

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT

PHILIPPE LÉGER

fremSAT den 5. december 2002¹

1. Denne anmodning om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 39 EF og artikel 10 EF. Politiechtbank te Mechelen (Belgien) spørger, om de nævnte bestemmelser er til hinder for, at en medlemsstat træffer en foranstaltning, der pålægger en arbejdstager med bopæl i medlemsstaten at indregistrere sit køretøj i denne medlemsstat, selv om køretøjet tilhører et leasingsselskab i en anden medlemsstat og er leaset af en arbejdsgiver, der er etableret i denne anden medlemsstat, med henblik på at stille det til rådighed for den nævnte arbejdstager inden for rammerne af dennes arbejdsaftale.

3. Oprindeligt var det fastsat i denne bestemmelse, at et køretøj kun måtte føres i Belgien, hvis det var indregistreret i landet på anmodning fra en person med bopæl i Belgien, som »ejer køretøjet eller permanent eller sædvanligvis har det til rådighed«. Bruger af et køretøj kunne således indregistrere det i sit eget navn, selv om han ikke ejede det.

4. Denne bestemmelse i kongelig anordning af 31. december 1953 blev ændret ved kongelig anordning af 27. december 1993³, så det kun er køretøjets ejer, der kan anmode om at få det indregistreret. Den kongelige anordnings artikel 3 er affattet som følger:

I — Den nationale lovgivning

2. Betingelserne for, hvornår et køretøj må køre på det belgiske vejnet, er fastsat i artikel 3 i kongelig anordning af 31. december 1953 om bestemmelser om indregistrering af motorkøretøjer og påhængsvogne².

»1. Motorkøretøjer og påhængsvogne hertil må kun køre på offentlig vej, såfremt de forinden, på anmodning fra ejeren og i hans navn, er blevet registreret i det i artikel 2 omhandlede register for motorkøretøjer og påhængsvogne.

1 — Originalsprog: fransk.

2 — *Moniteur belge* af 9.1.1954.

3 — *Moniteur belge* af 18.1.1994 (herefter »den kongelige anordning«).

2. Dog skal motorkøretøjer og påhængsvogne, der i et kort tidsrum kører i Belgien, uden at være indført af i Belgien bosiddende personer, ikke indregistreres i Belgien, forudsat at de er forsynet med en registreringsattest, som er tildelt af myndighederne i en anden stat end Belgien, der har tiltrådt de internationale konventioner om færdsel på offentlig vej og tilhørende bilag, underskrevet i Wien den 8. november 1968 og i Genève den 19. september 1949, og ratificeret ved lov af 30. september 1988 og lov af 1. april 1954, eller den internationale konvention om kørsel med motorkøretøjer, underskrevet i Paris den 24. april 1926, samt er udstyret med det i denne konvention fastsatte særlige kendetegn. En anmodning om indregistrering kan ikke indgives lydende på navnet på flere personer eller på en forening. Ejers et motorkøretøj af flere personer, skal anmodningen om indregistrering lyde på navnet på den person, der er hovedbruger af motorkøretøjet.«

5. Den kongelige anordnings artikel 3 blev fortolket af Cour de cassation (Belgien) i en dom af 19. maj 1999. Cour de cassation fastslog, at det af denne bestemmelse, ud fra en helhedsbetragtning, fulgte, at intet motorkøretøj måtte køre i Belgien, medmindre det forinden var blevet indregistreret i Belgien, med undtagelse af det i stk. 2 nævnte tilfælde⁴.

6. Denne udgave af den kongelige anordnings artikel 3 finder anvendelse på de faktiske omstændigheder i hovedsagen.

II — De faktiske omstændigheder og sagens behandling

7. Hans van Lent er belgisk statsborger med bopæl i Putte (Belgien). Han arbejder som civilingeniør for et selskab, der er hjemmehørende i Luxembourg. Dette selskab har stillet et luxembourgsk indregistreret køretøj til rådighed for ham, og dette køretøj er leaset hos et leasingselskab etableret i Luxembourg. Hans van Lent bruger køretøjet både til arbejdskørsel (i Luxembourg og til visse møder i Antwerpen (Belgien)) og til private formål (til kørsel til sit hjem og i weekenderne).

8. Den 22. august 1999 blev Hans van Lent standset ved en færdselskontrol i Willebroek (Belgien). På baggrund af denne kontrol tiltalte anklagemyndigheden ham for i strid med den kongelige anordnings artikel 3, stk. 1, at have ført et køretøj på offentlig vej, uden at dette forinden på ejerens anmodning var blevet indregistreret i Belgien.

9. Heroverfor anførte Hans van Lent, at denne bestemmelse var uforenelig med princippet om arbejdskraftens frie bevægelighed som fastslået i artikel 39 EF.

4 — Cass., 1999, 688. Jf. også cass. 1988-89, 816.

III — Det præjudicielle spørgsmål

10. Politierechtbank te Mechelen besluttede derfor at udsætte sagen og stille Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Er fællesskabsretten og navnlig artikel 39 EF (tidligere EF-traktatens artikel 48) og artikel 10 EF (tidligere EF-traktatens artikel 5) til hinder for, at en medlemsstat kræver indregistrering af et motorkøretøj, når køretøjet tilhører 1) et leasingselskab med hjemsted i en nabomedlemsstat og er leaset af brugerens (dvs. en arbejdstagers) arbejdsgiver, og 2) arbejdstageren har bopæl i den førstnævnte medlemsstat, nærmere bestemt 200 km fra arbejdspladsen, når arbejdstageren i ugens løb 3) bor i samme medlemsstat og anvender køretøjet i forbindelse med udøvelsen af sit arbejde og i sin fritid, herunder i weekender og i ferier?«

IV — Vurdering

11. Den forelæggende ret spørger, om artikel 39 EF er til hinder for en national lovgivning, der kræver indregistrering af et køretøj i medlemsstaten, når køretøjets bruger har bopæl i denne medlemsstat, selv om køretøjet tilhører et leasingselskab i en anden medlemsstat og er leaset af en arbejdsgiver, der ligeledes er etableret i

denne anden medlemsstat, med henblik på at stille det til rådighed for den nævnte bruger inden for rammerne af dennes arbejdsaftale.

12. Det skal straks bemærkes, at spørgsmålet om, hvilken medlemsstat der kan kræve indregistrering af et køretøj, ikke er harmoniseret på fællesskabsplan. De eneste nuværende harmoniseringsforanstaltninger vedrørende beskatning af køretøjer omhandler afgiftsfritagelse for køretøjer, der indføres midlertidigt af ikke-hjemmehørende personer⁵, opkrævning i medlemsstaterne af afgifter på visse køretøjer, der anvendes til vejgodstransport⁶, og registreringsdokumenter for motorkøretøjer⁷. Ingen af disse direktiver afklarer spørgsmålet om, hvornår medlemsstaterne kan kræve indregistrering af køretøjer. Det vil sige, at medlemsstaterne har ret til at træffe afgørelse om indregistrering og betingelserne for indregistrering af køretøjer, der føres på deres vejnet, så længe de regler, de vedtager

5 — Rådets direktiv 83/182/EØF af 28.3.1983 om afgiftsfritagelse inden for Fællesskabet ved midlertidig indførsel af visse transportmidler, EFT L 105, s. 59.

6 — Rådets direktiv 93/89/EØF af 25.10.1993 om opkrævning i medlemsstaterne af afgifter på visse køretøjer, der anvendes til vejgodstransport, samt af vejafgifter og brugsafgifter for benyttelse af visse infrastrukturer, EFT L 279, s. 29. Som anført af Det Forenede Kongeriges regering i dennes skriftlige bemærkninger blev dette direktiv annulleret ved dom af 5.7.1995, sag C-21/94, Parlamentet mod Rådet, Sml. I, s. 1827. Direktivet forbliver dog i kraft, indtil Rådet vedtager nye bestemmelser på området.

7 — Rådets direktiv 1999/37/EF af 29.4.1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer, EFT L 138, s. 57. Medlemsstaterne skal gennemføre dette direktiv i den nationale lovgivning inden den 1.6.2004.

på dette område, er i overensstemmelse med fællesskabsretten⁸.

af de pågældende arbejdstageres nationalitet»¹¹.

13. Princippet om arbejdskraftens frie bevægelighed lægger navnlig forpligtelser på værtsmedlemsstaten. Det fremgår desuden af retspraksis, at arbejdstagerens oprindelsesmedlemsstat ikke i sin lovgivning må træffe foranstaltninger, der kan hæmme dens statsborgeres udøvelse af denne frihed eller gøre udøvelsen heraf mindre tiltrækkende⁹. I Bosman-dommen¹⁰ udtalte Domstolen således følgende:

»Medlemsstaternes statsborgere har [...] navnlig en ret, som de afleder direkte af traktaten, til at forlade deres oprindelsesland og rejse ind i og tage ophold i en anden medlemsstat med henblik på dér at udøve en erhvervsmæssig beskæftigelse.

Bestemmelser, som forhindrer en statsborger i en medlemsstat i at forlade sit oprindelsesland med henblik på at udøve retten til fri bevægelighed, eller som får ham til at afholde sig fra dette forehavende, udgør derfor hindringer for denne frihed, uanset om de finder anvendelse uafhængigt

14. Domstolen fastslog desuden i Bosman-dommen¹² og Graf-dommen¹³, at oprindelsesstatens lovgivning hindrer arbejdskraftens frie bevægelighed, hvis den regulerer arbejdstagernes adgang til arbejdsmarkedet i de øvrige medlemsstater¹⁴.

15. Det er netop tilfældet med den omtvistede bestemmelse.

16. I Ledoux-dommen fastslog Domstolen, i en sag, der svarer til den foreliggende, at

8 — Dom af 6.6.1984, sag 97/83, Melkunie, Sml. s. 2367, præmis 9 og 10, og af 24.10.2002, sag C-121/00, Hahn, Sml. I, s. 9193, præmis 34.

9 — Dom af 6.7.1988, sag 127/86, Ledoux, Sml. s. 3741, af 7.7.1988, sag 143/87, Stanton, Sml. s. 3877, præmis 13, af 7.7.1992, sag C-370/90, Singh, Sml. I, s. 4265, præmis 23, af 31.3.1993, sag C-19/92, Kraus, Sml. I, s. 1663, præmis 32, af 26.1.1999, sag C-18/95, Terhoeve, Sml. I, s. 345, præmis 38, og af 27.1.2000, sag C-190/98, Sml. I, s. 493, præmis 22.

10 — Dom af 15.12.1995, sag C-415/93, Sml. I, s. 4921.

11 — Sammenlign (præmis 95 og 96), mine fremhævelser. Domstolen tilføjede i præmis 97 i dommen, at den allerede »i dom af 27.9.1988, Daily Mail and General Trust (sag 81/87, Sml. s. 5483, præmis 16), [havde] udtalt, at selv om traktatens bestemmelser om etableringsfriheden hovedsagelig skal sikre national behandling i modtagelsesmedlemsstaten, indebærer de samtidig forbud mod, at oprindelsesstaten forhindrer, at en af dens statsborgere etablerer sig i en anden medlemsstat, eller at et selskab gør det, som er stiftet i overensstemmelse med dens lovgivning, og som i øvrigt er omfattet af definitionen i artikel 58. De rettigheder, som er garanteret ved traktatens artikel 52 ff., ville miste deres indhold, såfremt oprindelsesstaten kunne forbyde selskaber at flytte med henblik på etablering i en anden medlemsstat. De samme betragtninger gælder for artikel 48, for så vidt angår regler, som hindrer den frie bevægelighed for en medlemsstats statsborgere, som ønsker at udøve en lønnet beskæftigelse i en anden medlemsstat«.

12 — Præmis 103.

13 — Præmis 23.

14 — I disse domme om arbejdskraftens frie bevægelighed anvender Domstolen det afgørende kriterium, der blev opstillet i dom af 24.11.1993, forenede sager C-267/91 og C-268/91, Keck og Mithouard, Sml. I, s. 6097. Jf. generaladvokat Lenz' forslag til afgørelse i Bosman-sagen og generaladvokat Fennellys forslag til afgørelse i Graf-sagen samt mit forslag til afgørelse i sagen Wouters m.fl. (dom af 19.2.2002, sag C-309/99, Sml. I, s. 1577), punkt 242-246.

der kunne være tale om en hindring for den frie bevægelighed for arbejdstagere. Yves Ledoux, en arbejder bosiddende i Belgien, fik stillet et køretøj til rådighed af sin arbejdsgiver, der var etableret i Frankrig. Køretøjet, som tilhørte arbejdsgiveren, var registreret i dennes navn i dennes bopælsstat (Frankrig), og Yves Ledoux anvendte køretøjet både i forbindelse med sit arbejde og til private formål.

17. Efter at være blevet standset ved en færdselskontrol i Belgien blev Yves Ledoux tiltalt for retsstridig indførsel af køretøjet. Han blev anklaget for at have indført køretøjet uden at have betalt afgift af den merværdi¹⁵, der opstod ved den pågældende transaktion. De fællesskabsregler, der var gældende på tidspunktet for de faktiske omstændigheder, var indeholdt i sjette direktiv 77/388/EØF¹⁶. I henhold til dette direktiv skal der svares moms af goder, der indføres, undtagen hvis de henføres under en ordning for midlertidig indførsel. Indtil der blev vedtaget fællesskabsbestemmelser, der præciserede anvendelsesområdet for denne fritagelse, kunne medlemsstaterne selv fastsætte betingelserne for fritagelse.

18. Domstolen indledte sin undersøgelse med at bemærke, at et af formålene med denne fritagelse var at fremme den faktiske

gennemførelse af den frie bevægelighed for personer¹⁷, og fastslog, at en medlemsstat ikke må stille betingelser for momsfritagelse, som udgør en hindring for den frie bevægelighed for arbejdstagere, der har bopæl på statens område, men beskæftigelse i en anden medlemsstat¹⁸.

19. Domstolen undersøgte derefter, om det udgjorde en hindring for den frie bevægelighed for arbejdstagere, at myndighederne betragtede indførslen af køretøjet som endelig og derfor momspligtig med den begrundelse, at importøren (arbejdstageren) var bosiddende i den medlemsstat, hvortil køretøjet blev indført¹⁹. Domstolen konkluderede efter sin vurdering af sagen, at der kunne være tale om en hindring for den frie bevægelighed for arbejdstagere, men overlod det til den nationale ret at undersøge det konkrete tilfælde.

20. Det, der er relevant i forbindelse med den foreliggende sag, er ræsonnementet bag Domstolens konklusion om, at der var tale om en hindring for den frie bevægelighed for arbejdstagere. Domstolen fastslog, at indførslen burde betragtes som midlertidig og dermed fritages for moms, selv om køretøjet kunne anvendes til private formål, når denne anvendelse var accessorisk i

15 — Herefter »moms«.

16 — Rådets direktiv af 17.5.1977 om harmonisering af medlemsstaternes lovgivning om omsætningsafgifter — Det fælles merværdiafgiftssystem: ensartet beregningsgrundlag, EFT L 145, s. 1.

17 — Ledoux-dommen (præmis 10). Jf. i denne forbindelse også dom af 3.10.1985, sag 249/84, Profant, Sml. s. 3237.

18 — Ledoux-dommen (præmis 12).

19 — Sammesteds (præmis 13, 17 og 18).

forhold til den erhvervsmæssige anvendelse og var fastlagt i arbejdsaftalen²⁰. Domstolen udtalte følgende:

»En anden løsning ville i praksis afskære en grænsearbejder fra at udnytte visse fordele, som hans arbejdsgiver indrømmer, alene fordi han har bopæl på den medlemsstats område, hvortil køretøjet midlertidigt indføres. For så vidt angår arbejdsvilkårene ville arbejdstageren nemlig 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«²¹.

21. Efter min mening underbygger Ledoux-dommen den opfattelse, at en national foranstaltning, der (praktisk talt) afskærer en arbejdstager med bopæl i en anden medlemsstat end den, hvor hans arbejdsgiver er etableret, fra at udnytte visse fordele, herunder at få stillet et køretøj til rådighed, begrænser arbejdstagerens udøvelse af sin ret til fri bevægelighed.

22. Alle de medlemsstater, der har afgivet indlæg i nærværende sag, anfører, at Ledoux-dommen ikke finder anvendelse i nærværende sag, fordi den vedrørte for-

tolkningen af sjette direktiv 77/388 og ikke indregistreringen af køretøjer. Jeg deler ikke denne opfattelse. I den pågældende dom fastslog Domstolen, at det på grund af den belgiske lovgivning var umuligt for arbejdstageren at udnytte en bestemt fordel, og at dette udgjorde en hindring for den frie bevægelighed for arbejdstagere. Ræsonnementet bag Domstolens konklusion — at der var tale om en sådan hindring — kan således udmærket overføres til den foreliggende sag.

23. Det følger netop af den omtvistede bestemmelse, at det er umuligt for arbejdstageren med bopæl i Belgien at udnytte, at en person, der er etableret i en anden medlemsstat, stiller et køretøj til rådighed for ham.

24. Det skyldes, at der er en intern uoverensstemmelse mellem de belgiske regler, så det i denne sag er umuligt at indregistrere køretøjet. På den ene side er det fastsat i den kongelige anordning, at et køretøj skal indregistreres på anmodning fra ejeren og i hans navn. Heraf følger, at arbejdstageren, som kun er bruger af køretøjet, ikke kan indregistrere det. På den anden side er det fastsat i de nationale regler, at når den, der anmoder om indregistreringen (altså køretøjets ejer), er en juridisk person, skal virksomhedens belgiske momsnummer oplyses. For at få et sådant nummer skal den, der anmoder om indregistreringen,

20 — Sammesteds (præmis 18).

21 — Sammesteds.

have et fast forretningssted i Belgien, hvoraf følger, at køretøjets ejer kun kan anmode om indregistrering af køretøjet, hvis virksomheden er etableret i Belgien²². Arbejdstageren kan således ikke indregistrere køretøjet, fordi han ikke ejer det, og ejeren (leasingselskabet) kan heller ikke indregistrere det, fordi virksomheden ikke er etableret i Belgien.

25. Det betyder, at en arbejdstager med bopæl i Belgien, som får tilbud om at få et køretøj stillet til rådighed, ikke har anden mulighed end at afslå, hvis han ikke vil risikere at blive retsforfulgt. Som Domstolen bemærkede i Ledoux-dommen, udgør retten til at bruge dette køretøj en del af arbejdstagerens vederlag. Det vil sige, at den omtvistede bestemmelse fratager arbejdstageren en del af det tilbudte vederlag alene på grund af hans bopæl. En arbejdsaftale indeholdende en klausul om, at der stilles et køretøj til rådighed for arbejdstageren, vil således være mindre interessant, når arbejdsgiveren er etableret i en anden medlemsstat end Belgien, i hvert fald hvis køretøjet er indregistreret i denne medlemsstat.

26. Vel forekommer det mig, at den omtvistede bestemmelse kan afholde en arbejdstager med bopæl i Belgien fra at

indgå en arbejdsaftale indeholdende en klausul om, at der stilles et køretøj til rådighed for ham, når denne aftale tilbydes af en arbejdsgiver, der er etableret i en anden medlemsstat, mens det samme ikke ville være tilfældet, hvis aftalen blev tilbudt af en belgisk arbejdsgiver²³.

27. Jeg mener derfor, i overensstemmelse med Bosman-dommen og Graf-dommen, at den omtvistede bestemmelse regulerer adgangen til arbejdsmarkedet i de øvrige medlemsstater for arbejdstagere med bopæl i Belgien.

28. Det skal herefter undersøges, om den omtvistede bestemmelse er berettiget af samfundsmæssige hensyn, der er forenelige med traktaten.

29. Det fremgår af retspraksis, at nationale foranstaltninger, der kan hæmme Fællesskabets borgere, herunder borgere i den pågældende stat, i udøvelsen af de ved

22 — Jf. Thiébaud, X.: *Leasing transfrontalier de véhicules*. Tilgængelig på internetadressen www.fiskobel.com/Docs/10.doc

23 — Det kan med rimelighed formodes, at arbejdsgiveren, i hvert fald når han ejer køretøjet, indregistrerer det i sin bopælsstat. I sagerne Ledoux, Cura Anlagen (dom af 21.3.2002, sag C-451/99, Sml. I, s. 3193) og Hoves Internationaler Transport-Service (dom af 2.7.2002, sag C-115/00, Sml. I, s. 6077) havde køretøjernes ejere således indregistreret dem i de medlemsstater, hvor de var etableret. I Rådets forordning (EØF) nr. 3118/93 af 25.10.1993 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre intern vejgodstransport i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende, EFT L 279, s. 1, er »køretøj« i artikel 3, stk. 3, defineret som »et motorkøretøj, som er registreret i etableringsmedlemsstaten, eller et sammenkoblet vogntog, hvoraf i det mindste motorkøretøjet er registreret i etableringsmedlemsstaten, og som udelukkende er beregnet til godstransport« (min fremhævelse).

traktaten sikrede grundlæggende friheder eller gøre udøvelsen heraf mindre tiltrækkende, skal opfylde fire betingelser for at være forenelige med fællesskabsretten. De skal: 1) anvendes uden forskelsbehandling, 2) være begrundet i tvingende samfundsmæssige hensyn, 3) være egnede til at sikre virkeliggørelsen af det tilstræbte formål og 4) være begrænset til, hvad der er nødvendigt for at opnå formålet²⁴.

30. De medlemsstater, der har indgivet skriftlige indlæg, og Kommissionen gør gældende, at den omtvistede bestemmelse er nødvendig dels af hensyn til vejsikkerheden, dels for at bekæmpe udhulingen af afgiftsgrundlaget.

31. Jeg mener imidlertid, at intet af disse argumenter kan retfærdiggøre pligten til at indregistrere køretøjet og endnu mindre den straf, der kan gives for manglende overholdelse af denne pligt i den foreliggende sag. Efter min mening er det indlysende, at hvis formålene med indregistreringspligten skal kunne opnås, er det først og fremmest nødvendigt at sørge for, at indregistreringen kan finde sted. Uanset hvilke formål der anføres, kan de ikke gennemføres i en sag som den foreliggende, for, som vi har set, er det umuligt at indregistrere køretøjet.

32. En medlemsstat må ikke straffe en arbejdstager, der har udøvet sin ret til fri bevægelighed, med den begrundelse, at han ikke har overholdt en pligt, som han ikke kan overholde. I denne sammenhæng har indregistreringspligten mistet al mening, og den er udelukkende en hindring for, at køretøjer indregistreret i udlandet stilles til rådighed for arbejdstagere bosiddende i Belgien.

33. Tribunal de police d'Arlon (Belgien) lader til at være kommet til en lignende konklusion i sin dom af 12. marts 1998²⁵.

34. De faktiske omstændigheder var som følger: En person med bopæl i Belgien blev tiltalt for overtrædelse af den kongelige anordning med den begrundelse, at vedkommende i Belgien kørte en bil, der tilhørte et leasingselskab i Luxembourg. Tribunal de police d'Arlon fastslog:

»Anklagemyndigheden mener tilsyneladende, trods disse omstændigheder, at en indregistrering af bilen i Belgien var obligatorisk og dermed måtte være mulig.«

24 — Dom af 30.11.1995, sag C-55/94, Gebhard, Sml. I, s. 4165, præmis 37. Jf. også dom af 26.2.1991, sag C-180/89, Kommissionen mod Italien, Sml. I, s. 709, præmis 18, af 20.5.1992, sag C-106/91, Ramrath, Sml. I, s. 3351, præmis 29 og 30, og Kraus-dommen, præmis 32.

25 — Anklagemyndigheden mod Devaux, dom nr. 981345. Tilgængelig på internetadressen <http://www.demine.com/juris/news/immajuris.htm>

35. Tribunal de police d'Arlon konstaterede, at det i den kongelige anordning kræves, at indregistreringen foretages i ejerens navn, men at det kun er personer med bopæl eller hjemsted i Belgien, der kan anmode om en sådan indregistrering, hvilket betyder, at det ikke er muligt at indregistrere et køretøj, når ejeren ikke opfylder disse betingelser. Retten fastslog derfor, at der ikke var begået nogen overtrædelse.

36. Jeg foreslår, at det forelagte spørgsmål besvares således, at artikel 39 EF og artikel 10 EF er til hinder for, at en medlemsstat kræver indregistrering af et motorkøretøj, når køretøjet tilhører et leasingselskab med hjemsted i en nabomedlemsstat og er leaset af brugerens (dvs. en arbejdstagers) arbejdsgiver, og arbejdstageren har bopæl i den førstnævnte medlemsstat, nærmere bestemt 200 km fra arbejdspladsen, når arbejdstageren i ugens løb bor i samme medlemsstat og anvender køretøjet i forbindelse med udøvelsen af sit arbejde og i sin fritid, herunder i weekender og i ferier.

V — Forslag til afgørelse

37. På baggrund af samtlige omtalte forhold foreslår jeg Domstolen at besvare det af Politiechtbank te Mechelen forelagte spørgsmål således:

»Fællesskabsretten og navnlig artikel 39 EF og artikel 10 EF er til hinder for, at en medlemsstat kræver indregistrering af et motorkøretøj, når køretøjet tilhører et leasingselskab med hjemsted i en nabomedlemsstat og er leaset af brugerens (dvs. en arbejdstagers) arbejdsgiver, og arbejdstageren har bopæl i den førstnævnte medlemsstat, nærmere bestemt 200 km fra arbejdspladsen, når arbejdstageren i ugens løb bor i samme medlemsstat og anvender køretøjet i forbindelse med udøvelsen af sit arbejde og i sin fritid, herunder i weekender og i ferier.«