

CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL
PHILIPPE LÉGER

apresentadas em 5 de Dezembro de 2002¹

1. O presente pedido de decisão prejudicial diz respeito à interpretação dos artigos 39.º CE e 10.º CE. O *Politierrechtbank te Mechelen* (Bélgica) pergunta se estas disposições se opõem a que um Estado-Membro adopte uma medida que exige que um trabalhador residente no seu território matricule o seu veículo nesse Estado, ainda que esse veículo pertença a uma sociedade de *leasing* estabelecida no território de outro Estado-Membro e tenha sido locado por um empregador estabelecido no território desse outro Estado-Membro, para o colocar à disposição do referido trabalhador, no âmbito do seu contrato de trabalho.

3. Na sua versão inicial, esta disposição previa que um veículo só podia ser colocado em circulação na Bélgica se aí tivesse sido matriculado a pedido de um residente belga que tivesse «a propriedade pessoal ou a disposição permanente ou habitual do veículo». Em consequência, o utilizador de um veículo podia matriculá-lo em seu nome, mesmo que não fosse o seu proprietário.

4. Esta disposição do Decreto real de 31 de Dezembro de 1953 foi alterada pelo Decreto real de 27 de Dezembro de 1993³ no sentido de que só o proprietário do veículo pode requerer a matrícula do mesmo. O artigo 3.º do decreto real dispõe:

I — O enquadramento jurídico nacional

2. As condições em que os veículos podem circular na rede rodoviária belga estão previstas no artigo 3.º do Decreto real de 31 de Dezembro de 1953, que regulamenta a matrícula dos veículos a motor e dos reboques².

«1. Os veículos a motor e os reboques só podem circular na via pública se tiverem sido previamente matriculados, a pedido e em nome do seu proprietário, no registo dos veículos a motor e dos reboques previsto no artigo 2.º

1 — Língua original: francês.

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

3 — *Moniteur belge* de 18 de Janeiro de 1994 (a seguir «decreto real»).

2. Todavia, os veículos a motor e os reboques circulando durante um curto período na Bélgica sem terem para aí sido importados por pessoas aí residentes não devem ser matriculados na Bélgica se estiverem munidos de uma matrícula atribuída pelas autoridades de outro país que tenha aderido às Convenções Internacionais sobre o Trânsito Rodoviário e aos seus anexos, assinados respectivamente em Viena, em 8 de Novembro de 1968, e em Genebra, em 19 de Setembro de 1949, e aprovados respectivamente pela Lei de 30 de Setembro de 1988 e pela Lei de 1 de Abril de 1954, ou à Convenção Internacional relativa à Circulação Automóvel, assinada em Paris em 24 de Abril de 1926, bem como do sinal distintivo previsto por estas convenções. Não pode ser feito um pedido em nome de várias pessoas ou em nome de uma associação de facto. Quando várias pessoas sejam co-proprietárias de um veículo, o pedido de matrícula deve ser feito em nome do proprietário que seja o utilizador principal do veículo.»

5. O artigo 3.º do decreto real foi objecto de interpretação pela Cour de cassation (Bélgica), num acórdão de 19 de Maio de 1999. Este órgão jurisdicional declarou que resultava desta disposição, considerada no seu conjunto, que nenhum veículo a motor pode circular na Bélgica se não tiver sido previamente matriculado neste país, com excepção do caso previsto no n.º 2⁴.

6. Esta versão do artigo 3.º do decreto real é aplicável aos factos do litígio no processo principal.

II — Matéria de facto e tramitação processual

7. H. Van Lent é um nacional belga domiciliado em Putte (Bélgica). Trabalha como engenheiro civil numa empresa com sede no Luxemburgo. Esta empresa colocou à sua disposição um veículo matriculado no Luxemburgo, locado a uma sociedade de *leasing* estabelecida neste mesmo Estado. H. Van Lent utiliza este veículo tanto para as suas deslocações profissionais [no Luxemburgo e para assistir a determinadas reuniões em Antuérpia (Bélgica)] como para fins particulares (para voltar a casa e durante os fins-de-semana).

8. Em 22 de Agosto de 1999, foi alvo de um controlo rodoviário em Willebroek (Bélgica). Na sequência desse controlo, o procureur du Roi citou H. Van Lent para comparecer em juízo, por ter colocado em circulação na via pública um veículo, sem este ter sido previamente matriculado na Bélgica a pedido do seu proprietário, em violação do artigo 3.º, n.º 1, do decreto real.

9. Em sua defesa, H. Van Lent alegou que esta disposição era incompatível com o princípio da livre circulação de trabalhadores, anunciado no artigo 39.º CE.

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

III — A questão prejudicial

10. O *Politierechtbank te Mechelen* decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«O direito comunitário e, mais especialmente, os artigos 39.º CE (ex-artigo 48.º) e 10.º CE (ex-artigo 5.º) opõem-se a que um Estado-Membro exija a matrícula de um veículo pertencente a 1) uma sociedade de *leasing* estabelecida num Estado-Membro vizinho e locado pelo empregador do utilizador (ou seja, um trabalhador), 2) domiciliado naquele primeiro Estado-Membro, mais precisamente a cerca de 200 km do local de trabalho, 3) quando este trabalhador reside durante a semana neste mesmo Estado-Membro e utiliza o veículo na execução de um contrato de trabalho e durante o seu tempo livre, incluindo fins-de-semana e férias?»

IV — Análise

11. O órgão jurisdicional de reenvio pergunta se o artigo 39.º CE se opõe a uma legislação nacional que exige a matrícula de um veículo no seu território quando o utilizador do mesmo aí tiver a sua residência, mesmo que o veículo pertença a uma sociedade de *leasing* estabelecida noutro Estado-Membro e que tenha sido locado

por uma sociedade igualmente estabelecida nesse outro Estado-Membro, para o colocar à disposição do referido utilizador no âmbito do seu contrato de trabalho.

12. Convém, antes de mais, constatar que a questão de saber qual é o Estado-Membro competente para exigir a matrícula de um veículo não foi objecto de uma harmonização comunitária. Até hoje, as únicas medidas de harmonização em matéria de tributação de veículos são as directivas relativas às isenções fiscais aplicáveis aos veículos importados temporariamente por não residentes⁵, à aplicação pelos Estados-Membros de impostos sobre certos veículos utilizados para o transporte rodoviário de mercadorias⁶ e aos documentos de matrícula dos veículos⁷. Nenhuma destas directivas resolve a questão da competência dos Estados-Membros para exigir a matrícula de veículos. Nestas condições, os Estados-Membros podem decidir da matrícula e das condições de matrícula dos veículos utilizados no seu território, desde que as regras

5 — Directiva 83/182/CEE do Conselho, de 28 de Março de 1983, relativa às isenções fiscais aplicáveis na Comunidade, em matéria de importação temporária de certos meios de transporte (JO L 105, p. 59; EE 09 F1 p. 156).

6 — Directiva 93/89/CEE do Conselho, de 25 de Outubro de 1993, relativa à aplicação pelos Estados-Membros dos impostos sobre certos veículos utilizados para o transporte rodoviário de mercadorias, bem como das portagens e direitos de uso cobrados pela utilização de certas infra-estruturas (JO L 279, p. 32). Como o Governo do Reino Unido referiu nas suas observações escritas, esta directiva foi anulada pelo acórdão de 5 de Julho de 1995, Parlamento/Conselho (C-21/94, Colect., p. I-827). No entanto, continua a ser aplicável até o Conselho adoptar nova regulamentação na matéria.

7 — Directiva 1999/37/CE do Conselho, de 29 de Abril de 1999, relativa aos documentos de matrícula dos veículos (JO L 138, p. 57). Os Estados-Membros dispõem de um prazo até 1 de Junho de 2004 para transpor esta directiva para o direito interno.

que adoptem nesta matéria sejam conformes com o direito comunitário⁸.

13. A livre circulação de trabalhadores comporta, designadamente, obrigações para o Estado-Membro de acolhimento. Além disso, decorre da jurisprudência do Tribunal de Justiça que o Estado-Membro de origem do trabalhador não pode prever na sua legislação medidas susceptíveis de afectar ou de tornar menos atraente o exercício, pelos seus nacionais, desta liberdade⁹. Assim, no acórdão Bosman¹⁰, o Tribunal de Justiça declarou:

«[O]s cidadãos dos Estados-Membros dispõem, muito particularmente, do direito, directamente resultante do Tratado, de abandonarem o seu país de origem para entrarem e permanecerem no território de outro Estado-Membro a fim de aí exercerem uma actividade económica.

Assim, disposições que impedem ou dissuadem um cidadão de um Estado-Membro de abandonar o seu país de origem para exercer o seu direito de livre circulação constituem entraves a essa liberdade, mesmo que se apliquem independentemente

8 — Acórdãos de 6 de Junho de 1984, Melkunie (97/83, Recueil, p. 2367, n.ºs 9 e 10), e de 24 de Outubro de 2002, Hahn (C-121/00, Colect., p. I-9193, n.º 34).

9 — Acórdãos de 6 de Julho de 1988, Ledoux (127/86, Colect., p. 3741); de 7 de Julho de 1988, Stanton (143/87, Colect., p. 3877, n.º 13); de 17 de Julho de 1992, Singh (C-370/90, Colect., p. I-4265, n.º 23); de 31 de Março de 1993, Kraus (C-19/92, Colect., p. I-1663, n.º 32), de 26 de Janeiro de 1999, Terhoeve (C-18/95, Colect., p. I-345, n.º 38), e de 27 de Janeiro de 2000, Graf (C-190/98, Colect., p. I-493, n.º 22).

10 — Acórdão de 15 de Dezembro de 1995 (C-415/93, Colect., p. I-4921).

mente da nacionalidade dos trabalhadores em causa»¹¹.

14. Além disso, o Tribunal de Justiça, nos acórdãos Bosman¹² e Graf¹³, já referidos, decidiu que a legislação do Estado de origem constitui um entrave à liberdade de circulação de trabalhadores se condicionar o seu acesso ao mercado de trabalho nos outros Estados-Membros¹⁴.

15. Ora, é precisamente esse o caso da regulamentação controvertida.

16. No acórdão Ledoux, já referido, o Tribunal de Justiça decidiu, num caso

11 — *Ibidem* (n.ºs 95 e 96); o sublinhado é meu. No n.º 97 do referido acórdão, o Tribunal de Justiça acrescentou que já «indicou, no acórdão de 27 de Setembro de 1988, Daily Mail and General Trust (81/87, Colect., p. 5483, n.º 16), que, embora as disposições do Tratado relativas à liberdade de estabelecimento visem nomeadamente assegurar o benefício do tratamento nacional no Estado-Membro de acolhimento, impedem igualmente que o Estado de origem coloque obstáculos ao estabelecimento noutro Estado-Membro dos seus nacionais ou de uma sociedade constituída em conformidade com a sua legislação e que, além disso, corresponda à definição do artigo 58.º Os direitos garantidos pelo artigo 52.º e segs. ficariam vazios de conteúdo se o Estado de origem pudesse proibir que as empresas fossem estabelecer-se noutro Estado-Membro. As mesmas considerações se impõem, no contexto do artigo 48.º do Tratado, a propósito das regras que entravam a livre circulação dos nacionais de um Estado-Membro que desejem exercer uma actividade assalariada noutro Estado-Membro».

12 — N.º 103.

13 — N.º 23.

14 — Estes acórdãos transpõem o critério substancial imposto pelo acórdão de 24 de Novembro de 1993, Keck e Mithouard (C-267/91 e C-268/91, Colect., p. I-6097), para a livre circulação de trabalhadores. V. as conclusões do advogado-geral C. O. Lenz apresentadas no processo Bosman e do advogado-geral N. Fennelly apresentadas no processo Graf, já referido, bem como as minhas próprias conclusões no processo Wouters e o. (acórdão de 19 de Fevereiro de 2002, C-309/99, Colect., p. I-1577, n.ºs 242 a 246).

análogo ao do presente processo, que podia existir um entrave à livre circulação de trabalhadores. Y. Ledoux, trabalhador residente na Bélgica, beneficiava de um veículo colocado à sua disposição pelo seu empregador, estabelecido em França. O veículo, que pertencia ao empregador, estava matriculado em nome deste no seu Estado de residência (França) e Y. Ledoux utilizava o veículo tanto para fins profissionais como privados.

tiva da circulação das pessoas¹⁷ e considerou que um Estado-Membro não podia fixar condições para beneficiar do direito à isenção do IVA que constituíssem um obstáculo à livre circulação de trabalhadores que, embora residam no seu território, exercem as suas actividades noutra Estado-Membro¹⁸.

17. Na sequência de um controlo rodoviário na Bélgica, Y. Ledoux foi inculcado por importação fraudulenta do veículo. Foi acusado de ter importado o veículo sem pagar o imposto sobre o valor acrescentado¹⁵ relativo a essa operação. A regulamentação comunitária aplicável, na altura dos factos, era a Sexta Directiva 77/388/CEE¹⁶. Segundo esta directiva, as importações de bens são sujeitas ao IVA, salvo se forem colocadas sob um regime de admissão temporária. Até à entrada em vigor de normas fiscais comunitárias delimitando o âmbito de aplicação desta isenção, os Estados-Membros podiam fixar as condições a respeitar para obter a isenção.

19. O Tribunal de Justiça analisou depois se o facto de se considerar a importação definitiva e, portanto, sujeita ao IVA pelo motivo de o importador (o trabalhador) ter a sua residência no Estado-Membro onde o veículo tinha sido introduzido era susceptível de constituir um obstáculo à livre circulação de trabalhadores¹⁹. O Tribunal de Justiça concluiu, no final da sua análise, que podia existir um entrave à livre circulação de trabalhadores, mas remeteu para o órgão jurisdicional nacional a apreciação, em concreto, desta questão.

18. O Tribunal de Justiça principiou a sua apreciação lembrando que um dos objectivos desta isenção era a liberalização efec-

20. O ponto pertinente para o presente caso reside no raciocínio seguido pelo Tribunal de Justiça para concluir pela existência de um entrave à livre circulação de trabalhadores. O Tribunal de Justiça considerou que a importação devia ser considerada temporária e, por conseguinte, que a isenção devia ser concedida, mesmo que o veículo pudesse ser utilizado para fins privados, desde que tal utilização tivesse carácter acessório relativamente à utiliza-

15 — A seguir «IVA».

16 — Directiva do Conselho, de 17 de Maio de 1977, relativa à harmonização das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos impostos sobre o volume de negócios — Sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado: matéria colectável uniforme (JOL 145, p. 1; EE 09 F1 p. 54).

17 — Acórdão Ledoux, já referido (n.º 10). Neste sentido, ver também o acórdão de 3 de Outubro de 1985, Profant (249/84, Recueil, p. 3237).

18 — Acórdão Ledoux, já referido (n.º 12).

19 — *Ibidem* (n.ºs 13, 17 e 18).

ção profissional e estivesse prevista no contrato de trabalho²⁰. O Tribunal de Justiça declarou:

«Uma solução contrária teria como consequência impedir praticamente um trabalhador fronteiriço de beneficiar de certas vantagens concedidas pela entidade patronal, apenas por ter a sua residência no território do Estado-Membro da importação temporária. Esse trabalhador ficaria, assim, prejudicado, no plano das condições de trabalho, relativamente aos seus colegas residentes no país da entidade patronal, o que afectaria directamente o exercício do seu direito de livre circulação no interior da Comunidade»²¹.

21. Em minha opinião, o acórdão Ledoux, já referido, permite considerar que uma medida nacional que tem como efeito impedir (ou quase) um trabalhador, residente num Estado-Membro que não seja o Estado onde o seu empregador está estabelecido, de beneficiar de certas vantagens e, designadamente, da colocação à disposição de um veículo afecta o exercício do seu direito de livre circulação.

22. Os Estados-Membros que intervieram no presente processo consideram que o acórdão Ledoux, já referido, não é aplicável no caso em apreço, porque dizia

respeito à interpretação da Sexta Directiva 77/388 e não à matrícula de veículos. Não partilho dessa opinião. No referido acórdão, o Tribunal de Justiça decidiu que a impossibilidade, resultante da legislação belga, de o trabalhador beneficiar de uma vantagem especial constituía um entrave à livre circulação de trabalhadores. O raciocínio seguido pelo Tribunal de Justiça, para concluir pela existência desse entrave, pode muito bem ser transposto para o caso em apreço.

23. Efectivamente, da regulamentação controvertida resulta uma impossibilidade, para o trabalhador residente na Bélgica, de beneficiar da colocação à disposição de um veículo pertencente a um sujeito de direito estabelecido noutro Estado-Membro.

24. Esse impedimento decorre de uma contradição interna da regulamentação belga, que torna a matrícula impossível no caso em apreço. Por um lado, o decreto real prevê que a matrícula de um veículo deve ser feita a pedido e em nome do proprietário do mesmo veículo. Resulta daqui que o trabalhador, que dispõe apenas da utilização do veículo, não pode proceder à sua matrícula. Por outro lado, a regulamentação nacional prevê que, quando o requerente da matrícula (ou seja, o proprietário do veículo) é uma pessoa colectiva, tem de indicar o seu número belga de IVA. Dado que, para possuir esse número, o requerente

20 — *Ibidem* (n.º 18).

21 — *Idem*.

da matrícula tem de ter um estabelecimento estável no território belga, o proprietário do veículo só pode pedir a matrícula do mesmo veículo se estiver estabelecido na Bélgica²². Assim, o trabalhador não pode obter a matrícula do veículo visto não ser o proprietário, e o proprietário (a sociedade de *leasing*) também não pode obtê-la, porque não tem domicílio na Bélgica.

aceitar um contrato que contenha uma cláusula de colocação à disposição de um veículo, se esse contrato lhe for oferecido por um empregador estabelecido noutro Estado-Membro, ao passo que tal dissuasão provavelmente não ocorreria se o contrato lhe fosse proposto por um empregador nacional²³.

25. Consequentemente, o trabalhador residente na Bélgica, a quem é colocado à disposição um veículo, não tem outra alternativa, se não quiser expor-se ao risco de processos penais, senão renunciar ao mesmo. Ora, como o Tribunal de Justiça precisou no acórdão Ledoux, já referido, esta colocação à disposição de um veículo constitui parte da remuneração do trabalhador. Daqui decorre que a regulamentação controvertida tem como consequência privar o trabalhador, pelo simples facto da sua residência, de uma parte da remuneração que lhe é proposta. Um contrato de trabalho que inclua uma cláusula de colocação de um veículo à disposição do trabalhador seria portanto menos atraente quando o empregador está estabelecido num Estado-Membro que não o Reino da Bélgica, pelo menos no caso de o veículo estar matriculado nesse mesmo Estado.

27. Por conseguinte, julgo que, de acordo com os acórdãos Bosman e Graf, já referidos, a regulamentação controvertida condiciona o acesso dos trabalhadores residentes na Bélgica ao mercado de trabalho dos outros Estados-Membros.

28. Convém analisar, seguidamente, se a regulamentação controvertida pode ser justificada por razões de interesse geral compatíveis com o Tratado.

29. Resulta da jurisprudência do Tribunal de Justiça que as medidas nacionais susceptíveis de afectar ou de tornar menos atraente o exercício, pelos nacionais dos

26. Parece-me, portanto, que a regulamentação controvertida é susceptível de dissuadir um trabalhador, residente na Bélgica, de

23 — Com efeito, é possível supor que o empregador, pelo menos se for proprietário do veículo, procedeu à sua matrícula no seu Estado de residência. Assim, por exemplo, nos processos Ledoux, já referido, Cura Anlagen (acórdão de 21 de Março de 2002, C-451/99, Colect., p. I-3193) e Hoves Internationaler Transport-Service (acórdão de 2 de Julho de 2002, C-115/00, Colect., p. I-6077), os proprietários dos veículos tinham-nos matriculado nos Estados-Membros onde estavam estabelecidos. O Regulamento (CEE) n.º 3118/93, do Conselho, de 25 de Outubro de 1993, que fixa as condições de admissão de transportadores não residentes aos transportes nacionais rodoviários de mercadorias num Estado-Membro (JO L 279, p. 1), indica, no seu artigo 3.º, n.º 3, que se entende por «veículo» «um veículo a motor registado no Estado-Membro de estabelecimento ou um conjunto de veículos acoplados dos quais pelo menos o veículo a motor está registado no Estado-Membro de estabelecimento, destinados exclusivamente ao transporte de mercadorias» (o sublinhado é meu).

22 — V. Thiébaud, X., *Leasing frontalier de véhicules*. Disponível na Internet no endereço www.fiskobel.com/Docs/110.doc.

Estados-Membros da Comunidade, incluindo os do Estado-Membro autor da medida, das liberdades fundamentais garantidas pelo Tratado devem preencher quatro condições para serem compatíveis com o direito comunitário: 1) aplicarem-se de modo não discriminatório; 2) justificarem-se por razões imperiosas de interesse geral; 3) serem adequadas para garantir a realização do objectivo que prosseguem e 4) não ultrapassarem o necessário para atingir esse objectivo²⁴.

30. Os Estados-Membros que apresentaram observações escritas, bem como a Comissão, alegaram que a regulamentação controvertida é necessária a fim de, por um lado, garantir a segurança rodoviária e, por outro, lutar contra a erosão da matéria colectável.

31. Todavia, penso que, no caso em apreço, nenhum destes argumentos pode justificar a obrigação de matrícula do veículo, e ainda menos a sanção penal associada à violação desta obrigação. Parece-me evidente que, para os objectivos visados pela obrigação de matrícula podem ser atingidos, é, antes de mais, indispensável que seja possível proceder à matrícula. Quaisquer que sejam os objectivos invocados, não podem ser alcançados num caso como o presente porque, como se viu, a matrícula é impossível.

24 — Acórdão de 30 de Novembro de 1995, Gebhard (C-55/94, Colect., p. I-4165, n.º 37). V. também os acórdãos de 26 de Fevereiro de 1991, Comissão/Itália (C-180/89, Colect., p. I-709, n.º 18); de 20 de Maio de 1992, Ramrath (C-106/91, Colect., p. I-3351, n.º 29 e 30), e Kraus, já referido (n.º 32).

32. Um Estado-Membro não pode reprimir um trabalhador que exerceu o seu direito de livre circulação pelo facto de não ter respeitado uma obrigação que não pode cumprir. Nestes termos, a obrigação de matrícula é esvaziada do seu sentido e apenas tem como consequência impedir que veículos matriculados no estrangeiro sejam colocados à disposição de residentes belgas.

33. O Tribunal de police de Arlon (Bélgica) parece ter chegado a uma conclusão análoga na sua decisão de 12 de Março de 1998²⁵.

34. Os factos eram os seguintes: um particular, residente na Bélgica, foi acusado de ter violado o decreto real pelo facto de conduzir, em território belga, um veículo automóvel pertencente a uma sociedade de *leasing* estabelecida no Luxemburgo. O Tribunal de police de Arlon declarou que:

«O Ministério Público parece, assim, considerar que, não obstante estes factos, era obrigatória e, portanto, necessariamente possível uma matrícula do veículo automóvel, na Bélgica.»

25 — Ministère public contre Devaux, sentença n.º 981345. Disponível na Internet no endereço <http://www.demine.com/jurinews/immajuris.htm>.

35. Ora, o Tribunal de police de Arlon constatou que o decreto real exige que a matrícula seja feita em nome do proprietário, mas esta matrícula só está prevista em benefício exclusivo de sujeitos de direito que residam ou tenham a sua sede na Bélgica, o que impede a matrícula quando o proprietário não preenche estas condições. Decidiu, portanto, que não tinha sido cometida qualquer infracção.

36. Nestes termos, proponho que se responda à questão colocada que os artigos 39.º CE e 10.º CE se opõem a que um Estado-Membro exija a matrícula de um veículo pertencente a uma sociedade de *leasing* estabelecida num Estado-Membro vizinho e locado pelo empregador do utilizador do mesmo veículo (ou seja, um trabalhador) domiciliado naquele primeiro Estado-Membro, mais precisamente a cerca de 200 km do local de trabalho, quando este trabalhador reside durante a semana nesse mesmo Estado-Membro e utiliza o veículo na execução do seu contrato de trabalho e durante o seu tempo livre, incluindo fins-de-semana e férias.

V — Conclusão

37. À luz do conjunto dos elementos que antecedem, proponho que o Tribunal de Justiça responda o seguinte à questão colocada pelo Politierechtbank te Mechelen:

«A legislação comunitária e, mais especialmente, os artigos 39.º CE e 10.º CE opõem-se a que um Estado-Membro exija a matrícula de um veículo pertencente a uma sociedade de *leasing* estabelecida num Estado-Membro vizinho e locado pelo empregador do utilizador do veículo (ou seja, um trabalhador) domiciliado naquele primeiro Estado-Membro, mais precisamente a cerca de 200 km do local de trabalho, quando este trabalhador reside durante a semana neste mesmo Estado-Membro e utiliza o veículo na execução de um contrato de trabalho e durante o seu tempo livre, incluindo fins-de-semana e férias.»