

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT  
PHILIPPE LÉGER

föredraget den 5 december 2002<sup>1</sup>

1. Förevarande begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artiklarna 39 EG och 10 EG. Politierrechtbank te Mechelen (Belgien) har bitt domstolen att fastställa om dessa bestämmelser utgör hinder för att en medlemsstat vidtar en åtgärd enligt vilken en arbetstagare som är bosatt i medlemsstaten måste registrera sitt fordon där, trots att fordonet tillhör ett leasingföretag som är etablerat i en annan medlemsstat och har leasats av en arbetsgivare som är bosatt i den andra medlemsstaten i syfte att ställa fordonet till arbetstagarens förfogande inom ramen för dennes anställningsavtal.

3. I sin ursprungliga lydelse föreskrevs i denna bestämmelse att ett fordon endast kunde framföras i Belgien om det registrerats där av en person bosatt i Belgien och som ”antingen var ägare eller hade fordonet till sitt förfogande permanent eller vanligtvis”. Av detta följer att den som nyttjade fordonet utan att vara dess ägare kunde registrera fordonet i sitt namn.

4. Denna bestämmelse i den kungliga förordningen av den 31 december 1953 har ändrats genom kunglig förordning av den 27 december 1993<sup>3</sup> på så sätt att endast den som är ägare till ett fordon kan registrera detta. Artikel 3 i den kungliga förordningen har följande lydelse:

I — Nationella bestämmelser

2. I artikel 3 i den kungliga förordningen av den 31 december 1953, angående bestämmelser om obligatorisk registrering av motorfordon och släpvagnar, fastställs vilka villkor som skall vara uppfyllda för att ett fordon skall tillåtas i trafik i Belgien.<sup>2</sup>

”1. Motorfordon och släpvagnar tillåts i trafik på allmän väg först sedan ägaren har låtit registrera detta fordon i eget namn i det i artikel 2 nämnda motorfordons- och släpvnagnsregistret.

1 — Originalspråk: franska.

2 — *Moniteur Belge* av den 9 januari 1954.

3 — *Moniteur Belge* av den 18 januari 1994 (nedan kallad kunglig förordning)

2. Motorfordon och släpvagnar som endast kortvarigt framförs i Belgien utan att ha registrerats av den i landet bosatta personen behöver inte registreras i Belgien under förutsättning att de är försedda med ett registreringsbevis som är godkänt av myndigheterna i ett annat land än Belgien som har tillträtt konventionerna om internationell vägtrafik och dessas bilagor, som undertecknats i Wien den 8 november 1968 respektive i Genève den 19 september 1949 och godkänts genom lag av den 30 september 1988 respektive lag av den 1 april 1954, eller den internationella överenskommelsen angående trafik med motorfordon som undertecknats i Paris den 24 april 1926, jämte de i dessa överenskommelser föreskrivna registreringsnumren. Begäran om registrering får inte göras i mer än ett namn eller i namnet av en faktisk sammanslutning av personer (feitelijke vereniging). För det fall flera personer är delägare i fordonet skall begäran göras i namnet av den delägare som i störst utsträckning använder fordonet.”

5. Artikel 3 i den kungliga förordningen har tolkats av Hof van Cassatie (Belgien) i dom av den 19 maj 1999. Domstolen ansåg att det framgick av bestämmelsens lydelse i sin helhet att inget motorfordon får framföras i Belgien om det inte dessförinnan registrerats där, med undantag för det i andra stycket nämnda fallet.<sup>4</sup>

4 — Cass. 1999, 688. Se även Cass. 1988-89, 816.

6. Denna version av artikel 3 är tillämplig i tvisten vid den nationella domstolen.

## II — Bakgrund och förfarande

7. Van Lent, en belgisk medborgare bosatt i Putte (Belgien), arbetade som civilingenjör på ett företag med säte i Luxemburg. Företaget hade ställt ett leasingfordon till hans förfogande. Fordonet var registrerat i Luxemburg och hade leasats från ett leasingföretag etablerat i denna medlemsstat. Van Lent använde fordonet både i arbetet [i Luxemburg och för att närvara vid bestämda möten i Antwerpen (Belgien)] och för privata ändamål (såsom att åka till och från hemmet och på veckosluten).

8. Den 22 augusti 1999 blev Van Lent kontrollerad vid en trafikkontroll i Willebroek (Belgien). Till följd av denna kontroll väckte den kungliga åklagaren talan och gjorde gällande att Van Lent hade framfört ett motorfordon på allmän väg utan att fordonets ägare låtit registrera fordonet i eget namn i Belgien, i strid med artikel 3 första stycket i den kungliga förordningen.

9. Till sitt försvar gjorde Van Lent gällande att denna bestämmelse är oförenlig med principen om fri rörlighet för arbetstagare i artikel 39 EG.

### III — Tolkningsfrågan

10. Politierechtbank te Mechelen har beslutat att förklara målet vilande för att begära ett förhandsbesked från domstolen avseende följande fråga:

”Kan gemenskapsbestämmelserna, i synnerhet artikel 39 (tidigare artikel 48) och artikel 10 (tidigare artikel 5) i EG-fördraget, utgöra hinder för att en medlemsstat kräver att ett fordon som tillhör 1) ett leasingföretag, vilket är etablerat i en angränsande medlemsstat och har leasats av en arbetsgivare för användarens räkning (med andra ord en arbetstagare), som 2) är bosatt i den förstnämnda medlemsstaten, närmare bestämt cirka 200 km från sin anställningsort skall registreras i denna medlemsstat för det fall arbetstagaren under arbetsveckan 3) vistas där samt använder fordonet i sin anställning och på sin fritid, inbegripet veckoslut och semesterd?”

### IV — Bedömning

11. Den nationella domstolen har frågat om artikel 39 EG utgör hinder för en nationell lagstiftning enligt vilken ett fordon måste registreras i den medlemsstat där dess användare är bosatt, trots att fordonet tillhör ett leasingföretag som är etablerat i en annan medlemsstat och har leasats av ett

företag som också är etablerat i den andra medlemsstaten i syfte att ställa fordonet till användarens förfogande, inom ramen för dennes anställningsavtal.

12. Det skall först konstateras att frågan vilken medlemsstat som kan kräva registrering av ett fordon inte har varit föremål för en gemenskapsharmonisering. De harmoniseringsåtgärder som har vidtagits på området för beskattning av fordon avser skattebefrielser för fordon som tillfälligt införs till en medlemsstat av personer som inte är bosatta där,<sup>5</sup> medlemsstaternas tillämpning av skatter på vissa fordon som används för godstransporter på väg,<sup>6</sup> och registreringsbevis för fordon.<sup>7</sup> Medlemsstaternas behörighet att kräva registrering av fordon regleras inte i något av de nämnda direktiven. Under dessa omständigheter är medlemsstaterna behöriga att anta bestämmelser om registrering av fordon som används på deras territorium,

5 — Rådets direktiv 83/182 av den 28 mars 1983 om skattebefrielser inom gemenskapen för vissa transportmedel som tillfälligt införs från en annan medlemsstat (EGT L 105, s. 59; svensk specialutgåva, område 9, volym 1, s. 112).

6 — Rådets direktiv 93/89/EEG av den 25 oktober 1993 om medlemsstaternas tillämpning av skatter på vissa fordon som används för godstransporter på väg och tullar och avgifter för användningen av vissa infrastrukturer (EGT L 279, s. 32; svensk specialutgåva, område 7, volym 5, s. 37). Såsom Förenade Kungarikets regering har påpekat i sina skriftliga yttranden, har detta direktiv ogiltigförklarats genom dom av den 5 juli 1995 i mål C-21/94, parlamentet mot rådet (REG 1995, s. I-1827). Direktivet fortsätter emellertid att vara tillämpligt fram till dess att rådet antar nya bestämmelser på området.

7 — Rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon (EGT L 138, s. 57). Medlemsstaterna måste införliva direktivets bestämmelser med nationell lagstiftning före den 1 juni 2004.

företsatt att bestämmelserna är förenliga med gemenskapsrätten.<sup>8</sup>

ende av de berörda arbetstagarernas nationalitet.”<sup>11</sup>

13. Den fria rörligheten för arbetstagare medför i synnerhet skyldigheter för värdmedlemsstaten. Det följer dessutom av domstolens rättspraxis att arbetstagarens ursprungsmedlemsstat inte kan föreskriva åtgärder i sin lagstiftning som gör det svårare eller mindre attraktivt för dess medborgare att utöva denna frihet.<sup>9</sup> I domen i målet Bosman<sup>10</sup> fastställde domstolen följande:

”[M]edlemsstaternas medborgare [förfogar] särskilt över en rätt som följer direkt av fördraget, nämligen att lämna sitt hemland för att bege sig till en annan medlemsstats territorium och vistas där för att utöva ekonomisk verksamhet.

*Bestämmelser genom vilka en medborgare i en medlemsstat hindras eller avskräcks från att lämna sitt hemland för att utöva sin rätt till fri rörlighet utgör således hinder för denna frihet, även om de tillämpas obero-*

14. Domstolen har dessutom fastställt i domarna i de ovannämnda målen Bosman<sup>12</sup> och Graf<sup>13</sup>, att ursprungsmedlemsstatens bestämmelser utgör hinder för den fria rörligheten för arbetstagare om de uppställer villkor för arbetstagarernas tillträde till arbetsmarknaden i de andra medlemsstaterna.<sup>14</sup>

15. Detta är fallet med den omstridda lagstiftningen.

16. I domen i det ovannämnda målet Ledoux, avseende ett fall som är analogt

8 — Dom av den 6 juni 1984 i mål 97/83, Melkunie (REG 1984, s. 2367), punkterna 9 och 10, och av den 24 oktober 2002 i mål C-121/00, Hahn (REG 2002, s. I-9193), punkt 34.

9 — Dom av den 6 juli 1988 i mål 127/86, Ledoux (REG 1988, s. 3741), av den 7 juli 1988 i mål 143/87, Stanton (REG 1988, s. 3877; svensk specialutgåva, volym 9, s. 527), punkt 13, av den 7 juli 1992 i mål C-370/90, Singh (REG 1992, s. I-4265; svensk specialutgåva, volym 13, s. I-19), punkt 23, av den 31 mars 1993 i mål C-19/92, Kraus (REG 1993, s. I-1663; svensk specialutgåva, volym 14, s. I-167), punkt 32, av den 26 januari 1999 i mål C-18/95, Terhoeve (REG 1999, s. I-343), punkt 38, och av den 27 januari 2000 i mål C-190/98, Graf (REG 2000, s. I-493), punkt 22.

10 — Dom av den 15 december 1995 i mål C-415/93, Bosman (REG 1995, s. I-4921).

11 — Ibidem, punkterna 95 och 96, min kursivering. Domstolen har i punkt 97 i nämnda dom tillagt att den redan ”i dom av den 27 september 1988 i mål 81/87, Daily Mail och General Trust (REG 1988, s. 5483), punkt 16, har påpekat att det i fördragsbestämmelserna om etableringsfrihet — även om de särskilt avser att säkra nationell behandling i den mottagande medlemsstaten — även förbjuds att hemstaten hindrar att en av dess medborgare eller ett bolag som har bildats enligt dess lagstiftning och som dessutom motsvarar definitionen i artikel 58 etablerar sig i en annan medlemsstat. De rättigheter som säkerställs genom artikel 52 och följande skulle komma att vara utan innehåll, om hemstaten skulle kunna förbjuda företag att avlägsna sig från dess territorium för att etablera sig i en annan medlemsstat. Samma överväganden måste göras — när det är fråga om artikel 48 i fördraget — beträffande regler som hindrar fri rörlighet för de medborgare i en medlemsstat som vill utöva förvärvsarbete i en annan medlemsstat.”

12 — Punkt 103.

13 — Punkt 23.

14 — I domarna i dessa mål tillämpas det väsentliga kriterium som fastställdes genom dom av den 24 november 1993 i de förenade målen C-267/91 och C-268/91, Keck och Mithouard (REG 1993, s. I-6097), på området för fri rörlighet för arbetstagare. Se generaladvokaten Lenz förslag till avgörande i det ovannämnda målet Bosman och generaladvokaten Fennellys förslag till avgörande i det ovannämnda målet Graf, liksom mitt förslag till avgörande i målet Wouters m.fl. (dom av den 19 februari 2002 i mål C-309/99 (REG 2002, s. I-1577), punkterna 242—246.

med förevarande mål, fastställde domstolen att det kunde föreligga hinder för den fria rörligheten för arbetstagare. Målet Ledoux gällde en arbetstagare som var bosatt i Belgien och som brukade ett fordon som ställts till hans förfogande av hans franska arbetsgivare. Fordonet tillhörde arbetsgivaren och var registrerat i dennes namn och hemland. Det nyttjades av Ledoux både i arbetet och för privata ändamål.

17. Efter en trafikkontroll i Belgien åtalades Ledoux för olaglig import av fordon. Han ansågs ha fört in fordonet utan att ha betalat den mervärdesskatt<sup>15</sup> som hänför sig till en sådan transaktion. Tillämpliga gemenskapsbestämmelser vid tidpunkten för tvisten var det sjätte direktivet 77/388/CEE.<sup>16</sup> Enligt detta direktiv skall mervärdesskatt betalas för införsel av varor förutom då varorna i fråga omfattas av tillfälliga bestämmelser för införsel. I väntan på att gemenskapen skulle anta skattebestämmelser som fastställer tillämpningsområdet för detta undantag kunde medlemsstaterna bestämma villkoren för undantagets tillämplighet.

18. Inledningsvis påminde domstolen om att ett av syftena med detta undantag var det faktiska genomförandet av rörlighet för

personer.<sup>17</sup> Domstolen ansåg att en medlemsstat inte kunde föreskriva villkor för momsbefrielse som skulle utgöra hinder för den fria rörligheten för arbetstagare som är bosatta i medlemsstaten men som utövar verksamhet i en annan medlemsstat.<sup>18</sup>

19. Därefter undersökte domstolen huruvida den omständigheten att införseln ansågs vara slutgiltig och därmed momspiktig, på grund av att (importören) som förde in fordonet var bosatt i medlemsstaten dit fordonet införts, utgjorde hinder i den fria rörligheten för arbetstagare.<sup>19</sup> Efter denna bedömning fastslog domstolen att det kunde föreligga ett hinder för den fria rörligheten för arbetstagare, men beslutade att hänskjuta bedömningen av denna fråga till den nationella domstolen.

20. Det är domstolens argumentering i målet Ledoux, vilken ledde fram till slutsatsen att ett hinder för den fria rörligheten förelåg, som är av betydelse i förevarande mål. Domstolen ansåg att det var fråga om tillfällig införsel och att undantaget därför var tillämpligt, även om fordonet kunde användas för privata ändamål, under förutsättning att arbetstagaren hade rätt enligt anställningsavtalet att använda fordonet för privata ändamål och denna användning

15 — Nedan kallad moms.

16 — Rådets direktiv av den 17 maj 1977 om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning rörande omsättningskatter — Gemensamt system för mervärdesskatt; enhetlig beräkningsgrund (EGT L 145 s.1; svensk specialutgåva, område 9, volym 1, s. 28).

17 — Domen i det ovannämnda målet Ledoux, punkt 10. Se även, för ett liknande resonemang, dom av den 3 oktober 1985 i mål 249/84, Profant (REG 1985, s. 3237; svensk specialutgåva, volym 8, s. 315).

18 — Domen i det ovannämnda målet Ledoux, punkt 12.

19 — Ibidem, punkterna 13, 17 och 18.

var av underordnad betydelse i förhållande till användningen i arbetet.<sup>20</sup> Domstolen fastslog följande:

”En motsatt slutsats skulle innebära att en gränsarbetare är förhindrad från att åtnjuta vissa förmåner som arbetsgivaren har erbjudit arbetstagaren, enbart därför att arbetstagaren är bosatt i medlemsstaten dit den tillfälliga införseln gjorts. Arbetstagaren skulle således vara ofördelaktigt behandlad avseende arbetsvillkor i jämförelse med kollegor som är bosatta i samma land som arbetsgivaren, vilket direkt påverkar utövandet av rätten till fri rörlighet inom gemenskapen.”<sup>21</sup>

21. För det fall en arbetstagare inte är bosatt i den medlemsstat där hans arbetsgivare är etablerad, kan domen i det ovannämnda målet Ledoux anses utgöra stöd för bedömningen att en nationell åtgärd påverkar arbetstagarens utövande av sin rätt till fri rörlighet om åtgärden har till effekt att helt eller delvis hindra arbetstagaren från att åtnjuta vissa förmåner, särskilt utnyttjande av ett fordon som ställts till arbetstagarens förfogande.

22. Alla medlemsstater som yttrat sig i förevarande mål anser att domen i det ovannämnda målet Ledoux inte är tillämplig i detta fall eftersom den rör tolk-

ningen av det sjätte direktivet 77/388 och inte registrering av fordon. Jag delar inte denna ståndpunkt. I nämnda dom fastställde domstolen att den omständigheten att det var omöjligt för arbetstagaren att åtnjuta en viss förmån på grund av bestämmelser i den belgiska lagstiftningen, utgjorde hinder i den fria rörligheten för arbetstagare. Resonemanget som domstolen förde för att komma fram till denna slutsats kan följaktligen tillämpas även i det aktuella fallet.

23. Det följer av den omtvistade regleringen att det är omöjligt för en arbetstagare som är bosatt i Belgien att dra fördel av ett fordon som ställts till hans förfogande och som tillhör en person som är etablerad i en annan medlemsstat.

24. Detta följer av en intern motsättning i den belgiska regleringen som omöjliggör fordonsregistrering i förevarande fall. Å ena sidan föreskrivs det i den kungliga förordningen att registrering av ett fordon måste göras av fordonets ägare i dennes namn. Av detta följer att en arbetstagare som endast nyttjar fordonet inte kan registrera det. Å andra sidan föreskrivs det i den nationella regleringen att när personen som ansöker om registrering av ett fordon (det vill säga fordonets ägare) är en juridisk person, måste denne uppge sitt belgiska registreringsnummer för moms. För att

20 — Ibidem, punkt 18.

21 — Ibidem.

erhålla ett sådant nummer måste en person som begär registrering av ett fordon ha ett permanent driftställe i Belgien. Av detta följer att en fordonsägare endast kan ansöka om registrering om han är etablerad i Belgien.<sup>22</sup> I det aktuella fallet kan arbetstagaren således inte registrera fordonet därför att han inte äger detsamma, och fordonets ägare (leasingföretaget) kan inte heller registrera fordonet eftersom han inte är etablerad i Belgien.

25. Följaktligen har en arbetstagare som erbjudits att få ett fordon ställt till sitt förfogande inget annat val än att avstå från denna förmån om han inte vill riskera straffrättsliga påföljder. Såsom anges i domstolens dom i det ovannämnda målet Ledoux, anses emellertid fordonet som är ställt till arbetstagarens förfogande vara en del av dennes ersättning. Den omstridda regleringen har därför till följd att beröva en arbetstagare en del av den ersättning han erbjudits, enbart på grund av hans bosättningsort. Ett anställningsavtal som ger en arbetstagare rätt att bruka ett fordon som ställts till hans förfogande kommer därför att vara mindre attraktivt om arbetsgivaren är etablerad i en annan medlemsstat än Belgien, åtminstone för det fall fordonet är registrerat i den andra medlemsstaten.

26. Enligt min mening kan den omstridda regleringen avstyra en arbetstagare som är bosatt i Belgien från att acceptera ett

anställningsavtal som innehåller en klausul enligt vilken arbetsgivaren ställer ett fordon till arbetstagarens förfogande om arbetsgivaren är etablerad i en annan medlemsstat. Detta gäller förmodligen inte då arbetsgivaren som erbjuder arbetstagaren anställning är etablerad i samma medlemsstat som arbetstagaren.<sup>23</sup>

27. I överensstämmelse med domarna i de ovannämnda målen Bosman och Graf anser jag att det i den omstridda regleringen uppställs villkor för tillträdet till andra medlemsstaters arbetsmarknader för arbetstagare bosatta i Belgien.

28. Det skall undersökas om den omstridda regleringen kan motiveras med hänsyn till ett allmänintresse som är förenligt med fördraget.

29. Det framgår av rättspraxis att nationella åtgärder som kan hindra gemenskapens medborgare, inbegripet medborgare från den medlemsstat som har vidtagit

22 — Se Thiébaux X., *Leasing transfrontalier de véhicules*. Artikelnen finns tillgänglig på Internet på följande adress: [www.fiskobel.com/Docs/10.doc](http://www.fiskobel.com/Docs/10.doc).

23 — Jag utgår nämligen ifrån att arbetsgivaren, åtminstone om han är ägare av fordonet, låter registrera detta i medlemsstaten där han är bosatt. I exempelvis det ovannämnda målet Ledoux samt målen Cura Anlagen (dom av den 21 mars 2002 i mål C-451/99, REG 2002, s. I-3193), och Hoves Internationaler Transport-Service (dom av den 2 juli 2002 i mål C-155/00, REG 2002, s. I-6077), har fordonsägarna således låtit registrera sina fordon i medlemsstaten där de är etablerade. I artikel 3.3 i rådets förordning (EEG) nr 3118/93 av den 25 oktober 1993 om förutsättningar för transportföretag att utföra inrikes godstransporter på väg i en medlemsstat där de inte är etablerade (EGT L 279, s. 1) definieras begreppet transportmedel som "ett motorfordon som är registrerat i den medlemsstat där transportföretaget är etablerat eller en kombination av fordon av vilka åtminstone motorfordonet är registrerat i den medlemsstat där transportföretaget är etablerat och används endast för godstransport min [kursivering]".

åtgärden, eller göra det mindre attraktivt för dessa att utöva de grundläggande friheter som garanteras av fördraget, skall uppfylla fyra förutsättningar för att vara förenliga med gemenskapsrätten. De skall vara tillämpliga på ett icke-diskriminerande sätt, de skall framstå som motiverade med hänsyn till ett trängande allmänintresse, de skall vara ägnade att säkerställa förverkligandet av den målsättning som eftersträvas genom dem och de skall inte gå utöver vad som är nödvändigt för att uppnå denna målsättning.<sup>24</sup>

30. De medlemsstater som har inkommit med skriftliga yttranden har liksom kommissionen gjort gällande att den omstridda regleringen är nödvändig för att dels förverkliga syftet som eftersträvas, dels motverka en minskning av beskattningsunderlaget.

31. Inget av dessa argument rättfärdigar skyldigheten att registrera fordonet och än mindre den straffrättsliga påföljd som i det aktuella fallet kan följa av ett åsidosättande av denna skyldighet. Det får anses självklart att syftena med en registreringskyldighet endast kan uppnås om registrering är möjlig. Oberoende av vilka syften som har angetts kan de inte uppnås i ett fall som det förevarande eftersom registrering är omöjlig.

24 — Dom av den 30 november 1995 i mål C-55/94, Gebhart (REG 1995, s. I-4165), punkt 37. Se även dom av den 26 februari 1991 i mål C-180/89, kommissionen mot Italien (REG 1991, s. I-709), punkt 18, av den 20 maj 1992 i mål C-106/91, Ramrath (REG 1992, s. I-3351), punkterna 29 och 30, samt i det ovannämnda målet Kraus, punkt 32.

32. En medlemsstat kan inte bestraffa en arbetstagare som har utövat sin rätt till fri rörlighet på grund av att denne inte har respekterat en skyldighet som inte kan uppfyllas. Under sådana omständigheter saknar registreringskyldigheten mening och har som enda konsekvens att fordon som är registrerade i utlandet inte kan ställas till i Belgien bosatta personers förfogande.

33. Tribunal de police d'Arlon (Belgien) verkar ha kommit fram till en liknande slutsats i sin dom av den 12 mars 1998.<sup>25</sup>

34. Målet gällde en person bosatt i Belgien som hade åtalats för att ha åsidosatt den kungliga förordningen på den grunden att hon i Belgien framförde en bil som tillhörde ett leasingföretag med säte i Luxemburg. Tribunal de police d'Arlon fastställde följande:

”Åklagarmyndigheten förefaller trots dessa omständigheter anse att registrering i Belgien var obligatorisk och således med nödvändighet möjlig.”

25 — Ministère public mot Devaux, dom nr 981345. Domen finns tillgänglig på Internet på följande adress: <http://www.demine.com/jurinews/immajurisip.htm>.



35. Emellertid har Tribunal de police d'Arlon konstaterat att det enligt den kungliga förordningen krävs att registrering sker i ägarens namn och att det i förordningen stadgas att fordon endast kan registreras av personer som är bosatta eller har sitt säte i Belgien. Det föreligger hinder för registrering när ägaren inte uppfyller dessa villkor. Tribunal de police d'Arlon fastslog därför att den kungliga förordningen inte hade åsidosatts.

36. Jag föreslår därför att domstolen skall besvara den ställda frågan med att artik-

larna 39 och 10 EG utgör hinder för en medlemsstat att kräva att ett fordon — som tillhör ett leasingföretag, vilket är etablerat i en angränsande medlemsstat och har leasats av en arbetsgivare för en användars räkning (med andra ord en arbetstagare), som är bosatt i den förstnämnda medlemsstaten, närmare bestämt cirka 200 km från sin anställningsort — skall registreras i denna medlemsstat för det fall arbetstagaren under arbetsveckan vistas där samt använder fordonet i sin anställning och på sin fritid, inbegripet veckoslut och semestertid.

## V — Förslag till avgörande

37. Mot bakgrund av det ovan anförda föreslår jag att domstolen besvarar den av Politirechtbank te Mechelen ställda frågan på följande sätt:

Gemenskapslagstiftningen, i synnerhet artiklarna 39 EG och 10 EG, utgör hinder för en medlemsstat att kräva att ett fordon — som tillhör ett leasingföretag, vilket är etablerat i en angränsande medlemsstat och som har leasats av en arbetsgivare för en användares räkning (med andra ord en arbetstagare), som är bosatt i den förstnämnda medlemsstaten, närmare bestämt cirka 200 km från sin anställningsort — skall registreras i denna medlemsstat för det fall arbetstagaren under arbetsveckan vistas där samt använder fordonet i sin anställning och på sin fritid, inbegripet veckoslut och semestertid.