschikking stelt van een werknemer/bestuurder voor de uitoefening van diens beroep, dat voertuig moet kunnen inschrijven in de lidstaat waar ze daadwerkelijk is gevestigd.

16. De betrokken nationale regeling heeft namelijk tot gevolg dat personen die in België wonen en zijn tewerkgesteld door een in een andere lidstaat gevestigde vennootschap waarin zij tegelijk een functie met ondernemersaansprakelijkheid uitoefenen, verplicht zijn, voertuigen die hun door de vennootschap ter beschikking zijn gesteld en die zij voor de uitoefening van hun beroep gebruiken, in België in te schrijven. Ik ben het met de Commissie eens waar deze stelt dat om uit te maken of deze situatie zich verdraagt met het Verdrag, niet moet wor-

13 — Arrest Lawrie-Blum, aangehaald in voetnoot 4, punt 17, en arrest van 27 juni 1996, Asscher (C-107/94, Jurispr. blz. I-3089, punt 25).

14 — Arrest van 20 november 2001, Jany e.a. (C-268/99, Jurispr. blz. I-8615, punt 34).

15 — Arrest van 5 februari 1991, Roux (C-363/89, Jurispr. blz. I-273, punt 23).

16 — Aangehaald in voetnoot 6.

17 — Interpretatieve mededeling van de Commissie inzake de goedkeurings- en inschrijvingsprocedures voor reeds eerder in een andere lidstaat ingeschreven voertuigen (PB 1996, C 143, blz. 4). Zie ook de soortgelijke verklaring in punt 45 van mijn conclusie in de zaak Cura Anlagen, aangehaald in voetnoot 11.

den nagegaan of verweerders in de hoofdgedingen naar gemeenschapsrecht werknemers dan wel zelfstandigen zijn, aangezien de artikelen 39 EG en 43 EG volgens vaste rechtspraak dezelfde rechtsbescherming bieden en de kwalificatie van hun economische activiteit bijgevolg niet relevant is. [18] In elk geval zou het aan de nationale rechter staan, een dergelijke kwalificatie te verrichten.

17. Voorts is het vaste rechtspraak dat nationale bepalingen die een onderdaan van een lidstaat beletten of ervan weerhouden, zijn land van herkomst te verlaten om zijn recht van vrij verkeer uit te oefenen, belemmeringen van die vrijheid opleveren. [19] In een geval van (uit een BTW-regeling voortvloeiende) beperkingen van het gebruik, voor privé-doeleinden, van een personenwagen die aan een werknemer ter beschikking is gesteld in vergelijkbare omstandigheden als die in de hoofdgedingen, heeft het Hof bovendien geoordeeld dat dergelijke beperkingen tot gevolg hebben „dat het een grensarbeider praktisch onmogelijk wordt gemaakt gebruik te maken van bepaalde, hem door zijn werkgever verleende voordelen, enkel omdat hij in de lidstaat van tijdelijke invoer woont, [en dat hij] daardoor ten aanzien van de arbeidsvoorwaarden [zou] worden benadeeld ten opzichte van zijn collega's die in het land van hun werkgever wonen, wat rechtstreeks gevolgen zou hebben voor de uitoefening van zijn recht op vrij verkeer binnen de Gemeenschap" [20].

18. Mijns inziens geldt dit a fortiori in de hoofdgedingen, waar de verplichting tot herinschrijving in België van een voertuig dat door een in een andere lidstaat gevestigde werkgever ter beschikking is gesteld en dat door de werknemer/bestuurder voor beroepsdoeleinden wordt gebruikt, personen die in België wonen, ervan kan weerhouden, hun recht van vrij verkeer uit te oefenen, ongeacht of correct is geanalyseerd of dit recht uit artikel 39 EG dan wel uit artikel 43 EG voortvloeit. Bovendien is dit beginsel des te relevanter in het geval van een lidstaat als België, die aan vier andere lidstaten grenst en dus een aanzienlijk aantal grensarbeiders telt.

19. Ik zie niet in hoe deze conclusie kan worden ontkracht door het argument dat de Belgische regering ontleent aan de bepalingen inzake tijdelijke invoer in de communautaire en nationale BTW- en douanewetgeving. Deze regelingen staan los van de nationale regelingen inzake de inschrijving

18 — Arrest Roux, aangehaald in voetnoot 15, punt 23.

19 — Arrest van Lent, aangehaald in voetnoot 6, punt 16.

20 — Arrest Ledoux, aangehaald in voetnoot 5, punt 18.

van voertuigen. Of ze van toepassing zijn, hangt af van een aantal factoren, zoals de werkingssfeer van de begrippen „belastingplichtige" en „tijdelijke invoer".[21] Bijgevolg zijn ze mijns inziens niet relevant voor het antwoord op de prejudiciële vraag. Geen van de andere partijen die opmerkingen bij het Hof hebben ingediend, heeft deze argumenten behandeld.

20. Geen enkele van de rechtvaardigingsgronden die zijn aangevoerd door de regeringen die opmerkingen hebben ingediend, houdt mijns inziens steek.

21. België stelt in de eerste plaats dat de fiscale bevoegdheid ter zake van de inschrijving van en de belasting op voertuigen bij de lidstaten berust, en verwijst daartoe naar het arrest Cura Anlagen, waarin het Hof dat principe heeft erkend.[22]

22. In die zaak heeft het Hof geoordeeld dat, aangezien de belasting op motorvoertuigen niet is geharmoniseerd, de lidstaten hun fiscale bevoegdheid op dit gebied vrij kunnen uitoefenen. Het Hof heeft daaraan echter toegevoegd dat „zij daarbij het gemeenschapsrecht in acht [moeten] nemen". Nationale maatregelen inzake de inschrijving van voertuigen die strijdig zijn met de artikelen 39 EG en 43 EG, zijn overduidelijk niet in overeenstemming met het gemeenschapsrecht, en de lidstaten mogen deze maatregelen dus niet toepassen.

23. De drie regeringen voeren de strijd tegen belastingontwijking als rechtvaardigingsgrond aan.

24. Hoewel een lidstaat personen die zich schuldig hebben gemaakt aan misbruik of fraude, het recht van vrij verkeer kan ontzeggen, mag hij dit slechts doen geval per geval, mits een dergelijke gedraging is bewezen. Het gevaar van misbruik of fraude kan op zichzelf geen rechtvaardigingsgrond opleveren voor een algemene beperking die de gemeenschapsonderdanen ervan zou weerhouden, hun gemeenschapsrechten te goeder trouw uit te oefenen.[23] Dergelijke belemmeringen zijn in se onevenredig, aan-

21 — Artikel 561, lid 2, van verordening nr. 2454/93, waarnaar de Belgische regering verwijst, is in feite van toepassing wanneer de werkgever van de gebruiker van het voertuig buiten het douanegebied van de Gemeenschap is gevestigd.

22 — Aangehaald in voetnoot 11.

23 — Zie bijvoorbeeld arresten van 17 juli 1997, Leur-Bloem (C-28/95, Jurispr. blz. I-4161, punten 39-44); 26 september 2000, Commissie/België (C-478/98, Jurispr. blz. I-7587, punt 45) en 21 november 2002, X en Y (C-436/00, Jurispr. blz. I-10829, punt 62).

gezien ze de rechtmatige uitoefening van gemeenschapsrechten onmogelijk maken.

25. Het is met name vaste rechtspraak dat de strijd tegen belastingontwijking weliswaar een rechtvaardigingsgrond kan zijn voor restrictieve maatregelen die specifiek tot doel hebben, louter kunstmatige constructies die bedoeld zijn om de nationale belastingwetgeving te omzeilen, van een belastingvoordeel uit te sluiten, doch geen wetgeving kan rechtvaardigen die in het algemeen betrekking heeft op transacties die belastingplichtigen om gelijk welke reden kunnen verrichten. [24] In dit verband zij erop gewezen dat de vertegenwoordiger van de Belgische regering ter terechtzitting heeft verklaard dat er gevallen zijn waarin de inschrijving in Luxemburg van een voertuig dat ter beschikking is gesteld in omstandigheden als die in de hoofdgedingen, volkomen geoorloofd is.

26. Aangaande het argument dat de maatregel zijn rechtvaardigingsgrond vindt in de verkeersveiligheid, kan ik mij niet vinden in het standpunt van de regeringen die opmerkingen hebben ingediend, namelijk dat alleen nationale inschrijving, en dus nationale technische controles, geschikt zijn om dat doel te verwezenlijken. Zoals de Commissie heeft opgemerkt, voorziet artikel 3, lid 2, van richtlijn 96/96 [25] van de Raad in een regeling van onderlinge erkenning van technische controles.

27. Wat de omstreden nationale maatregel betreft, blijkt in elk geval uit het verslag aan de Koning bij het ontwerp van het koninklijk besluit dat dit besluit uitdrukkelijk tot doel had, ervoor te zorgen dat in België wonende personen niet aan de Belgische verkeersbelasting ontsnappen, en niet zozeer de verkeersveiligheid te vergroten.

28. Bovendien valt het argument dat de maatregel noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid, moeilijk te rijmen met het feit dat voertuigen die door een in andere lidstaat gevestigde vennootschap ter beschikking zijn gesteld van werknemers die geen zaakvoerders of meerderheidsaandeelhouders zijn, van inschrijving zijn vrijgesteld.

29. Evenmin kan worden aanvaard het door de Finse regering en de regering van het Verenigd Koninkrijk aangevoerde argument

24 — Voor een recent voorbeeld zie arrest van 11 maart 2004, De Lasteyrie du Saillant (C-9/02, Jurispr. blz. I-2409, punt 50).

25 — Richtlijn 96/96/EG van de Raad van 20 december 1996 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens (PB 1997, L 46, blz. 1).

dat alleen nationale inschrijving een betrouwbare identificatie van de eigenaars van de voertuigen mogelijk maakt. Aangezien alle lidstaten een systeem van inschrijving van voertuigen kennen, moet het mogelijk zijn de eigenaar van een voertuig terug te vinden, ongeacht waar in de Gemeenschap het voertuig is ingeschreven. Dit gebeurt tenslotte ook wanneer een door een toerist of een tijdelijke bezoeker bestuurd voertuig bij een verkeersongeval betrokken raakt.

30. De voor de nationale maatregel aangevoerde rechtvaardigingsgrond dat hij een bron van belastinginkomsten vormt, behoeft slechts summier te worden onderzocht. Het is immers vaste rechtspraak dat de derving van belastinginkomsten nooit een rechtvaardiging kan zijn voor een beperking van een fundamentele vrijheid. [26]

31. Ten slotte verwijs ik naar het door de Finse regering en de regering van het Verenigd Koninkrijk aangevoerde argument dat de inschrijving als een instrument van milieubeleid kan worden aangewend, waarschijnlijk in die zin dat verschillende belastingtarieven worden toegepast naar gelang van de milieueffecten van het betrokken soort van voertuig. Dit kan inderdaad het geval zijn en het is duidelijk dat de bescherming van het milieu in beginsel een rechtvaardigingsgrond kan zijn voor nationale maatregelen die anders in strijd zouden zijn met een door het Verdrag gewaarborgde fundamentele vrijheid. [27] In casu gaat het echter om de vraag of de verplichting tot inschrijving in een bepaalde lidstaat rechtmatig is. Het tarief van de voertuigenbelasting staat niet ter discussie; evenmin is geopperd dat deze belasting aldus is gestructureerd dat het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen wordt aangemoedigd. Daarom kan de bescherming van het milieu mijns inziens niet op goede gronden worden aangevoerd ter rechtvaardiging van uit deze inschrijvingsplicht voortvloeiende beperkingen van in het Verdrag neergelegde vrijheden.

32. Gelet op het voorgaande lijkt het mij niet noodzakelijk de in de prejudiciële vraag genoemde artikelen 10 EG en 49 EG te onderzoeken, aangezien de uitlegging van de artikelen 39 EG en 43 EG volstaat om een nuttig antwoord te kunnen geven op de vraag van de verwijzende rechter. [28] Opgemerkt zij dat in geen enkele bij het Hof ingediende opmerking wordt ingegaan op artikel 10 EG of op artikel 49 EG.

26 — Arrest van 12 december 2002, De Groot (C-385/00, Jurispr. blz. I-11819, punt 103 en de aangehaalde rechtspraak) en arrest X en Y, aangehaald in voetnoot 23, punt 50.

27 — Arresten van 20 september 1988, Commissie/Denemarken (302/86, Jurispr. blz. 4607); 9 juli 1992, Commissie/België (C-2/90, Jurispr. blz. I-4431) en 13 maart 2001, Preussen Elektra (C-379/98, Jurispr. blz. I-2099).

28 — Arrest van 22 januari 2002, Dreessen (C-31/00, Jurispr. blz. I-663, punt 30).

Conclusie

33. Mitsdien geef ik het Hof in overweging, de prejudiciële vragen van de Politierechtbank te Neufchâteau te beantwoorden als volgt:

De artikelen 39 EG en 43 EG staan in de weg aan een nationale regeling volgens welke een inwoner verplicht is tot inschrijving van een voertuig dat hem ter beschikking is gesteld door de daadwerkelijk in een andere lidstaat gevestigde onderneming die hem tewerkstelt, wanneer de werknemer tegelijk aandeelhouder of bestuurder dan wel zaakvoerder van die onderneming is.