

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL
SR. PHILIPPE LÉGER

presentadas el 5 de diciembre de 2002¹

1. La presente petición de decisión prejudicial trata sobre la interpretación de los artículos 39 CE y 10 CE. El Politierrechtbank te Mechelen (Bélgica) pregunta si tales disposiciones se oponen a que un Estado miembro adopte una medida por la que se obligue a un trabajador residente en su territorio a matricular en él su vehículo, cuando dicho vehículo pertenezca a una empresa de leasing establecida en el territorio de otro Estado miembro y haya sido arrendado por un empresario establecido en ese otro Estado miembro con el fin de ponerlo a disposición del mencionado trabajador, en el marco de su contrato de trabajo.

3. En su versión inicial, esta disposición preveía que un vehículo sólo podía ponerse en circulación en Bélgica si estaba matriculado en este país a instancias de un residente en Bélgica que fuera «titular del vehículo o bien dispusiera de él de manera permanente o habitual». De ello se deducía que el usuario de un vehículo podía matricularlo a su nombre aunque no fuera propietario del mismo.

4. Esta disposición del Real Decreto de 31 de diciembre de 1953 fue modificada por el Real Decreto de 27 de diciembre de 1993,³ con vistas a que únicamente el propietario del vehículo pudiera solicitar la matriculación del mismo. El artículo 3 del Real Decreto tiene el siguiente tenor:

I. Marco jurídico nacional

2. Las condiciones en las que un vehículo puede circular por la red de carreteras belga se encuentran previstas en el artículo 3 del Real Decreto de 31 de diciembre de 1953, por el que se regula la matriculación de los vehículos de motor y los remolques.²

«1. Sólo se autorizará a circular por la vía pública a los vehículos de motor y los remolques que hayan sido matriculados previamente, a instancia y a nombre de su propietario, en el registro de vehículos de motor y remolques a que se refiere el artículo 2.

1 — Lengua original: francés.

2 — *Moniteur belge* de 9 de enero de 1954.

3 — *Moniteur belge* de 18 de enero de 1994 (en lo sucesivo, «Real Decreto»).

2. No obstante, los vehículos de motor y los remolques que circulen en Bélgica durante un breve período de tiempo sin haber sido importados por personas que residan en dicho país no deberán ser matriculados en Bélgica si están provistos de un número de matriculación concedido por las autoridades de otro país que se haya adherido a los Convenios internacionales sobre circulación por carretera y a sus anexos, firmados respectivamente en Viena, el 8 de noviembre de 1968, y en Ginebra, el 19 de septiembre de 1949, y aprobados respectivamente por la Ley de 30 de septiembre de 1988 y por la Ley de 1 de abril de 1954, o al Convenio internacional relativo a la circulación de automóviles firmado en París el 24 de abril de 1926, y si están asimismo provistos del signo distintivo previsto por dichos Convenios. No se podrá presentar ninguna solicitud de matriculación a nombre de varias personas o a nombre de una asociación de hecho. Cuando varias personas sean copropietarias de un vehículo, la solicitud de matriculación deberá presentarse a nombre del propietario que sea el usuario principal del vehículo.»

5. Mediante sentencia de 19 de mayo de 1999, la Cour de cassation (Bélgica) interpretó el artículo 3 del Real Decreto, señalando que de dicha disposición, considerada en su conjunto, resulta que, con excepción del caso contemplado en el apartado 2, ningún vehículo de motor puede circular en Bélgica si no ha sido matriculado previamente en dicho Estado.⁴

6. Esta versión del artículo 3 del Real Decreto es aplicable a los hechos que motivan el litigio principal.

II. Hechos y procedimiento

7. El Sr. Van Lent es un ciudadano belga domiciliado en Putte (Bélgica). Trabaja como ingeniero civil para una empresa que tiene su domicilio social en Luxemburgo. Dicha empresa puso a su disposición un vehículo matriculado en Luxemburgo que había sido objeto de un contrato de leasing con una empresa de leasing establecida en ese mismo Estado. El Sr. Van Lent utiliza el vehículo tanto para sus desplazamientos profesionales [en Luxemburgo y para asistir a algunas reuniones en Amberes (Bélgica)] como para fines privados (para volver a su casa y durante los fines de semana).

8. El 22 de agosto de 1999, fue objeto de un control de carretera en Willebroek (Bélgica). A raíz de dicho control, recibió una citación del Procureur du Roi por haber puesto un vehículo en circulación en la vía pública sin que dicho vehículo hubiera sido previamente matriculado en Bélgica a instancias de su propietario, infringiendo así el artículo 3, apartado 1, del Real Decreto.

9. En su defensa, el Sr. Van Lent alegó que dicha disposición era incompatible con el principio de libre circulación de trabajadores establecido en el artículo 39 CE.

⁴ — Cass., 1999, 688. Véase asimismo cass. 1988-89, 816.

III. La cuestión prejudicial

10. El Politiechtbank te Mechelen decidió, pues, suspender el procedimiento y plantear ante el Tribunal de Justicia la cuestión prejudicial siguiente:

«¿Se opone la normativa comunitaria, y en particular los artículos 39 (antiguo artículo 48) y 10 (antiguo artículo 5) del Tratado CE, a que un Estado miembro imponga la obligación de matricular un vehículo perteneciente a 1) una empresa de leasing establecida en un Estado miembro limítrofe y arrendado por el empresario para el que trabaja el usuario de dicho vehículo (es decir, un trabajador por cuenta ajena), 2) domiciliado en ese primer Estado miembro, más concretamente a unos 200 km de su centro de trabajo, cuando dicho trabajador reside durante la semana en 3) ese mismo Estado miembro y utiliza el vehículo en ejecución de su contrato de trabajo y durante su tiempo libre, incluidos los fines de semana y las vacaciones?»

IV. Análisis

11. El órgano jurisdiccional que plantea la cuestión prejudicial pregunta si el artículo 39 CE se opone a que una normativa nacional imponga la matriculación de un vehículo en su territorio cuando el usuario del mismo tenga su residencia en dicho territorio, y ello aun cuando el vehículo pertenezca a una empresa de leasing establecida en otro Estado miembro y haya sido arrendado a una empresa

establecida igualmente en ese otro Estado miembro, con el fin de ponerlo a disposición del usuario en el marco de su contrato de trabajo.

12. Procede observar, en primer lugar, que la cuestión de qué Estado miembro es competente para exigir la matriculación de un vehículo no ha sido objeto de armonización comunitaria. A fecha de hoy, las únicas medidas de armonización en materia de imposición de los vehículos tratan sobre las franquicias fiscales aplicables a los vehículos importados temporalmente por no residentes,⁵ sobre la aplicación por los Estados miembros de impuestos sobre determinados vehículos utilizados para el transporte de mercancías por carretera⁶ y sobre los documentos de matriculación de los vehículos.⁷ Ninguna de estas Directivas regula la cuestión de la competencia de los Estados miembros para exigir la matriculación de vehículos. En tales circunstancias, los Estados miembros se hallan facultados para decidir sobre la matriculación y los requisitos de matriculación de los vehículos utilizados en su territorio, siempre que las normas que

5 — Directiva 83/182/CEE del Consejo, de 28 de marzo de 1983, relativa a las franquicias fiscales aplicables en el interior de la Comunidad en materia de importación temporal de determinados medios de transporte (DO L 105, p. 59; EE 09/01, p. 156).

6 — Directiva 93/89/CEE del Consejo, de 25 de octubre de 1993, relativa a la aplicación por los Estados miembros de los impuestos sobre determinados tipos de vehículos utilizados para el transporte de mercancías por carretera, así como de los peajes y derechos de uso percibidos por la utilización de determinadas infraestructuras (DO L 279, p. 32). Como indicó el Gobierno del Reino Unido en sus observaciones escritas, esta Directiva fue anulada por la sentencia de 5 de julio de 1995, Parlamento/Consejo (C-21/94, Rec. p. I-1827). Sin embargo, sigue siendo aplicable hasta que el Consejo adopte una nueva normativa en la materia.

7 — Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos (DO L 138, p. 57). Los Estados miembros tienen hasta el 1 de junio de 2004 para adaptar su Derecho interno a esta Directiva.

adopten se ajusten al Derecho comunitario.⁸

13. La libre circulación de trabajadores conlleva, principalmente, obligaciones para el Estado miembro de acogida. Pero, además, se deduce de la jurisprudencia que el Estado miembro de origen del trabajador no puede incluir en su legislación medidas que puedan obstaculizar o hacer menos atractivo el ejercicio de esta libertad por sus nacionales.⁹ Así, en la sentencia Bosman¹⁰ el Tribunal de Justicia afirmó que:

«los nacionales de los Estados miembros disfrutaban, en particular, del derecho, fundado directamente en el Tratado, de abandonar su país de origen para desplazarse al territorio de otro Estado miembro y permanecer en éste con el fin de ejercer allí una actividad económica [...]»

Disposiciones que impidan o disuadan a una nacional de un Estado miembro de abandonar su país de origen para ejercer su derecho a la libre circulación constituyen, por consiguiente, obstáculos a dicha libertad aun cuando se apliquen con indepen-

dencia de la nacionalidad de los trabajadores afectados».¹¹

14. El Tribunal resolvió, además, en las sentencias Bosman¹² y Graf,¹³ antes citadas, que la legislación del Estado de origen constituye un obstáculo a la libertad de circulación de los trabajadores cuando condiciona el acceso de éstos al mercado de trabajo en los demás Estados miembros.¹⁴

15. Ahora bien, esto es precisamente lo que ocurre con la normativa controvertida.

16. En la sentencia Ledoux, antes citada, el Tribunal de Justicia consideró, en un caso

8 — Sentencias de 6 de junio de 1984, Melkunie (97/83, Rec. p. 2367), apartados 9 y 10, y de 24 de octubre de 2002, Hahn (C-121/00, Rec. p. I-9193), apartado 34.

9 — Sentencias de 6 de julio de 1988, Ledoux (127/86, Rec. p. 3741); de 7 de julio de 1988, Stanton (143/87, Rec. p. 3877), apartado 13; de 7 de julio de 1992, Singh (C-370/90, Rec. p. I-4265), apartado 23; de 31 de marzo de 1993, Kraus (C-19/92, Rec. p. I-1663), apartado 32; de 26 de enero de 1999, Terhoeve (C-18/95, Rec. p. I-345), apartado 38, y de 27 de enero de 2000, Graf (C-190/98, Rec. p. I-493), apartado 22.

10 — Sentencia de 15 de diciembre de 1995 (C-415/93, Rec. p. I-4921).

11 — *Ibidem*, apartados 95 y 96; el subrayado es mío. El Tribunal de Justicia añadió, en el apartado 97 de dicha sentencia, que ya había señalado, «en la sentencia de 27 de septiembre de 1988, Daily Mail and General Trust (81/87, Rec. p. 5483), apartado 16, que, si bien las disposiciones del Tratado relativas a la libertad de establecimiento se proponen en especial asegurar el disfrute del trato nacional en el Estado miembro de acogida, se oponen, asimismo, a que el Estado de origen obstaculice el establecimiento en otro Estado miembro de uno de sus nacionales o de una sociedad constituida de conformidad con su legislación, y que responda por lo demás a la definición del artículo 58. Los derechos garantizados por el artículo 52 y siguientes del Tratado quedarían vacíos de contenido si el Estado de origen pudiera prohibir que las empresas dejen el país con miras a establecerse en otro Estado miembro. Las mismas consideraciones se imponen, en relación con el artículo 48, a propósito de las normas que obstaculicen la libre circulación de los nacionales de un Estado miembro que deseen ejercer una actividad por cuenta ajena en otro Estado miembro».

12 — Apartado 103.

13 — Apartado 23.

14 — Estas sentencias trasladan el criterio fundamental establecido en la sentencia de 24 de noviembre de 1993, Keck y Mithouard (asuntos acumulados C-267/91 y C-268/91, Rec. p. I-6097), a la libre circulación de trabajadores. Véanse las conclusiones del Abogado General Sr. Lenz en el asunto Bosman, antes citado, y del Abogado General Sr. Fennelly en el asunto Graf, antes citado, así como mis conclusiones en el asunto Wouters y otros (sentencia de 19 de febrero de 2002, C-309/99, Rec. p. I-1577), puntos 242 a 246.

similar al presente asunto, que podía existir un obstáculo a la libre circulación de los trabajadores. El Sr. Ledoux, un trabajador residente en Bélgica, disfrutaba de un vehículo puesto a su disposición por su empresario, establecido en Francia. El vehículo, que pertenecía al empresario, estaba matriculado a nombre de éste en su Estado de residencia (Francia) y el Sr. Ledoux utilizaba dicho vehículo tanto para fines profesionales como particulares.

17. A raíz de un control de carretera en Bélgica, el Sr. Ledoux fue inculcado por importación fraudulenta del vehículo. Se le imputaba haber importado el vehículo sin pagar el impuesto sobre el valor añadido¹⁵ correspondiente a dicha operación. La normativa comunitaria aplicable en el momento de los hechos era la Directiva 77/388/CEE.¹⁶ Según esta Directiva, las importaciones de bienes están sujetas al IVA, salvo si dichos bienes son objeto de un régimen de admisión temporal. A la espera de la adopción de normas fiscales comunitarias que delimitaran el ámbito de aplicación de esta exención, los Estados miembros podían fijar las condiciones en que se podía disfrutar de la misma.

18. El Tribunal de Justicia comenzó su examen del caso recordando que uno de los objetivos de esta exención era la de

hacer efectiva la libertad de circulación de personas¹⁷ y estimó que un Estado miembro no puede fijar condiciones para disfrutar del derecho a la exención del IVA que obstaculicen la libre circulación de aquellos trabajadores que, residiendo en su territorio, ejercen sus actividades en otro Estado miembro.¹⁸

19. El Tribunal de Justicia analizó a continuación si el hecho de considerar la importación definitiva, y, por consiguiente, sujeta al IVA, debido a que el importador (el trabajador) tenía su residencia en el Estado miembro en que había sido introducido el vehículo, podía constituir un obstáculo a la libre circulación de trabajadores.¹⁹ Al término de su razonamiento, el Tribunal de Justicia concluyó que podía existir un obstáculo a la libre circulación de trabajadores, pero remitió al órgano jurisdiccional nacional el examen concreto de la cuestión.

20. El aspecto que interesa a los efectos del presente asunto reside en el razonamiento seguido por el Tribunal de Justicia para concluir que existía un obstáculo a la libre circulación de trabajadores. El Tribunal de Justicia estimó que la importación debía considerarse temporal, y que, por tanto, debía concederse la exención, aunque el vehículo pudiera ser utilizado para fines particulares, ya que dicha utilización tenía

15 — En lo sucesivo, «IVA».

16 — Directiva del Consejo, de 17 de mayo de 1977, Sexta Directiva en materia de armonización de las legislaciones de los Estados miembros relativas a los impuestos sobre el volumen de negocios — Sistema común del impuesto sobre el valor añadido: base imponible uniforme (DO L 145, p. 1; EE 09/01, p. 54).

17 — Sentencia Ledoux, antes citada, apartado 10. Véase también, en este sentido, la sentencia de 3 de octubre de 1985, Profant (249/84, Rec. p. 3237).

18 — Sentencia Ledoux, antes citada, apartado 12.

19 — *Ibidem*, apartados 13, 17 y 18.

carácter accesorio respecto al uso profesional y estaba prevista en el contrato de trabajo.²⁰ Afirmó:

«La solución contraria tendría como consecuencia impedir prácticamente a un trabajador fronterizo beneficiarse de ciertas ventajas que le son concedidas por su empresario, por el mero hecho de residir el trabajador en el Estado miembro de la importación temporal. Este trabajador se hallará en desventaja en el plano de las condiciones laborales en relación con sus colegas que residan en el país de su empresario, lo que afecta directamente al ejercicio de su derecho de libre circulación dentro de la Comunidad.»²¹

21. A mi entender, la sentencia Ledoux, antes citada, permite interpretar que una medida nacional que produzca el efecto de impedir (o casi) que un trabajador residente en un Estado miembro distinto de aquél en el que está establecido su empresario se beneficie de determinadas ventajas, y, en particular, de la puesta a su disposición de un vehículo, afecta al ejercicio de su derecho a la libre circulación.

22. Todos los Estados miembros que han intervenido en el presente asunto estiman que la sentencia Ledoux, antes citada, no es aplicable al caso de autos, ya que trataba

sobre la interpretación de la Directiva 77/388 y no sobre la matriculación de vehículos. Yo no comparto esta opinión. En la sentencia mencionada, el Tribunal de Justicia resolvió que la imposibilidad en la que se encontraba el trabajador, a causa de la legislación belga, de disfrutar de una ventaja particular constituía un obstáculo a la libre circulación de trabajadores. Por lo tanto, el razonamiento seguido por el Tribunal de Justicia para llegar a la conclusión de que existía dicho obstáculo sí que puede aplicarse al caso de autos.

23. En efecto, la normativa controvertida implica la imposibilidad para el trabajador residente en Bélgica de disfrutar de la puesta a su disposición de un vehículo perteneciente a una persona establecida en otro Estado miembro.

24. Este impedimento se deriva de una contradicción interna de la normativa belga que hace imposible la matriculación en el presente caso. Por una parte, el Real Decreto prevé que la matriculación de un vehículo debe hacerse a instancia y a nombre del propietario del mismo. De ello se deduce que el trabajador que se limita a utilizar el vehículo no puede matricularlo. Por otra parte, la normativa nacional prevé que, cuando quien solicita la matriculación (por tanto, el propietario del vehículo) es una persona jurídica, debe indicar su código de IVA belga. Dado que, para

20 — *Ibidem*, apartado 18.

21 — *Idem*.

disponer de dicho código, quien solicita la matriculación debe tener un establecimiento permanente en territorio belga, resulta que el propietario del vehículo sólo puede solicitar la matriculación del mismo si está establecido en Bélgica.²² Así pues, el trabajador no puede conseguir la matriculación del vehículo porque no es propietario del mismo, y el propietario (la empresa de leasing) tampoco puede conseguirla porque no reside en Bélgica.

25. Por consiguiente, cuando a un trabajador residente en Bélgica se le ofrece la puesta a su disposición de un vehículo no le queda otra elección que renunciar al mismo si no quiere exponerse al riesgo de que se emprendan acciones penales contra él. Ahora bien, como señaló el Tribunal de Justicia en la sentencia Ledoux, antes citada, esta puesta a disposición de un vehículo constituye una parte de la remuneración del trabajador. De ello se deduce que la normativa controvertida tiene como consecuencia privar al trabajador, por el mero hecho de su residencia, de una parte de la remuneración que se le ofrece. Así pues, un contrato de trabajo que incluya tal cláusula de puesta a disposición del trabajador de un vehículo será menos atractivo cuando el empresario esté establecido en un Estado miembro distinto del Reino de Bélgica, al menos en caso de que el vehículo esté matriculado en ese mismo Estado.

26. Así pues, en mi opinión la normativa controvertida puede disuadir a un trabajador residente en Bélgica de aceptar un

contrato que incluya una cláusula de puesta a disposición de un vehículo cuando dicho contrato le es ofrecido por un empresario establecido en otro Estado miembro, mientras que dicho efecto disuasorio probablemente no se produciría si el contrato se lo propusiera un empresario nacional.²³

27. Por lo tanto, considero que, conforme a las sentencias Bosman y Graf, antes citadas, la normativa controvertida condiciona el acceso de los trabajadores residentes en Bélgica al mercado laboral de los demás Estados miembros.

28. Procede analizar, seguidamente, si la normativa controvertida puede estar justificada por motivos de interés general compatibles con el Tratado.

29. Se deduce de la jurisprudencia que las medidas nacionales que puedan obstaculizar o hacer menos atractivo el ejercicio por los nacionales comunitarios, incluidos los

23 — En efecto, es de suponer que el empresario, al menos cuando es propietario del vehículo, lo matricula en el Estado en que tiene su residencia. Así, por ejemplo, en los asuntos Ledoux, antes citado; Cura Anlagen (sentencia de 21 de marzo de 2002, C-451/99, Rec. p. I-3193), y Hoves Internationaler Transport-Service (sentencia de 2 de julio de 2002, C-115/00, Rec. p. I-6077), los propietarios de los vehículos los habían matriculado en los Estados miembros en que estaban establecidos. El Reglamento (CEE) nº 3118/93 del Consejo, de 25 de octubre de 1993, por el que se aprueban las condiciones de admisión de transportistas no residentes en los transportes nacionales de mercancías por carretera en un Estado miembro (DO L 279 p. 1), define, en su artículo 3, apartado 3, el concepto de «vehículo» como «vehículo de motor matriculado en un Estado miembro de establecimiento o todo conjunto de vehículos articulados cuyo vehículo de motor, por lo menos, esté matriculado en el Estado miembro de establecimiento, destinados exclusivamente al transporte de mercancías» (el subrayado es mío).

22 — Véase Thiébaud, X.: *Leasing transfrontalier de véhicules*. Disponible en Internet en la dirección www.fiskobel.com/Docs/10.doc.

del Estado miembro que adopta la medida, de las libertades fundamentales garantizadas por el Tratado, deben reunir cuatro requisitos para ser compatibles con el Derecho comunitario: 1) que se apliquen de forma no discriminatoria; 2) que estén justificadas por razones imperiosas de interés general; 3) que sean adecuadas para garantizar la realización del objetivo que persiguen, y 4) que no vayan más allá de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.²⁴

30. Los Estados miembros que han presentado observaciones escritas, al igual que la Comisión, alegan que la normativa controvertida es necesaria, por una parte, para garantizar la seguridad vial y, por otra, para luchar contra la erosión de la base fiscal.

31. No obstante, a mi juicio, ninguno de estos argumentos puede justificar la obligación de matriculación del vehículo —y menos aún la sanción penal que lleva aparejado el incumplimiento de dicha obligación— en el caso de autos. Me parece evidente que, para que puedan cumplirse los objetivos que persigue la obligación de matriculación, es indispensable, ante todo, que pueda llevarse a cabo la matriculación. Cualesquiera que sean los objetivos invocados, no podrán ser alcanzados en un caso como el de autos, ya que, como hemos visto, la matriculación resulta imposible.

24 — Sentencia de 30 de noviembre de 1995, Gebhard (C-55/94, Rec. p. I-4165), apartado 37. Véanse, asimismo, las sentencias de 26 de febrero de 1991, Comisión/Italia (C-180/89, Rec. p. I-709), apartado 18; de 20 de mayo de 1992, Ramrath (C-106/91, Rec. p. I-3351), apartados 29 y 30, y Kraus, antes citada, apartado 32.

32. Un Estado miembro no puede sancionar a un trabajador que ha ejercido su derecho a la libre circulación con el argumento de que no ha respetado una obligación que no puede cumplir. En tales circunstancias, la obligación de matriculación pierde todo sentido, y no tiene otra consecuencia que la de impedir que los vehículos matriculados en el extranjero sean puestos a disposición de residentes belgas.

33. El Tribunal de police de Arlon (Bélgica) parece haber llegado a una conclusión similar en su sentencia de 12 de marzo de 1998.²⁵

34. Los hechos eran los siguientes: una persona residente en Bélgica estaba acusada de haber infringido el Real Decreto debido a que conducía en territorio belga un vehículo perteneciente a una empresa de leasing establecida en Luxemburgo. El Tribunal de police de Arlon afirmó:

«El Ministerio Fiscal parece, pues, considerar que, a pesar de estos hechos, la matriculación del vehículo en Bélgica era obligatoria y, por lo tanto, necesariamente posible.»

25 — Ministère public contra Devaux, sentencia nº 981345. Disponible en Internet en la dirección <http://www.demi-ne.com/jurinews/immajurisp.htm>.

35. Ahora bien, el Tribunal de police de Arlon observó que el Real Decreto exige que la matriculación se realice a nombre del propietario, pero que dicha matriculación sólo está prevista en favor de las personas que residen o tienen su domicilio social en Bélgica, lo cual impide la matriculación cuando el propietario no cumple estos requisitos. Por ello, decidió que no se había cometido infracción alguna.

36. Propongo, pues, responder a la cuestión planteada que los artículos 39 CE y 10 CE se oponen a que un Estado miembro imponga la obligación de matricular un vehículo perteneciente a una empresa de leasing establecida en un Estado miembro limítrofe y arrendado por el empresario para el que trabaja el usuario de dicho vehículo (es decir, un trabajador por cuenta ajena), domiciliado en ese primer Estado miembro, más concretamente a unos 200 km de su centro de trabajo, cuando dicho trabajador reside durante la semana en ese mismo Estado miembro y utiliza el vehículo en ejecución de su contrato de trabajo y durante su tiempo libre, incluidos los fines de semana y las vacaciones.

V. Conclusión

37. Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones, propongo al Tribunal de Justicia que responda de la forma siguiente a la cuestión planteada por el Politierechtbank te Mechelen:

«La legislación comunitaria, y en particular los artículos 39 CE y 10 CE, se oponen a que un Estado miembro imponga la obligación de matricular un vehículo perteneciente a una empresa de leasing establecida en un Estado miembro limítrofe y arrendado por el empresario para el que trabaja el usuario de dicho vehículo (es decir, un trabajador por cuenta ajena), domiciliado en ese primer Estado miembro, más concretamente a unos 200 km de su centro de trabajo, cuando dicho trabajador reside durante la semana en ese mismo Estado miembro y utiliza el vehículo en ejecución de su contrato de trabajo y durante su tiempo libre, incluidos los fines de semana y las vacaciones.»