NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
F. G. JACOBS
prednesené 26. mája 2005 [1]

1. V prejednávaných prípadoch Tribunal de police (Miestny trestný súd), Neufchâteau (Belgicko), požiadal Súdny dvor, aby rozhodol, či právu Spoločenstva odporujú vnútroštátne právne predpisy stanovujúce osobe, ktorá tam má bydlisko, povinnú registráciu motorového vozidla, ktoré jej bolo poskytnuté podnikom, ktorý ju zamestnáva a ktorý má sídlo v inom členskom štáte, pokiaľ je tento zamestnanec súčasne akcionárom alebo členom predstavenstva alebo riadiacim pracovníkom daného podniku a pokiaľ vozidlo používa na výkon svojho zamestnania.

Vnútroštátna právna úprava

2. Článok 3 ods. 2 druhý pododsek belgického kráľovského nariadenia z 20. júla 2001 týkajúci sa registrácie motorového vozidla [2] stanovuje výnimkou zo všeobecného pravidla, podľa ktorého sú osoby majúce tam pobyt povinné zaregistrovať vozidlá, ktoré chcú používať v Belgicku, v tom zmysle že nie je povinné zaregistrovať vozidlo používané osobou na výkon jej zamestnania, ak je vozidlo zaregistrované v zahraničí na meno zahraničného majiteľa, s ktorým táto osoba uzatvorila pracovnú zmluvu; v takomto prípade sa potvrdenie vydané belgickým správnym orgánom, v ktorého kompetencii je DPH, musí nachádzať vo vozidle.

3. Článok 14 obežníka č. 1/2000 z 3. mája 2000 [3], ktorý sa zdá byť naznačením správnej praxe, stanovuje podmienky pre využitie tejto výnimky. Zmyslom článku 14 písm. f) je, že potvrdenie sa nevydá, ak zamestnávateľom je spoločnosť a zamestnanec je zároveň členom predstavenstva alebo riadiacim pracovníkom tejto spoločnosti s výnimkou, ak zamestnanec môže preukázať, že existuje

1 — Jazyk prednesu: angličtina.

2 — *Moniteur Belge* z 8. augusta 2001, s. 27022.

3 — www.fisconet.fgov.be.

skutočný vzťah podriadenosti medzi ním a spoločnosťou. To znamená preukázať, že podlieha inej poverenej osobe alebo orgánu spoločnosti (predstavenstvu, správnej rade a pod.) a že táto osoba alebo orgán je v nadriadenom postavení a nepodlieha významnému vplyvu zamestnávateľa/člena predstavenstva. Spoločníci v spoločnosti s jediným spoločníkom, zakladajúci spoločníci spoločnosti a hlavní akcionári nemajú za žiadnych okolností na potvrdenie nárok.

Skutkový stav

4. Vec C-151/04 sa týka pána Nadina, ktorý žije v Belgicku a ktorý je zamestnancom a členom predstavenstva Nadin-Lux SA, spoločnosti so sídlom v Luxembursku. Vec C-152/04 sa týka pána Durrého, ktorý takisto žije v Belgicku a ktorý je zamestnancom a členom predstavenstva spoločnosti SA Delisalade Lux, taktiež so sídlom v Luxembursku. Pána Nadina a pána Durrého budem spoločne označovať ako „obžalovaní".

5. Pri rôznych príležitostiach v marci 2002 obžalovaných v Belgicku zastavila policajná kontrola. Pán Nadin šoféroval auto registrované v Luxembursku, ktoré patrilo spoločnosti Credit Lease SA z Luxemburska, ktorá ho prenajala spoločnosti Nadin-Lux SA. Pán Durré šoféroval auto registrované v mene spoločnosti Delisalade Lux SA. Žiadny z obžalovaných nemal vo vozidle potrebné potvrdenie o DPH; obidvaja uviedli, že im belgické orgány, v ktorých kompetencii je DPH, odmietli takéto potvrdenie vydať. Obžalovaní boli obvinení z porušenia článku 3 ods. 2 druhého pododseku kráľovského nariadenia z 20. júla 2001. Pred tribunal de police obžalovaní tvrdili, že musia byť považovaní za pracovníkov v zmysle práva Spoločenstva a že kráľovské nariadenie je nezlučiteľné so zásadou voľného pohybu pracovníkov. Tribunal de police položil Súdnemu dvoru túto prejudiciálnu otázku:

„Bránia články 10, 39, 43 a 49 Zmluvy EHS členskému štátu prijať opatrenie, ktoré ukladá pracovníkovi s bydliskom na území tohto štátu povinnosť zaregistrovať motorové vozidlo, hoci toto vozidlo patrí jeho zamestnávateľovi, spoločnosti usadenej na území iného členského štátu, s ktorou tento pracovník uzatvoril pracovnú zmluvu, v ktorej má však súčasne postavenie akcionára, člena predstavenstva, osoby poverenej bežným riadením alebo podobné postavenie?"

6. Položená otázka je v obidvoch prípadoch rovnaká a to aj napriek tomu, že obidve vozidlá majú iných majiteľov. Zastávam preto názor, že ako navrhuje belgická vláda, otázka by mala byť preformulovaná v tom zmysle, či právu Spoločenstva odporujú vnútroštátne právne predpisy ukladajúce osobe, ktorá tam má bydlisko, zaregistrovať vozidlo, ktoré jej bolo poskytnuté podnikom, ktorý ju zamestnáva a ktorý má sídlo v inom členskom štáte, pokiaľ je tento zamestnanec súčasne akcionárom alebo členom predstavenstva alebo riadiacim pracovníkom daného podniku.

7. Dotknuté vnútroštátne právne predpisy sa navyše vzťahujú len na motorové vozidlá „používané osobou na výkon jej zamestnania". Vnútroštátny súd, obžalovaní a ani belgická vláda nekladú otázku týkajúcu sa používania na súkromný účel. Otázku vnútroštátneho súdu preto chápem s výhradou, že dotknutí zamestnanci/riadiaci pracovníci používajú vozidlá, ktoré sú im poskytnuté takýmto spôsobom.

8. Písomné pripomienky predložili obidvaja obžalovaní, belgická a fínska vláda a vláda Spojeného kráľovstva a Komisia, z ktorých boli všetci, s výnimkou pána Nadina, na pojednávaní zastúpení.

Posúdenie

9. Obžalovaní a Komisia tvrdia, že položená otázka by mala byť zodpovedaná kladne, zatiaľ čo tri vlády, ktoré predložili pripomienky, majú opačný názor.

10. Obžalovaní tvrdia, že majú byť považovaní za „pracovníkov" v zmysle článku 39 ES v súlade s rozsudkom Lawrie-Blum [4]. Na tomto základe z rozsudkov Ledoux [5] a van Lent [6] vyplýva, že vnútroštátne právne predpisy sú v rozpore s právom Spoločenstva. Aj keby obžalovaní neboli považovaní za pracovníkov, boli by právne predpisy v rozpore s článkom 43 ES. Navyše belgická Štátna rada zastávala názor, že právne predpisy sú v rozpore s článkami 39 ES a 43 ES. [7]

11. Belgická vláda po prvé tvrdí, že predmetné vnútroštátne opatrenia musia byť

4 — Rozsudok z 3. júla 1986, 66/85, Zb. s. 2121.

5 — Rozsudok zo 6. júla 1988, trestné konanie proti Ledoux, 127/86, Zb. s 3741.

6 — Rozsudok z 2. októbra 2003, van Lent, C-232/01, Zb. s. I-11525.

7 — Stanovisko 31.530/4 zákonodarného výboru, *Moniteur belge* z 8. augusta 2001.

posudzované v spojení s článkami 12a a 25c belgického zákonníka o dani z pridanej hodnoty, ktorý vykonáva článok 28a ods. 5 až 7 šiestej smernice o DPH [8]. Tieto ustanovenia považujú „prevod tovarov osobou podliehajúcou dani z jej podniku do iného členského štátu" za dodanie tovaru za odmenu, ale vylučujú z rozsahu daných dodávok prevedenia do iných členských štátov urobené v spojení s okrem iného „dočasným použitím tovarov na obdobie až 24 mesiacov, v inom členskom štáte, v ktorom by bol dovoz toho istého tovaru z tretej krajiny kvalifikovaný podľa ustanovení o dočasnom dovoze ako celkovo oslobodený od dovoznej dane". Ďalej je z článku 561 ods. 2 nariadenia č. 2454/93, ktorým sa ustanovuje Colný kódex spoločenstva [9] zjavné, že využitie režimu dočasného dovozu je podmienené tým, že osoba používajúca dané vozidlo je zamestnaná jeho majiteľom. V belgickom práve sa táto podmienka odráža v článku 14 písm. f) obežníka č. 1/2000.

12. Belgicko ďalej tvrdí, že keďže vnútroštátne právne predpisy nevyžadujú, aby osoby, na ktoré sa vzťahujú, zaregistrovali motorové vozidlo v Belgicku, ak existuje pracovný pomer v zmysle judikatúry Súdneho dvora [10], a keďže v ostatných prípadoch môže podnik, ktorý vozidlo poskytuje, ho zaregistrovať v Belgicku, neexistuje žiadne obmedzenie voľného pohybu pracovníkov alebo slobody pobytu alebo slobody poskytovania služieb v zmysle článkov 39 ES, 43 ES a 49 ES. Ak by však Súdny dvor dospel k opačnému názoru, belgická vláda tvrdí, že obmedzenia sú úplne odôvodnené na základe toho, že členské štáty sú príslušné na vydávanie právnych predpisov v oblasti registrácie vozidiel [11] a že opatrenia majú za cieľ predchádzať daňovým únikom; opatrenia sú okrem toho primerané.

13. Fínska vláda a vláda Spojeného kráľovstva tvrdia, že štát, v ktorom má osoba používajúca motorové vozidlo trvalý pobyt, má právo požiadať o jeho registráciu. Táto zásada vylučuje daňové úniky, uľahčuje kontrolu a bezpečnosť cestnej premávky a môže byť použitá ako časť environmentálnej stratégie [12]; vláda Spojeného kráľovstva dodáva, že je to takisto spôsob ako zvýšiť príjmy.

8 — Smernica Rady 77/388/EHS zo 17. mája 1977 o zosúladení právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa daní z obratu — spoločný systém dane z pridanej hodnoty: jednotný základ jej stanovenia (Ú. v. ES L 145, s. 1; Mim. vyd. 09/001, s. 23) osobitne zmenená a doplnená smernicou Rady 91/680/EHS (Ú. v. ES L 376, s. 1; Mim. vyd. 09/001, s. 160).

9 — Nariadenie Komisie (EHS) z 2. júla 1993, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (EHS) č. 2913/92, ktorým sa ustanovuje Colný kódex Spoločenstva (Ú. v. ES L 253, s. 1; Mim. vyd. 02/044, s. 307), zmenené a doplnené najmä nariadením Komisie (ES) č. 993/2001 zo 4. mája 2001 (Ú. v. ES L 141, s. 1).

10 — Rozsudky z 12. mája 1998, Martinez Sala/Freistaat Bayern, C-85/96, Zb. s. I-2691, a Lawrie-Blum, už citovaný v poznámke pod čiarou 4.

11 — Rozsudok z 21. marca 2002, Cura Anlagen, C-451/99, Zb. s. I-3193.

12 — Tamže, bod 59.

14. Komisia tvrdí, že otázka, či obžalovaní spadajú do pôsobnosti článku 39 ES alebo článku 43 ES, je otázkou pre vnútroštátny súd. Základnou charakteristikou pracovného pomeru je, či osoba podlieha konaniu inej osoby [13], alebo či je vo vzťahu podriadenosti [14], pričom v tomto prípade bude spadať do pôsobnosti článku 39 ES. V každom prípade ponúkajú články 39 ES a 43 ES rovnakú ochranu osobám v rozsahu svojej pôsobnosti. [15] V prejednávanom prípade je z rozsudku van Lent [16] zjavné, že existuje obmedzenie; toto obmedzenie nie je možné odôvodniť odkazom na bezpečnosť cestnej premávky a poklesom daňových príjmov. Zo správy pre kráľa, pripojenej k návrhu kráľovského nariadenia, je navyše zrejmé, že jasným cieľom uvedeného nariadenia bolo zabezpečiť, aby sa osoby majúce pobyt v Belgicku nemohli vyhnúť plateniu belgickej cestnej dane, skôr ako podporovať bezpečnosť cestnej premávky.

15. Na úvod by som poznamenal, že podľa tvrdení všetkých troch vlád, ktoré predložili pripomienky, Komisia uznala [17], že úplná sloboda voľby vo vzťahu k členskému štátu, v ktorom je vozidlo registrované, by nebola prijateľná, pretože by mala za následok registráciu všetkých vozidiel v členskom štáte s najnižšou úrovňou zdaňovania vozidiel, čo predstavuje situáciu, ktorú zástupca belgickej vlády na pojednávaní opísal ako „kupovanie daňového fóra". Táto úvaha sa mi však nezdá byť relevantnou vo vzťahu k otázke, ktorá vyvstáva v prejednávanom prípade. Netvrdilo sa, že by v ktoromkoľvek členskom štáte mala existovať sloboda registrácie takých vozidiel, o aké ide v prejednávaných prípadoch; otázkou je, či podnik, ktorý vlastní alebo prenajíma vozidlo, ktoré poskytuje zamestnancovi/členovi predstavenstva na použitie na výkon jeho zamestnania, by mal mať slobodu zaregistrovať predmetné vozidlo v štáte, v ktorom je skutočne usadený.

16. Účinok predmetných vnútroštátnych právnych predpisov je v podstate ten, že od osôb, ktoré majú pobyt v Belgicku a sú zamestnancami spoločnosti, ktorá je usadená v inom členskom štáte a v ktorej takisto vykonávajú zodpovednú funkciu, sa vyžaduje, aby registrovali v Belgicku motorové vozidlá, ktoré im poskytla spoločnosť a ktoré používajú na výkon svojho zamestnania. Súhlasím s Komisiou, že na účely rozhodnutia, či je predmetná situácia zlučiteľná so Zmluvou, nie je nutné určiť, či v prejednávaných

13 — Rozsudky Lawrie-Blum, už citovaný v poznámke pod čiarou 4, bod 17, a z 27. júna 1996, Asscher/Staatssecretaris van Financiën, C-107/94, Zb. s. I-3089, bod 25.

14 — Rozsudok z 20. novembra 2001, Jany a i., C-268/99, Zb. s. I-8615, bod 34.

15 — Rozsudok z 5. februára 1991, Roux, C-363/89, Zb. s. I-273, bod 23.

16 — Už citovaný v poznámke pod čiarou 6.

17 — Výkladové oznámenie Komisie týkajúce sa postupov pre schválenie typu a registrácie vozidiel už registrovaných v inom členskom štáte (Ú. v. ES C 143, 1996, s. 4). Odkaz je takisto urobený na vyhlásenie k podobnému účinku v bode 45 mojich návrhov vo veci Cura Anlagen, už citovanej v poznámke pod čiarou 11.

veciach sú obžalovaní zamestnaní alebo či sú samostatne zárobkovo činnými osobami v zmysle práva Spoločenstva, keďže judikatúra stanovuje, že články 39 ES a 43 ES poskytujú rovnakú právnu ochranu, a preto klasifikácia hospodárskej činnosti nemá význam.[18] Pokiaľ by sa malo uskutočniť takéto určenie, bolo by samozrejme v každom prípade vecou vnútroštátneho súdu.

17. Z ustálenej judikatúry takisto vyplýva, že vnútroštátne ustanovenia, ktoré príslušníkovi členského štátu bránia alebo sťažujú opustiť svoju krajinu pôvodu na účely výkonu jeho práva na voľný pohyb, sú prekážkou predmetnej slobody.[19] V zmysle obmedzení (vyplývajúcich z použitia právnej úpravy dane z pridanej hodnoty) použitia auta, poskytnutého zamestnancovi za okolností podobných tým v prejednávanom prípade, na súkromné účely, Súdny dvor ďalej rozhodol, že účinok takýchto obmedzení je ten, že cezhraničným pracovníkom by bolo účinne zabránené využiť určité výhody, ktoré im poskytujú ich zamestnávatelia, len preto, že majú pobyt v členskom štáte, do ktorého bolo vozidlo dočasne dovezené, a boli by preto znevýhodnení, pokiaľ ide o pracovné podmienky v porovnaní s ich kolegami, ktorí majú pobyt v krajine svojho zamestnávateľa, čo by malo priamy vplyv na výkon ich práva voľného pohybu v rámci Spoločenstva".[20]

18. Zdá sa mi, že tento výrok sa *a fortiori* vzťahuje na prejednávaný prípad, pretože povinnosť znovu zaregistrovať v Belgicku vozidlo poskytnuté zamestnávateľom usadeným v inom členskom štáte a používané na výkon zamestnania zamestnancom alebo členom predstavenstva je spôsobilá odradiť belgických príslušníkov od ich práva voľného pohybu bez ohľadu na to, či je toto právo správne odvodené z článkov 39 ES alebo 43 ES. Táto zásada je okrem toho viac relevantná v kontexte členského štátu, akým je Belgicko, ktoré má spoločné hranice so štyrmi ďalšími členskými štátmi, a má teda veľký počet cezhraničných pracovníkov.

19. Nechápem, ako by mohol byť tento záver ovplyvnený tvrdením belgickej vlády, založeným na ustanoveniach Spoločenstva o dočasnom dovoze a vnútroštátnych právnych predpisoch o dani z pridanej hodnoty a clách. Tieto režimy sú odlišné od vnútro-

18 — Rozsudok Roux, už citovaný v poznámke pod čiarou 15, bod 23.

19 — Rozsudok Van Lent, už citovaný v poznámke pod čiarou 6, bod 16.

20 — Rozsudok Ledoux, už citovaný v poznámke pod čiarou 5, bod 18.

štátneho systému registrácie vozidiel. Ich použitie závisí od mnohých faktorov, napríklad od definície pojmu osoby povinnej platiť daň a od pojmu dočasného dovozu.[21] Nemyslím si preto, že majú nejaký vplyv na položenú otázku. Je možné poznamenať, že žiadny z ďalších účastníkov konania, ktorí predložili pripomienky Súdnemu dvoru, sa týmito tvrdeniami nezaoberali.

20. Pokiaľ ide o otázku odôvodnenosti, žiadny z dôvodov, na ktoré sa odvolávajú vlády, ktoré predložili pripomienky sa mi nezdá byť obhájiteľný.

21. Belgicko sa po prvé dovoláva daňovej právomoci členských štátov v oblasti zdaňovania a registrácie vozidiel, pričom odkazuje na uznanie tejto zásady v rozsudku Cura Anlagen[22].

22. V danom prípade Súdny dvor konštatoval, že vzhľadom na to, že zdanenie motorových vozidiel nebolo vo všeobecnosti harmonizované, môžu členské štáty vykonávať svoju daňovú právomoc v uvedenej oblasti. Súdny dvor však dodal podmienku, že uvedené právomoci musia byť vykonávané „v súlade s právom Spoločenstva". Ak sú vnútroštátne opatrenia upravujúce registráciu vozidiel v rozpore s článkami 39 ES a 43 ES, zjavne nie sú v súlade s právom Spoločenstva, a členské štáty ich teda nemôžu daným spôsobom vykonávať.

23. Všetky tri vlády ako odôvodnenie uvádzajú potrebu bojovať s daňovými únikmi.

24. Je pravdou, že členské štáty môžu odmietnuť prospech z ustanovení o voľnom pohybe voči osobám, ktoré sa dopustili zneužitia alebo podvodu. Je to však možné urobiť len od prípadu k prípadu, pokiaľ existuje dôkaz o takomto konaní. Samotné riziko zneužitia alebo podvodu nie je možné odôvodniť všeobecným obmedzením, ktoré by zabránilo výkonu práv Spoločenstva v dobrej viere.[23] Takéto obmedzenia sú

21 — Článok 561 ods. 2 nariadenia č. 2454/93, na ktorý odkazuje belgická vláda, sa v skutočnosti použije vtedy, ak je zamestnávateľ osoby, ktorá používa vozidlo, usadený mimo územia Spoločenstva.

22 — Už citovaný v poznámke pod čiarou 11.

23 — Pozri napríklad rozsudky zo 17. júla 1997, Leur-Bloem, C-28/95, Zb. s. I-4161, body 39 až 44; z 26. septembra 2000, Komisia/Belgicko, C-478/98, Zb. s. I-7587, bod 45, a z 21. novembra X a Y, C-436/00, Zb. s. I-10829, bod 62.

nutne neprimerané, pretože znemožňujú legitímny výkon práv Spoločenstva.

25. Konkrétnejšie, z judikatúry vyplýva, že zatiaľ čo cieľ predchádzať daňovým únikom môže odôvodniť obmedzujúce opatrenia, ktoré sú osobitne určené na to, aby vylúčili z daňového zvýhodnenia umelé dohody, na účely obchádzania vnútroštátneho daňového práva nemôže odôvodniť právnu úpravu všeobecne zameranú na konanie, ktorého sa môžu osoby povinné k dani dopustiť z akéhokoľvek dôvodu.[24] V tomto kontexte je možné poznamenať, že zástupca belgickej vlády na pojednávaní uviedol, že pravdepodobne existujú prípady, keď je v Luxembursku registrácia vozidla poskytnutého za okolností daného prípadu úplne v poriadku.

26. Pokiaľ ide o tvrdenie, že opatrenie je odôvodnené dôvodmi týkajúcimi sa bezpečnosti cestnej premávky, nezastávam názor vlád, ktoré predložili pripomienky, že na dosiahnutie uvedeného cieľa je vhodná len vnútroštátna registrácia, a teda spoliehanie sa na vnútroštátne technické kontroly. Ako zdôrazňuje Komisia, článok 3 ods. 2 smernice Rady 96/96[25] stanovuje vzájomné uznávanie dokladov o technickej kontrole.

27. V každom prípade, pokiaľ ide o dotknuté vnútroštátne opatrenia, zo správy pre kráľa, priloženej k návrhu kráľovského nariadenia, sa zdá, že jasným cieľom uvedeného nariadenia bolo skôr zabezpečiť, aby sa osoby s pobytom v Belgicku nemohli vyhnúť plateniu belgickej cestnej dane, a nie podporovať bezpečnosť cestnej premávky.

28. Navyše je ťažké zlúčiť tvrdenie, že dané opatrenie je nevyhnutné v záujme bezpečnosti cestnej premávky, so skutočnosťou, že z povinnosti registrovať vozidlá poskytnuté spoločnosťou usadenou v inom členskom štáte oslobodzuje zamestnancov, ktorí nie sú riadiacimi osobami ani väčšinovými akcionármi.

29. Takisto odmietam tvrdenie, ktorého sa dovoláva fínska vláda a vláda Spojeného kráľovstva, že vnútroštátna registrácia sama

24 — Pozri ako príklad nedávny rozsudok z 11. marca 2004, de Lasteyrie du Saillant, C-9/02, Zb. s. I-2409, bod 50.

25 — Smernica 96/96/ES z 20. decembra 1996 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (Ú. v. ES L 46, 1997, s. 1; Mim. vyd. 07/002, s. 514).

osebe umožňuje spoľahlivú identifikáciu majiteľov vozidiel. Vzhľadom na to, že všetky členské štáty majú systém registrácie vozidiel, malo by byť možné vyhľadať majiteľa vozidla zaregistrovaného kdekoľvek v Spoločenstve. Je tomu tak podľa všetkého vtedy, keď sa vozidlo riadené turistom alebo dočasným návštevníkom zúčastní na dopravnej nehode.

30. S tvrdením, že vnútroštátne opatrenie je možné odôvodniť zvýšením príjmov, sa možno v krátkosti vyrovnať takto. Z judikatúry vyplýva, že strata daňových príjmov nikdy nemôže byť dôvodom pre obmedzenie výkonu základnej slobody. [26]

31. Nakoniec odkazujem na tvrdenie predložené fínskou vládou a vládou Spojeného kráľovstva, že registráciu je možné použiť ako časť environmentálnej stratégie, najskôr za použitia rôznych daňových sadzieb na účely zobraziť dopad daného typu vozidla na životné prostredie. Môže tomu tak samozrejme byť a je zjavné, že cieľ ochrany životného prostredia môže v zásade odôvodniť vnútroštátne opatrenia, ktoré by inak porušovali základnú slobodu zaručenú Zmluvou. [27] Prejednávaná vec sa však týka zákonnosti požiadavky registrácie v danom členskom štáte. Nebola spochybnená výška dane z vozidla, ktorá má byť zaplatená, a takisto nebol vznesený návrh, že uvedená daň má za cieľ podporovať vozidlá, ktoré šetria životné prostredie. Som zastávam názor, že nie je namieste dovolávať sa ochrany životného prostredia na účely odôvodnenia obmedzenia slobôd zaručených Zmluvou, vyplývajúceho z tejto požiadavky.

32. Vzhľadom na vyššie uvedenú analýzu sa nezdá byť nevyhnutné brať do úvahy články 10 ES alebo 49 ES, obidva spomenuté v položenej otázke, pretože výklad článkov 39 ES a 43 ES postačuje na to, aby vnútroštátnemu súdu poskytol potrebnú odpoveď. [28] Je možné poznamenať, že žiadna z pripomienok, ktoré boli doručené Súdnemu dvoru, neobsahuje tvrdenia týkajúce sa článkov 10 ES alebo 49 ES.

26 — Rozsudky z 12. decembra 2002, De Groot, C-385/00, Zb. s. I-11819, bod 103 a tam citovaná judikatúra, a X a Y, už citovaný v poznámke pod čiarou 23, bod 50.

27 — Rozsudok z 20. septembra 1988, Komisia/Dánsko, C-302/86, Zb. s. 4607; z 9. júla 1992, Komisia/Belgicko, C-2/90, Zb. s. I-4431, a z 13. marca 2001, PreussenElektra, C-379/98, Zb. s. I-2099.

28 — Rozsudok z 22. januára 2002, Dreessen, C-31/00, Zb. s. I-663, bod 30.

Návrh

33. Dospel som preto k tomu záveru, že otázky položené Tribunal de police, Neufchâteau, by malo byť zodpovedané takto:

Článkom 39 ES a 43 ES odporujú vnútroštátne právne predpisy stanovujúce osobe s bydliskom v danom štáte povinnú registráciu vozidla poskytnutého jej podnikom, ktorý ju zamestnáva a ktorý je skutočne usadený v inom členskom štáte, ak je daný zamestnanec zároveň akcionárom alebo členom predstavenstva alebo riadiacim pracovníkom daného podniku.