

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE
PHILIPPE LÉGER

presentate il 5 dicembre 2002¹

1. La presente domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione degli artt. 39 CE e 10 CE. Il *Politierectbank te Mechelen* (Belgio) chiede se tali norme ostino a che uno Stato membro adotti un provvedimento che impone ad un lavoratore residente sul suo territorio ad immatricolarvi il suo autoveicolo quando anche tale autoveicolo sia di proprietà di una società di leasing stabilita sul territorio di un altro Stato membro e sia preso in locazione da un datore di lavoro stabilito su tale altro Stato membro per metterlo a disposizione del detto lavoratore, nell'ambito del suo contratto di lavoro.

3. Nella sua versione iniziale, tale norma stabiliva che un autoveicolo poteva essere messo in circolazione in Belgio soltanto se era stato immatricolato su domanda di un residente belga che avesse «come proprietà personale, ovvero a sua disposizione permanente o abituale, l'autoveicolo». Ne derivava che l'utilizzatore di un autoveicolo poteva farlo immatricolare a suo nome anche ove esso non ne fosse il proprietario.

4. Tale disposizione del regio decreto 31 dicembre 1953 è stata modificata dal regio decreto 27 dicembre 1993³ nel senso che soltanto il proprietario dell'autoveicolo può chiedere l'immatricolazione del detto autoveicolo. L'art. 3 del regio decreto è formulato come segue:

I — Contesto normativo nazionale

2. Le condizioni alle quali un veicolo può circolare sulla rete stradale belga sono stabilite all'art. 3 del regio decreto 31 dicembre 1953 recante disciplina in materia di immatricolazione di autoveicoli e rimorchi².

«1. Gli autoveicoli e i rimorchi sono ammessi alla circolazione sulla pubblica via solo se sono stati previamente immatricolati nel registro degli autoveicoli e dei rimorchi di cui all'art. 2 su domanda e a nome del proprietario.

1 — Lingua originale: il francese.

2 — *Moniteur belge* del 9 gennaio 1954.

3 — *Moniteur belge* del 18 gennaio 1994 (in prosieguo: il «regio decreto»).

2. Tuttavia, gli autoveicoli e i rimorchi circolanti in Belgio per un breve periodo senza esservi stati importati da persone ivi residenti non devono essere immatricolati in Belgio purché essi siano muniti di un contrassegno d'immatricolazione rilasciato dalle autorità di un paese diverso dal Belgio che abbia aderito alle Convenzioni internazionali sulla circolazione stradale e relativi allegati, firmate rispettivamente a Vienna l'8 novembre 1968 e a Ginevra il 19 settembre 1949 e approvate rispettivamente con legge 30 settembre 1988 e legge 1° aprile 1954, o alla Convenzione internazionale relativa alla circolazione degli autoveicoli, firmata a Parigi il 24 aprile 1926, nonché del segno distintivo prescritto da tali convenzioni. Nessuna domanda d'immatricolazione può essere presentata a nome di più persone o a nome di un'associazione di fatto. Qualora più persone siano comproprietarie del veicolo, la domanda di immatricolazione deve essere presentata a nome del proprietario che sia l'utilizzatore principale del veicolo».

5. L'art. 3 del regio decreto è stato oggetto di interpretazione da parte della Cour de cassation belga in una sentenza del 19 maggio 1999. Tale giudice ha statuito che emergeva dalla detta disposizione, letta nel suo complesso, che nessun autoveicolo poteva circolare in Belgio se non vi fosse stato previamente immatricolato, ad eccezione del caso previsto al n. 2⁴.

6. Tale versione dell'art. 3 del regio decreto è applicabile ai fatti della causa a qua.

II — Fatti e procedimento

7. Il sig. Van Lent è un cittadino belga residente a Putte (Belgio). Egli lavora come ingegnere civile presso una società che ha sede nel Granducato di Lussemburgo. Tale società ha messo a sua disposizione un autoveicolo immatricolato in Lussemburgo, preso in leasing presso una società di leasing stabilita in questo stesso Stato. Il sig. Van Lent usa tale autoveicolo sia per le trasferte di lavoro [a Lussemburgo e per partecipare a talune riunioni ad Anversa (Belgio)] sia per fini personali (per rientrare a casa e durante i fine settimana).

8. Il 22 agosto 1999 l'interessato è stato sottoposto ad un controllo stradale a Willebroek (Belgio). In seguito a tale controllo, il procuratore del Regno ha rinviato a giudizio il sig. Van Lent per aver messo in circolazione un veicolo sulla pubblica via senza che esso fosse stato previamente immatricolato in Belgio su domanda del proprietario, in violazione dell'art. 3, n. 1, del regio decreto.

9. In sua difesa, il sig. Van Lent ha fatto valere che tale disposizione era incompatibile con il principio della libera circolazione dei lavoratori di cui all'art. 39 CE.

4 — Cass. 1999, 688. V. altresì Cass. 1988-89, 816.

III — Questione pregiudiziale

10. Il Politierechtbank te Mechelen ha quindi deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se la normativa comunitaria, e più in particolare gli artt. 39 (ex art. 48) e 10 (ex art. 5) del Trattato CE, ostino a che uno Stato membro imponga l'immatricolazione di un autoveicolo appartenente a 1) una società di leasing con sede in uno Stato membro limitrofo e preso in leasing dal datore di lavoro dell'utilizzatore (vale a dire un dipendente), 2) residente nel primo Stato membro, più precisamente a circa 200 km dal luogo di lavoro, 3) qualora tale lavoratore durante la settimana soggiorni in quello stesso Stato membro limitrofo e utilizzi l'autoveicolo nell'esecuzione del contratto di lavoro, nonché durante il tempo libero, ivi compresi i fine settimana e i periodi di vacanza».

IV — Analisi

11. Il giudice a quo chiede se l'art. 39 CE osti ad una normativa nazionale che imponga l'immatricolazione sul suo territorio di un autoveicolo qualora l'utilizzatore di quest'ultimo sia ivi residente, e ciò anche se il veicolo appartenga ad una società di leasing stabilita su un altro Stato membro e sia stato preso in locazione da

una società anch'essa stabilita in tale altro Stato membro per metterlo a disposizione del detto utilizzatore, nell'ambito del suo contratto di lavoro.

12. Occorre anzitutto constatare che il problema di stabilire quale Stato membro sia competente ad esigere l'immatricolazione di un veicolo non ha formato oggetto di un'armonizzazione comunitaria. Allo stato attuale, gli unici provvedimenti di armonizzazione nell'ambito della tassazione dei veicoli riguardano le franchigie fiscali applicabili ai veicoli importati temporaneamente da parte di non residenti⁵, l'applicazione da parte degli Stati membri delle tasse su taluni autoveicoli commerciali adibiti al trasporto di merci su strada⁶ e i documenti di immatricolazione dei veicoli⁷. Nessuna di tali direttive disciplina la competenza degli Stati membri ad esigere l'immatricolazione di veicoli. Di conseguenza, gli Stati membri sono autorizzati a disporre liberamente in materia di immatricolazione e di condizioni d'immatricolazione dei veicoli utilizzati sul loro territorio, a condizione che le norme da essi

5 — Direttiva del Consiglio 28 marzo 1983, 83/182/CEE, relativa alle franchigie fiscali applicabili all'interno della Comunità in materia d'importazione temporanea di taluni mezzi di trasporto (GU L 105, pag. 59).

6 — Direttiva del Consiglio 25 ottobre 1993, 93/89/CEE, relativa all'applicazione da parte degli Stati membri delle tasse su taluni autoveicoli commerciali adibiti al trasporto di merci su strada, nonché dei pedaggi e diritti d'utenza riscossi per l'uso di alcune infrastrutture (GU L 279, pag. 32). Come ha indicato il governo del Regno Unito nelle sue osservazioni scritte, tale direttiva è stata annullata dalla sentenza 5 luglio 1995, causa C-21/94, Parlamento/Consiglio (Racc. pag. I-1827). Essa resta, tuttavia, applicabile fino a che il Consiglio non adotti una nuova normativa in materia.

7 — Direttiva del Consiglio 29 aprile 1999, 1999/37/CE, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (GU L 138, pag. 57). Gli Stati membri devono trasporre detta direttiva nel loro diritto interno entro il 1° giugno 2004.

adottate in tale ambito siano conformi al diritto comunitario⁸.

13. La libera circolazione dei lavoratori comporta, in particolare, obblighi per lo Stato membro ospitante. Inoltre, emerge dalla giurisprudenza che lo Stato membro d'origine del lavoratore non può prevedere nella sua legislazione provvedimenti che possano ostacolare o scoraggiare l'esercizio di tale libertà da parte dei suoi cittadini⁹. Così, nella sentenza *Bosman*¹⁰, la Corte ha affermato:

«[I] cittadini degli Stati membri dispongono, in particolare, del diritto, conferito loro direttamente dal Trattato, di lasciare il paese d'origine per entrare nel territorio di un altro Stato membro ed ivi soggiornare al fine di esercitare un'attività economica.

Le disposizioni che impediscano ad un cittadino di uno Stato membro di lasciare il paese d'origine per esercitare il suo diritto di libera circolazione, o che lo dissuadano dal farlo, costituiscono quindi ostacoli frapposti a tale libertà anche se si applicano

8 — Sentenze 6 giugno 1984, causa 97/83, *Melkunie* (Racc. pag. 2367, punti 9 e 10), e 24 ottobre 2002, causa C-121/00, *Hahn* (Racc. pag. I-9193, punto 34).

9 — Sentenze 6 luglio 1988, causa 127/86, *Ledoux* (Racc. pag. 3741); 7 luglio 1988, causa 143/87, *Stanton* (Racc. pag. 3877, punto 13); 7 luglio 1992, causa C-370/90, *Singh* (Racc. pag. I-4265, punto 23); 31 marzo 1993, causa C-19/92, *Kraus* (Racc. pag. I-1663, punto 32); 26 gennaio 1999, causa C-18/95, *Terhoeve* (Racc. pag. I-345, punto 38), e 27 gennaio 2000, causa C-190/98, *Graf* (Racc. pag. I-493, punto 22).

10 — Sentenza 15 dicembre 1995, causa C-415/93 (Racc. pag. I-4921).

independentemente dalla cittadinanza dei lavoratori interessati»¹¹.

14. La Corte ha dichiarato, inoltre, nelle citate sentenze *Bosman*¹² e *Graf*¹³ che la normativa del paese d'origine costituisce un ostacolo alla libera circolazione dei lavoratori se condiziona il loro accesso al mercato del lavoro negli altri Stati membri¹⁴.

15. Ebbene, questo è appunto il caso della normativa controversa.

16. Nella citata sentenza *Ledoux*, la Corte ha deciso, in un caso analogo alla presente

11 — *Ibidem* (punti 95 e 96). Il corsivo è mio. La Corte ha aggiunto, al punto 97, che essa ha già «rilevato, nella sentenza 27 settembre 1988, causa 81/87, *Daily Mail and General Trust* (Racc. pag. 5483, punto 16), che, sebbene le norme del Trattato relative alla libertà di stabilimento mirino in particolare a garantire il beneficio del trattamento nazionale nello Stato membro ospitante, esse ostano parimenti a che lo Stato d'origine ostacoli lo stabilimento in un altro Stato membro di un suo cittadino o di una società costituita secondo la sua normativa e corrispondente, peraltro, alla definizione dettata dall'art. 58. I diritti garantiti dall'art. 52 e segg. del Trattato sarebbero vanificati se lo Stato d'origine potesse vietare alle imprese di lasciare il suo territorio per stabilirsi in un altro Stato membro. Le stesse considerazioni valgono, sotto il profilo dell'art. 48 del Trattato, per le norme che ostacolano la libera circolazione dei cittadini di uno Stato membro che intendano svolgere un'attività lavorativa subordinata in un altro Stato membro».

12 — Punto 103.

13 — Punto 23.

14 — Tali sentenze traspongono il criterio sostanziale espresso dalla sentenza 24 novembre 1993, cause riunite C-267/91 e C-268/91, *Keck e Mithouard* (Racc. pag. I-6097) in materia di libera circolazione dei lavoratori. V. le conclusioni dell'avvocato generale Lenz nella cit. causa *Bosman*, e dell'avvocato generale Fenelly nella cit. causa *Graf*, nonché le mie conclusioni nella causa *Wouters e a.* (sentenza 19 febbraio 2002, causa C-309/99, Racc. pag. I-1577, paragrafi 242-246).

controversia, che poteva esistere un ostacolo alla libera circolazione dei lavoratori. Il sig. Ledoux, un lavoratore residente in Belgio, beneficiava di un autoveicolo messo a sua disposizione dal datore di lavoro stabilito in Francia. L'autoveicolo, di proprietà del datore di lavoro, era immatricolato a nome di quest'ultimo nel suo Stato di residenza (Francia) e il sig. Ledoux lo usava per fini sia lavorativi sia personali.

della circolazione delle persone¹⁷ e ha considerato che uno Stato membro non può stabilire condizioni per beneficiare del diritto all'esenzione dall'IVA che pregiudichino la libera circolazione di lavoratori i quali, pur risiedendo nel suo territorio, esercitino le loro attività in un altro Stato membro¹⁸.

17. In seguito ad un controllo stradale in Belgio, il sig. Ledoux veniva imputato di importazione fraudolenta dell'autoveicolo. Gli veniva contestato di aver importato l'autoveicolo senza versare l'imposta sul valore aggiunto¹⁵ relativa a tale operazione. La normativa comunitaria applicabile all'epoca dei fatti era la sesta direttiva 77/388/CEE¹⁶. Ai sensi di tale direttiva, le importazioni di beni sono soggette all'IVA, a meno che questi ultimi non siano assoggettati ad un regime di ammissione temporanea. In attesa dell'adozione di norme fiscali comunitarie che precisassero la sfera di applicazione di tale esenzione, gli Stati membri potevano stabilire le condizioni da soddisfare per beneficiarne.

19. La Corte ha poi esaminato se il fatto di considerare l'importazione come definitiva e, quindi, soggetta ad IVA in quanto l'importatore (il lavoratore) aveva la sua residenza nello Stato membro in cui l'autoveicolo era stato introdotto fosse tale da ostacolare la libera circolazione dei lavoratori¹⁹. Essa ha concluso, al termine della sua analisi, che poteva esservi un ostacolo alla libera circolazione dei lavoratori, ma ha rinviato al giudice nazionale l'esame concreto di tale questione.

18. La Corte ha iniziato la sua analisi ricordando che uno degli obiettivi di tale esenzione era la liberalizzazione effettiva

20. Il punto rilevante per la presente causa risiede nel ragionamento seguito dalla Corte per concludere che esiste un ostacolo alla libera circolazione dei lavoratori. La Corte ha considerato che l'importazione doveva considerarsi temporanea e, pertanto, doveva essere concessa l'esenzione, anche se l'autoveicolo poteva essere usato per fini personali dato che tale uso aveva

15 — In prosieguo: l'«IVA».

16 — Direttiva del Consiglio 17 maggio 1977, in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alle imposte sulla cifra di affari — Sistema comune di imposta sul valore aggiunto: base imponibile uniforme (GU L 143, pag. 1).

17 — Citata sentenza Ledoux (punto 10). V., inoltre, in tal senso, sentenza 3 ottobre 1985, causa 249/84, Profant (Racc. pag. 3237).

18 — Citata sentenza Ledoux (punto 12).

19 — *Ibidem* (punti 13, 17 e 18).

natura accessoria rispetto all'uso per lavoro ed era previsto nel contratto di lavoro²⁰. Essa ha affermato:

«La soluzione contraria avrebbe come conseguenza d'impedire in pratica al lavoratore frontaliero di fruire di taluni vantaggi che gli sono concessi dal datore di lavoro, per il solo motivo che tale lavoratore ha la residenza nel territorio dello Stato membro dell'importazione temporanea. Il lavoratore si troverebbe quindi svantaggiato, sul piano delle condizioni di lavoro, rispetto ai suoi colleghi che risiedono nel paese del loro datore di lavoro, il che inficerebbe direttamente l'esercizio del diritto di libera circolazione all'interno della Comunità»²¹.

21. A mio parere, la citata sentenza Ledoux consente di ritenere che un provvedimento nazionale che abbia l'effetto di impedire (o quasi) ad un lavoratore residente in uno Stato membro diverso da quello in cui è stabilito il suo datore di lavoro di fruire di taluni vantaggi e, in particolare, della messa a disposizione di un autoveicolo pregiudichi l'esercizio del suo diritto alla libera circolazione.

22. Tutti gli Stati membri intervenuti nella presente causa ritengono che la citata sentenza Ledoux non sia applicabile al caso di specie, dato che essa verteva sull'inter-

pretazione della sesta direttiva 77/388 e non sull'immatricolazione di autoveicoli. Non condivido tale opinione. Nella detta sentenza, la Corte ha dichiarato che l'impossibilità nella quale si trovava il lavoratore, a causa della normativa belga, di fruire di un determinato vantaggio costituiva un ostacolo alla libera circolazione dei lavoratori. Il ragionamento seguito dalla Corte per concludere per l'esistenza di un tale ostacolo è quindi del tutto trasponibile al caso di specie.

23. Emerge, effettivamente, dalla normativa controversa una impossibilità, per il lavoratore residente in Belgio, di beneficiare della messa a disposizione di un autoveicolo di proprietà di una persona stabilita in un altro Stato membro.

24. Tale impedimento deriva da una contraddizione interna della normativa belga che rende impossibile l'immatricolazione nel caso di specie. Da una parte, il regio decreto stabilisce che l'immatricolazione di un autoveicolo dev'essere effettuata su domanda e a nome del proprietario dello stesso. Ne consegue che il lavoratore che ha solo l'uso dell'autoveicolo non può farlo immatricolare. D'altra parte, la normativa nazionale stabilisce che, quando il richiedente l'immatricolazione (quindi il proprietario dell'autoveicolo) è una persona giuridica, esso deve indicare il suo numero di partita IVA belga. Dato che, per possedere tale numero, il richiedente l'immatricola-

20 — Ibidem (punto 18).

21 — Idem.

zione deve avere una stabile organizzazione nel territorio belga, ne consegue che il proprietario dell'autoveicolo può chiedere l'immatricolazione di quest'ultimo soltanto se è stabilito in Belgio²². Quindi, il lavoratore non può ottenere l'immatricolazione dell'autoveicolo dato che non ne è proprietario, e neppure il proprietario (la società di leasing) può ottenerla, dato che esso non è stabilito in Belgio.

25. Pertanto, il lavoratore residente in Belgio che si veda mettere a disposizione un autoveicolo non può far altro, se non vuole esporsi al rischio di procedimenti penali, che rinunciarvi. Ebbene, come ha precisato la Corte nella citata sentenza Ledoux, tale messa a disposizione di un autoveicolo costituisce parte della retribuzione del lavoratore. Ne consegue che la normativa controversa ha la conseguenza di privare il lavoratore, per il solo fatto della residenza, di una parte della retribuzione che gli viene proposta. Un contratto di lavoro che preveda tale clausola di messa a disposizione di un autoveicolo per il lavoratore sarebbe quindi meno allettante qualora il datore di lavoro sia stabilito in uno Stato membro diverso dal Belgio, almeno nel caso in cui l'autoveicolo sia immatricolato in tale medesimo Stato.

26. Mi sembra quindi che la normativa controversa sia tale da dissuadere un lavoratore residente in Belgio dall'accettare un

contratto contenente una clausola di messa a disposizione di un autoveicolo qualora tale contratto gli sia proposto da un datore di lavoro stabilito in un altro Stato membro, mentre tale dissuasione non interverrebbe se il contratto gli fosse proposto da un datore di lavoro nazionale²³.

27. Penso quindi che, in conformità delle due citate sentenze Bosman e Graf, la normativa controversa condizioni l'accesso dei lavoratori residenti in Belgio al mercato del lavoro degli altri Stati membri.

28. Occorre poi verificare se la normativa controversa possa essere giustificata da motivi d'interesse generale compatibili con il Trattato.

29. Emerge dalla giurisprudenza che i provvedimenti nazionali che possono ostacolare o scoraggiare l'esercizio, da parte dei cittadini comunitari, compresi quelli dello

22 — V. X. Thiébaud, *Leasing transfrontalier de véhicules*, disponibile su Internet al sito www.fiskobel.com/Docs/10.doc.

23 — Infatti, posso supporre che il datore di lavoro, almeno quando è proprietario dell'autoveicolo, lo faccia immatricolare nel proprio Stato di residenza. Così, ad esempio, nelle sentenze Ledoux, cit.; 21 marzo 2002, causa C-451/99, Cura Anlagen (Racc. pag. I-3193), e 2 luglio 2002, causa C-115/00, Hoves (Racc. pag. I-6067), i proprietari degli autoveicoli avevano fatto immatricolare questi ultimi negli Stati membri in cui erano stabiliti. Il regolamento (CEE) del Consiglio 25 ottobre 1993, n. 3118, che fissa le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali di merci su strada in uno Stato membro (GU L 279, pag. 1), definisce al suo art. 3, n. 3, la nozione di «veicolo» come «*un veicolo a motore immatricolato nello Stato membro di stabilimento o un complesso di veicoli accoppiati, adibiti esclusivamente al trasporto di merci, di cui almeno la motrice sia immatricolata nello Stato membro di stabilimento*» (il corsivo è mio).

Stato membro autore del provvedimento, delle libertà fondamentali garantite dal Trattato devono soddisfare quattro condizioni per essere compatibili con il diritto comunitario. Essi devono: 1) applicarsi in modo non discriminatorio; 2) essere giustificati da motivi imperiosi di interesse pubblico; 3) essere idonei a garantire il conseguimento dello scopo perseguito, e 4) non andare oltre quanto necessario per il raggiungimento di questo²⁴.

30. Gli Stati membri che hanno presentato osservazioni scritte, nonché la Commissione, fanno valere che la normativa controversa è necessaria, da una parte, per garantire la sicurezza stradale e, dall'altra, per contrastare l'erosione della base fiscale.

31. Mi sembra tuttavia che nel caso di specie nessuno di tali argomenti possa giustificare l'obbligo di immatricolazione dell'autoveicolo, e ancora meno la sanzione penale connessa, nel caso di specie, alla violazione di quest'obbligo. È a mio parere evidente che, perché possano essere soddisfatti gli obiettivi perseguiti dall'obbligo di immatricolazione, è, anzitutto, necessario che l'immatricolazione possa essere effettuata. Di qualunque genere siano gli obiettivi invocati, essi non potranno essere raggiunti in un caso come quello in esame, dato che l'immatricolazione, come abbiamo visto, è impossibile.

24 — Sentenza 30 novembre 1995, causa C-55/94, Gebhard (Racc. pag. I-4165, punto 37). V., inoltre, sentenze 26 febbraio 1991, causa C-180/89, Commissione/Italia (Racc. pag. I-709, punto 18); 20 maggio 1992, causa C-106/91, Ramrath (Racc. pag. I-3351, punti 29 e 30), e Kraus, cit. (punto 32).

32. Uno Stato membro non può assoggettare a sanzioni un lavoratore che ha esercitato il suo diritto alla libera circolazione in quanto non ha rispettato un obbligo che egli non può eseguire. In tale contesto, l'obbligo di immatricolazione è svuotato del suo significato e ha l'unica conseguenza di impedire che autoveicoli immatricolati all'estero siano messi a disposizione di residenti belgi.

33. Il Tribunal de police di Arlon (Belgio) sembra essere giunto ad una conclusione analoga nella sua sentenza 12 marzo 1998²⁵.

34. I fatti erano i seguenti: una persona residente in Belgio era accusata di aver trasgredito il regio decreto in quanto conduceva sul territorio belga un'autovettura appartenente ad una società di leasing stabilita in Lussemburgo. Il Tribunal de police di Arlon ha affermato:

«[I] pubblico ministero sembra quindi ritenere che, nonostante tali fatti, l'immatricolazione dell'autovettura in Belgio fosse obbligatoria e quindi, necessariamente, possibile».

25 — Pubblico ministero contro Devaux, sentenza n. 981345. Disponibile su Internet al sito <http://www.demine.com/jurinews.immajuris.htm>

35. Ebbene, il Tribunal de police di Arlon ha constatato che a norma del regio decreto l'immatricolazione dev'essere effettuata a nome del proprietario, ma tale immatricolazione è prevista soltanto per le persone residenti o aventi sede in Belgio, il che impedisce l'immatricolazione stessa qualora il proprietario non soddisfi tali requisiti. Esso ha quindi statuito che non era stata commessa alcuna infrazione.

36. Propongo quindi di risolvere la questione proposta nel senso che gli artt. 39 CE

e 10 CE ostano a che uno Stato membro imponga l'immatricolazione di un autoveicolo di proprietà di una società di leasing stabilita in uno Stato membro limitrofo e preso in leasing dal datore di lavoro dell'utilizzatore del detto veicolo (vale a dire un dipendente), residente in tale primo Stato membro, più precisamente a circa 200 km dal luogo di lavoro, qualora tale lavoratore nel corso della settimana soggiorni in quello stesso Stato membro limitrofo e utilizzi l'autoveicolo nell'esecuzione del suo contratto di lavoro nonché durante il tempo libero, ivi compresi i fine settimana e i periodi di vacanza.

V — Conclusione

37. Alla luce di tutti gli elementi di cui sopra, propongo alla Corte di risolvere la questione sollevata dal Politie rechtbank te Mechelen nei seguenti termini:

«La normativa comunitaria e, più in particolare, gli artt. 39 CE e 10 CE ostano a che uno Stato membro imponga l'immatricolazione di un autoveicolo di proprietà di una società di leasing stabilita in uno Stato membro limitrofo e preso in leasing dal datore di lavoro dell'utilizzatore del veicolo (vale a dire un dipendente), residente in tale primo Stato membro, più precisamente a circa 200 km dal luogo di lavoro, qualora tale lavoratore nel corso della settimana soggiorni in quello stesso Stato membro limitrofo e l'autoveicolo sia utilizzato nell'esecuzione del suo contratto di lavoro nonché durante il tempo libero, ivi compresi i fine settimana e i periodi di vacanza».