

61999C0451

Conclusioni dell'avvocato generale Jacobs del 25 settembre 2001. - Cura Anlagen GmbH contro Auto Service Leasing GmbH (ASL). - Domanda di pronuncia pregiudiziale: Handelsgericht Wien - Austria. - Leasing di autoveicoli - Divieto di utilizzare in uno Stato membro oltre un determinato periodo un veicolo immatricolato in un altro Stato membro - Obbligo di immatricolazione e di pagamento di un'imposta sul consumo nello Stato membro in cui viene usato il veicolo - Obbligo di assicurazione presso un assicuratore autorizzato nello Stato membro in cui viene usato il veicolo - Obbligo di controllo tecnico - Limitazioni alla libera prestazione dei servizi - Giustificazioni. - Causa C-451/99.

raccolta della giurisprudenza 2002 pagina I-03193

Conclusioni dell'avvocato generale

1. La presente domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dall'Handelsgericht Wien (Tribunale commerciale di Vienna) (Austria) riguarda la compatibilità di talune norme nazionali sull'immatricolazione degli autoveicoli con le disposizioni del Trattato relative alla libera prestazione di servizi o alla libera circolazione delle merci.

2. Ai sensi della normativa austriaca, ogni residente austriaco che importi in Austria un autoveicolo immatricolato all'estero per usarlo in detto paese deve consegnare le targhe alle autorità entro tre giorni, trascorsi i quali non può usare il veicolo senza reimmatricolarlo in Austria. Colui che chiede l'immatricolazione dev'essere residente o quanto meno avere la sede principale della sua attività economica in Austria, il veicolo dev'essere assicurato presso un assicuratore autorizzato, deve superare determinati controlli tecnici e dev'essere pagata un'imposta sul consumo di carburante che può arrivare fino al 16% del valore del veicolo.

3. La legittimità di tali disposizioni viene messa in discussione in una causa in cui un veicolo immatricolato in Germania, dove ha superato i controlli tecnici e sono state pagate le imposte per la sua immissione in circolazione, viene concesso in leasing da una società tedesca ad una società austriaca per un periodo di tre anni. A norma del contratto di leasing, la società tedesca rimane proprietaria del veicolo e la società austriaca non può reimmatricolarlo a suo nome. La questione dinanzi al giudice nazionale è se il contratto sia invalido in quanto non rispondente alle condizioni poste dalla legge austriaca, ovvero se queste stesse condizioni siano invalide in quanto non conformi al diritto comunitario.

Normativa austriaca pertinente

4. Le principali leggi austriache richiamate nella presente causa sono la *Kraftfahrzeuggesetz* (legge sugli autoveicoli; in prosieguo: la «KFG») e la *Normverbrauchsabgabegesetz* (legge concernente l'imposta sul consumo normale di carburante; in prosieguo: la «NoVAG»).

5. Ai sensi dell'art. 79 della KFG, i veicoli immatricolati all'estero in generale possono essere usati in Austria fino ad un anno, purché non siano usati in detto paese permanentemente.

6. Tuttavia, a norma dell'art. 82, n. 8, salvo prova contraria, un veicolo immatricolato all'estero si considera usato permanentemente in Austria qualora sia stato importato nel paese da una persona la cui residenza principale o sede legale è in Austria e che usa il veicolo nel detto paese. In tal caso, esso può essere usato in Austria solo per i tre giorni immediatamente successivi al suo ingresso nel paese. Decorso tale periodo, i documenti d'immatricolazione e le targhe debbono essere consegnati alle autorità e ogni ulteriore uso del veicolo è subordinato alla sua immatricolazione ai sensi dell'art. 37 della KFG.

7. L'art. 37, n. 2, stabilisce taluni requisiti della cui osservanza occorre fornire la dimostrazione, per poter immatricolare il veicolo. In particolare:

- il veicolo dev'essere legittimamente detenuto dalla persona che ha presentato la domanda d'immatricolazione, e detta persona deve avere la propria residenza principale o sede legale (o, nel caso di società registrate all'estero, una filiale principale) in Austria;

- il veicolo, ai sensi del combinato disposto degli artt. 59, n. 1, e 61, n. 1, dev'essere assicurato contro i rischi da responsabilità civile presso un assicuratore autorizzato in Austria;

- il veicolo dev'essere anche provvisto di un certificato peritale rilasciato (in Austria) conformemente all'art. 57a della KFG in cui si attesta ch'esso risponde ai pertinenti requisiti di sicurezza e in materia d'inquinamento;

- in caso di prima immatricolazione di un veicolo acquistato in un altro Stato membro dell'Unione europea, dev'essere prodotto un certificato attestante il pagamento di tutte le imposte dovute, compresa quella sul consumo normale di carburante.

8. La NoVAG prescrive il pagamento dell'imposta sul consumo normale di carburante su tutti i veicoli ceduti a titolo oneroso, fatti oggetto di locazione commerciale o immatricolati per la prima volta in Austria (artt. 1 e 2 e fatte salve le eccezioni di cui all'art. 3).

9. Ai sensi dell'art. 5, l'imposta viene calcolata essenzialmente in base al prezzo pagato per il veicolo, se acquistato nuovo, o al suo valore normale, IVA esclusa, negli altri casi. L'aliquota, applicata in forza dell'art. 6, è, in generale:

- per i motocicli con motore di oltre 125 cc, pari allo 0,02% del valore imponibile per ciascun cc oltre i 100;

- per i veicoli diversi dai motocicli, pari al 2% del valore imponibile per ciascun litro di consumo di carburante per 100 km oltre i 3 litri per 100 km, per i motori a benzina, e 2 litri per 100 km, per i motori diesel.

Tale imposta viene calcolata con arrotondamento alla percentuale intera più vicina e non può eccedere il 16% della base imponibile.

Disposizioni pertinenti del Trattato

10. Le disposizioni del Trattato richiamate nell'ordinanza di rinvio sono gli artt. 28 CE e 49 e segg. CE.

11. L'art. 28, figura sotto il titolo dedicato alla libera circolazione delle merci all'interno della Comunità, e vieta le restrizioni quantitative all'importazione nonché qualsiasi misura di effetto equivalente. Gli artt. 49 e segg. figurano sotto il capitolo relativo ai servizi, che a sua volta è compreso nel titolo relativo alla libera circolazione delle persone, dei servizi e dei capitali.

12. L'art. 49 dispone, in particolare:

«le restrizioni alla libera prestazione dei servizi all'interno della Comunità sono vietate nei confronti dei cittadini degli Stati membri stabiliti in un paese della Comunità che non sia quello del destinatario della prestazione».

13. Ai sensi dell'art. 50, costituiscono «servizi» le prestazioni fornite normalmente dietro retribuzione, in quanto non siano regolate dalle disposizioni relative alla libera circolazione delle merci, dei capitali e delle persone.

Procedimento principale e la domanda di pronuncia pregiudiziale

14. L'ASL Auto Service-Leasing GmbH (in prosieguo: l'«ASL») è una società di leasing di autoveicoli con sede a Pullach, nei pressi di Monaco di Baviera, Germania. Apparentemente dispone di una parco macchine di circa 50 000 unità, che concede in leasing ai clienti. La Cura Anlagen Gesellschaft mbH (in prosieguo: la «Cura Anlagen») è una società con sede a Salisburgo, Austria.

15. Nel febbraio 1999, le due società stipulavano un contratto in base al quale l'ASL concedeva un autoveicolo in leasing alla Cura Anlagen per 36 mesi dietro pagamento di un canone mensile (parte del quale dovuto per l'assicurazione obbligatoria compresa nel leasing) più una percentuale aggiuntiva per ogni 1 000 km percorsi oltre un determinato chilometraggio. Il contratto comprendeva clausole speciali per l'Austria, ai sensi delle quali, in particolare, il veicolo sarebbe immatricolato a nome dell'ASL, non avrebbe potuto essere immatricolato a proprio nome dalla Cura Anlagen in Germania o altrove ed avrebbe dovuto essere utilizzato, in linea di principio, solo entro i confini austriaci.

16. Nel maggio 1999, la Cura Anlagen citava l'ASL dinanzi all'Handelsgericht, chiedendo o un'ingiunzione che imponesse all'ASL di immatricolare il veicolo in Austria a suo nome o di consentirne l'immatricolazione a nome della Cura Anlagen pagando comunque la relativa tassa ambientale di 2 460 EUR, oppure che disponesse l'annullamento del contratto per il motivo che il veicolo non poteva essere legalmente usato in Austria.

17. Ulteriori dettagli possono essere tratti dal ricorso della Cura Anlagen dinanzi all'Handelsgericht. Da esso risulta che le parti hanno stipulato il contratto in base al presupposto che la Cura Anlagen potesse legalmente usare la vettura in Austria per l'intero periodo di tre anni, sebbene immatricolato in Germania a nome dell'ASL. Tuttavia, poco dopo aver introdotto la vettura in Austria, la Cura Anlagen apprendeva che non avrebbe potuto utilizzarla in detto paese con targa tedesca, ma avrebbe dovuto immatricolarla in Austria e pagare l'imposta sul consumo normale di carburante. La Cura Anlagen afferma che se le parti avessero conosciuto le disposizioni pertinenti e ne avessero tenuto conto, avrebbero provveduto ad immatricolare la vettura in Austria a nome della Cura Anlagen ovvero, sebbene ciò avrebbe richiesto che l'ASL aprisse una filiale in Austria, a nome dell'ASL. Tuttavia, poiché ciò non era accaduto, il contratto avrebbe dovuto essere modificato in modo da poter essere eseguito o annullato per mancanza ab initio di base economica. La Cura Anlagen concorda con l'ASL sul fatto che la legislazione austriaca limita la libertà di prestare servizi transfrontalieri all'interno della Comunità, ma ritiene

che i limiti siano giustificati da motivi d'interesse pubblico.

18. La difesa dell'ASL dinanzi al giudice nazionale consiste in sostanza nell'affermare che la Cura Anlagen è perfettamente legittimata ad usare la vettura in Austria conformemente ai termini del contratto di leasing originale, giacché le norme austriache che si asserisce le impediscano tale uso sarebbero inapplicabili. In quanto restrizioni alla libera prestazione di servizi, le predette norme sarebbero incompatibili con gli artt. 49 e segg. CE. Non sarebbero giustificate da motivi d'interesse pubblico e quindi non potrebbero essere applicate. L'ASL ha pertanto chiesto all'Handelsgericht di verificare la fondatezza dei suoi argomenti proponendo una domanda di pronuncia pregiudiziale alla Corte.

19. Il 10 novembre 1999, l'Handelsgericht ha sospeso il procedimento e ha sottoposto alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se gli artt. 49 e segg. CE (o rispettivamente l'art. 28 CE) siano da interpretare nel senso che ostano all'applicazione delle norme di uno Stato membro A che proibiscono a un'impresa, avente sede nello stesso Stato membro, di utilizzare nel detto Stato membro A, per più di tre giorni o, rispettivamente, per più di un anno, un autoveicolo concesso in leasing da un'impresa avente sede nello Stato membro B e ivi immatricolato a nome dell'impresa di leasing che ha sede nel detto Stato membro B, senza ottenere per tale autoveicolo una (seconda) immatricolazione nello Stato membro A».

20. Hanno presentato osservazioni scritte l'ASL, i governi austriaco, belga, danese e finlandese e la Commissione. All'udienza erano rappresentati solo l'ASL, il governo belga e la Commissione.

Sulla ricevibilità

21. Il governo austriaco afferma che la domanda di pronuncia pregiudiziale è irricevibile, in quanto la questione sollevata, soprattutto nella misura in cui fa riferimento all'art. 28 CE, non è pertinente ai fini della soluzione della controversia dinanzi all'Handelsgericht, e che inoltre il procedimento nazionale è fittizio, analogamente a quello di cui alle cause Foglia/Novello .

22. Per quanto riguarda il primo punto, l'esame della pertinenza dell'art. 28 CE risulta più appropriato nell'ambito dell'analisi della natura delle presunte restrizioni. Basti dire che la questione non riguarda solo il predetto articolo. Tuttavia, il governo austriaco afferma altresì che la controversia oggetto della causa principale riguarda l'interpretazione e l'esecuzione di un contratto di diritto privato, e non l'applicazione di una norma della KFG. A suo parere, pertanto, non vi è alcun nesso tra la questione sollevata e la specifica natura del procedimento principale.

23. Quest'argomento non mi sembra convincente. E' vero che all'Handelsgericht non viene chiesto solo se applicare o disapplicare le controverse disposizioni della KFG o della NoVAG. Tuttavia, per un giudice al quale viene chiesto di ordinare l'esecuzione o l'annullamento di un contratto, è ovviamente importante sapere se le disposizioni nazionali che sembrano esse di ostacolo all'esecuzione di tale contratto siano valide o meno.

24. Quanto al secondo punto, il governo austriaco non deduce motivi specifici a sostegno della sua affermazione secondo cui la controversia è fittizia.

25. Se è vero che dagli atti possono desumersi elementi che sembrano indicare che la situazione soggiacente al procedimento principale sia stata predisposta al fine di ottenere una pronuncia su una questione di diritto comunitario d'interesse generale, non vi è però dubbio che effettivamente un contratto esiste, e che esse deve quindi essere eseguito o annullato, con le relative conseguenze per le parti. La decisione che il giudice nazionale deve adottare dipende, almeno in parte, da un'autentica questione di diritto comunitario. Il caso in esame potrebbe essere equiparato, ad esempio, alla causa Leclerc-Siplec , in cui la Corte ha accettato di risolvere la

questione sollevata, nella misura in cui era pertinente all'oggetto del procedimento nazionale, sebbene ambedue le parti concordassero pienamente sulla soluzione desiderata.

26. Inoltre, a differenza della situazione di cui alle cause Foglia/Novello, la questione viene sollevata dinanzi ad un giudice dello Stato membro interessato. E' forse peccato che il governo austriaco non sia parte nella causa principale, ma tale inconveniente può essere bilanciato dal suo diritto di presentare osservazioni circostanziate alla Corte. Il fatto che non abbia partecipato all'udienza potrebbe indicare che ha avuto sufficienti opportunità per far valere le proprie ragioni.

27. Non vedo, pertanto, motivi per cui la Corte dovrebbe dichiararsi incompetente a conoscere la presente causa.

Natura delle presunte restrizioni

28. Il giudice nazionale vuole sapere se la normativa austriaca di cui trattasi sia vietata dalle disposizioni del Trattato (art. 49 e segg.) che disciplinano la libera prestazione di servizi o da quelle (art. 28 e segg.) relative alla libera circolazione delle merci.

29. La maggioranza delle parti che hanno presentato osservazioni sostiene che i fatti di causa riguardano la libera prestazione di servizi e non la libera circolazione delle merci, e io condivido tale parere.

30. Il leasing o il noleggio di autoveicoli può chiaramente rientrare nella definizione di cui all'art. 50 CE, in quanto costituisce un'attività commerciale normalmente prestata dietro retribuzione. Sebbene abbia indubbiamente ad oggetto merci - i veicoli di cui trattasi - dette merci di per sé non vengono fornite dal locatore al conduttore; l'oggetto della prestazione è semmai l'uso delle merci, che rimangono di proprietà del locatore, e fornire la possibilità di usare merci costituisce logicamente un servizio. Inoltre, all'udienza, l'ASL ha osservato che una locazione a «full-package» (pacchetto globale) può essere più conveniente di quella della sola autovettura; nella specie, tale locazione comprendeva l'assicurazione.

31. Come rileva la Commissione, nella sentenza Aro Lease la Corte ha dichiarato che l'affitto di veicoli in leasing costituisce una prestazione di servizi ai sensi dell'art. 9 della sesta direttiva, che detti servizi consistono precipuamente «nella negoziazione, nella stesura, nella sottoscrizione e nella gestione dei contratti e nel mettere materialmente a disposizione dei clienti i veicoli pattuiti, i quali restano di proprietà della società di leasing».

32. La Commissione sostiene inoltre che la nozione di prestazione o fornitura di «servizi» dev'essere oggetto di una definizione uniforme di diritto comunitario. Condivido anche questo punto di vista; non si vede alcun motivo che possa giustificare l'esistenza di definizioni diverse, che contribuirebbe solo a creare confusione circa la situazione giuridica di eventuali attività che si collocano ai limiti dei criteri assumibili come definizione. Inoltre, come osserva il governo austriaco, nella sentenza Eurowings la Corte ha dichiarato che la locazione finanziaria di aeromobili costituisce un servizio ai sensi dell'art. 50 CE.

33. In ogni caso, la questione della classificazione come merci o come servizi ha scarsa importanza, giacché le questioni principali da esaminare sono se esistano effettivamente restrizioni al commercio (di merci o di servizi che siano) e se tali eventuali restrizioni possano essere giustificate. L'esistenza di restrizioni non dipende dall'oggetto del commercio e le possibili cause di giustificazione sono in ampia misura identiche.

Sulle asserite restrizioni

34. Sebbene la questione posta dal giudice nazionale riguardi, così com'è formulata, solo la legittimità del requisito dell'immatricolazione e dei termini ai quali è soggetta, ai fini dell'esame di

tale legittimità vanno prese in considerazione anche le altre condizioni relative all'immatricolazione.

35. Le osservazioni presentate alla Corte si concentrano in buona parte sul problema della giustificazione della normativa austriaca. Potrebbe però risultare utile innanzi tutto verificare caso per caso se esse in concreto ostacolano la prestazione transfrontaliera di servizi di locazione di autoveicoli in leasing.

36. Per quanto riguarda la possibile giustificazione delle restrizioni, si ricorderà che il combinato disposto degli artt. 55 e 46, n. 1, CE consente solo le restrizioni alla libera prestazione di servizi consistenti in disposizioni nazionali «che prevedano un regime particolare per i cittadini stranieri e che siano giustificate da motivi di ordine pubblico, di pubblica sicurezza e di sanità pubblica». Inoltre la Corte ha costantemente dichiarato che anche restrizioni applicabili senza distinzioni in base alla nazionalità o allo Stato membro di stabilimento possono essere ammesse qualora siano obiettivamente giustificate da ragioni imperative d'interesse generale. Tali restrizioni devono essere conformi al principio di proporzionalità: devono essere idonee a garantire il conseguimento dello scopo perseguito e non andare oltre quanto necessario per il suo raggiungimento .

Il requisito dell'immatricolazione

- Esistenza di una restrizione

37. Il requisito per cui un veicolo introdotto in Austria da una persona domiciliata in tale paese dev'essere (re-)immatricolato in Austria, per poter essere ivi usato, limita di per sé la libertà delle imprese di locazione di autoveicoli in leasing non austriache di prestare i loro servizi in detto Stato membro?

38. Il governo finlandese sostiene che il requisito dell'immatricolazione non può essere considerato un ostacolo allo scambio di servizi tra Stati membri, sempreché per i veicoli importati non siano stabiliti requisiti più severi.

39. Non condivido tale punto di vista. Il requisito per cui un veicolo dev'essere (re-)immatricolato in Austria rende più oneroso per un'impresa di leasing di autoveicoli tedesca fornire servizi in Austria che non in Germania o di quanto non lo sia per i suoi concorrenti austriaci che operano in Austria. Secondo la costante giurisprudenza della Corte l'art. 49 vieta «qualsiasi restrizione, anche qualora essa si applichi indistintamente ai prestatori nazionali e a quelli degli altri Stati membri, allorché essa sia tale da vietare, da ostacolare o da rendere meno attraenti le attività del prestatore stabilito in un altro Stato membro ove fornisce legittimamente servizi analoghi» .

40. Alla luce di quanto sopra, non occorre esaminare separatamente la questione se gli specifici limiti di tempo in discussione comportino una restrizione della libera prestazione di servizi. Tuttavia, si può osservare che il termine di un anno stabilito dall'art. 79 della KFG normalmente non pregiudica la prestazione transfrontaliera di servizi. Poiché esso si applica a veicoli che non vengono usati permanentemente in Austria, esso nella maggior parte dei casi viene in considerazione solo nelle locazioni in cui il locatario dimora all'estero, ma usa il veicolo nel detto Stato per un periodo di tempo prolungato. Mi sembra che, in tali circostanze, non sussista un elemento transfrontaliero nel servizio prestato dal locatore al conduttore.

- Giustificazione

41. Per verificare se il requisito dell'immatricolazione è giustificato si deve però esaminare se esso sia giustificabile in sé, e se lo sia il termine prescritto.

42. Per quanto riguarda la giustificazione del requisito in sé, la Commissione e gli Stati membri sottolineano gli aspetti attinenti all'ordine pubblico e alla sicurezza della circolazione, che anch'io considero pertinenti. Per molte ragioni è essenziale che i veicoli usati sulle autostrade siano

rapidamente identificabili attraverso le targhe. Sui registri tenuti dagli Stati membri si possono verificare dati quali l'identità del proprietario e/o del legittimo possessore del veicolo, qualora ciò risulti necessario in casi di infrazioni stradali o di presunti reati, e possono essere sanzionati obblighi giuridici quali l'assicurazione obbligatoria e i controlli tecnici, o il pagamento delle imposte dovute. Tali misure sono intese a combattere la frode e altri reati, ma soprattutto agevolano l'applicazione delle norme di sicurezza della circolazione stradale e sanzionano la violazione di tali norme.

43. L'ASL sostiene che l'immatricolazione nello Stato membro d'origine sia sufficiente. Osserva che qualsiasi veicolo immatricolato in uno Stato che sia parte della convenzione di Parigi per la circolazione degli autoveicoli del 1926, della convenzione di Ginevra per la circolazione degli autoveicoli del 1949 o della convenzione di Vienna sulla circolazione del 1968 può essere liberamente usato in Austria (sempreché non sia stato introdotto nel paese da un residente austriaco per essere ivi usato). Oltre a quelli con targhe più esotiche, decine di migliaia di veicoli immatricolati in Ungheria, Turchia, Jugoslavia, Croazia, Germania e Italia vengono infatti guidati in Austria ogni giorno da turisti, lavoratori transfrontalieri e uomini di affari stranieri. Per i veicoli immatricolati in Germania, un accordo sulla cooperazione giudiziaria in materia di polizia e di amministrazione tra Germania e Austria assicura che tutte le informazioni necessarie siano immediatamente disponibili.

44. Questo argomento ha una certa forza. Con l'espansione della tecnologia informatica ed una sempre più stretta cooperazione amministrativa e di polizia, nel prossimo futuro per le autorità austriache sarà altrettanto facile ottenere informazioni - compresa, ad esempio, l'identità del locatario, se del caso - su un veicolo immatricolato in Finlandia o in Portogallo, in Grecia o in Irlanda, come oggi lo è per un veicolo immatricolato in Austria. Tale situazione tuttavia non sembra ancora venuta in essere. Quand'anche tra Austria e Germania essa dovesse sussistere, da ciò non potrebbe trarsi alcuna conclusione di diritto comunitario nel senso che sussisterebbe discriminazione tra le imprese di leasing di veicoli operanti in Austria a seconda che siano stabilite in Germania o in un altro Stato membro.

45. Inoltre, come osservano la Commissione e gli Stati membri, lo Stato membro d'immatricolazione non è solo custode delle informazioni relative al veicolo, ma è anche responsabile del controllo tecnico e può imporre varie imposte in materia. L'imposizione fiscale sugli autoveicoli non è stata armonizzata e varia enormemente da uno Stato membro all'altro. Come rileva la Commissione nella sua comunicazione interpretativa concernente le procedure di omologazione e di immatricolazione di veicoli già immatricolati in un altro Stato membro, un privato non può immatricolare il proprio veicolo in uno Stato membro di sua scelta, giacché in tal caso tutti i veicoli verrebbero immatricolati dove il livello di imposizione è più basso. Sebbene ciò riguardi la proprietà privata di veicoli, analoghe considerazioni valgono per i contratti di leasing: tutte le imprese di leasing di veicoli si stabilirebbero nello Stato membro in cui il livello di imposizione è più basso.

46. In detta comunicazione, la Commissione ha ritenuto che una persona debba immatricolare il suo veicolo nello Stato membro in cui risiede normalmente ai sensi della direttiva 83/182/CEE, ossia, in sostanza, nel luogo in cui dimora abitualmente a motivo di legami personali e/o professionali. La normativa austriaca sembra basata su un principio analogo, sebbene si concentri sull'utente piuttosto che sul proprietario e sul fatto che il veicolo venga utilizzato all'interno del paese.

47. Quest'impostazione mi sembra pienamente giustificata. Qualora un veicolo venga utilizzato precipuamente in uno Stato membro da una persona o da un'impresa ivi stabilita, l'unica regola ragionevole è che i documenti vengano tenuti in detto Stato membro, che dovrebbe anche essere responsabile del controllo tecnico, della riscossione delle imposte ritenute necessarie per sostenere i costi relativi alle infrastrutture stradali e delle misure di tutela dell'ambiente rese

necessarie dall'uso degli autoveicoli. Per sottolineare questo punto, possiamo immaginare le difficoltà pratiche e la distorsione del sistema fiscale che si produrrebbero qualora tutti i veicoli presi in leasing in Danimarca (in cui le imposte sui veicoli risultano essere le più alte della Comunità) venissero immatricolati in Italia (in cui risultano essere le più basse). Il requisito dell'immatricolazione di per sé risulta quindi pienamente giustificato dal fine di promuovere la sicurezza della circolazione stradale e combattere l'evasione fiscale.

48. Tuttavia, se è giustificabile, per tali ragioni imperative d'interesse generale, che un veicolo preso in leasing e introdotto in Austria da un residente austriaco per essere ivi usato debba anche essere immatricolato in detto Stato, mi sembra che un requisito di reimmatricolazione entro tre giorni vada molto al di là di quanto è necessario a tal fine e sia quindi sproporzionato.

49. Anche nell'ipotesi piuttosto improbabile che le autorità competenti siano in grado di garantire l'espletamento delle formalità necessarie in modo pressoché istantaneo, non sembra ugualmente ragionevole negare all'utente del veicolo un periodo di grazia più lungo entro il quale presentare la richiesta d'immatricolazione. Come ha osservato l'ASL, molte vetture immatricolate all'estero possono essere usate in Austria per periodi più lunghi, e non sembra esservi alcun motivo per insistere sull'esigenza che la reimmatricolazione avvenga praticamente al passaggio della frontiera semplicemente perché l'utente è residente nel paese. Tuttavia, si può ben ammettere l'obbligo di presentare la richiesta d'immatricolazione entro un termine relativamente breve, a patto che il conduttore possa continuare ad utilizzare il veicolo con l'immatricolazione originale fino all'espletamento delle formalità, garantendo che tale utilizzo non venga indebitamente interrotto. L'onere aggiuntivo imposto nei casi in cui i veicoli vengono presi in leasing in un altro Stato membro dev'essere limitato al minimo necessario.

50. E' stata sollevata anche la questione della durata del contratto di leasing. Nella specie, tale durata è di tre anni, che potrebbe essere un periodo normale per questo tipo di negozio. Tuttavia, i veicoli vengono noleggiati, probabilmente a condizioni diverse, anche per periodi più brevi. Dai documenti presentati alla Corte non emerge con chiarezza se la breve durata di un noleggio possa bastare come prova ai fini dell'art. 82, n. 8, della KFG del fatto che il veicolo non viene usato permanentemente in Austria né, se così fosse, quanto breve dovrebbe essere tale uso. Più breve è la durata, più risulta ingiustificabilmente restrittivo imporre che un veicolo venga reimmatricolato in Austria per essere ivi usato, con conseguente necessità di espletare la procedura inversa al termine del contratto.

51. Alla Corte non si chiede di precisare quale termine sarebbe giustificabile per l'immatricolazione, sicché essa non deve pronunciarsi espressamente su questo punto. Tuttavia le si chiede se i due termini in discussione (tre giorni e un anno) siano compatibili con la libera prestazione di servizi. A tale riguardo, il termine di tre giorni mi sembra ben lontano dall'essere giustificabile. Per contro il termine di un anno, sebbene, come ho già detto, sia improbabile ch'esso abbia ripercussioni pratiche sul leasing transfrontaliero di veicoli, sembra lungi dall'essere irragionevolmente breve.

52. Come criterio generale, l'impostazione adottata nella direttiva 83/182 può servire come termine di paragone, sebbene tale direttiva non disciplini specificamente il caso in cui l'importatore del veicolo sia residente nel paese d'importazione. Le franchigie fiscali previste dalla direttiva, in linea di principio, si applicano per un periodo, continuato o meno, di sei mesi ogni 12. Pertanto, per l'immatricolazione di veicoli presi in leasing in un altro Stato membro un termine di sei mesi non può essere considerato irragionevolmente breve. Tuttavia questo è un settore in cui, in mancanza di una precisa disciplina comunitaria specifica, agli Stati membri dev'essere riconosciuta una certa discrezionalità. E' ragionevole che ai fini di un controllo efficace essi vogliano imporre un termine più breve nel caso in cui l'utente del veicolo sia residente nel paese, ma detto termine non dev'essere così breve da renderne l'osservanza impossibile o spropositatamente difficile, tenuto conto di tutte le formalità da espletare.

Il requisito della residenza o della sede dell'attività economica

- Esistenza di una restrizione

53. Sembra pacifico che un requisito per cui un veicolo usato in Austria da una persona ivi stabilita dev'essere anche immatricolato a nome di una persona stabilita in Austria renda più difficile o meno attraente per le imprese di leasing di autoveicoli non austriache prestare i loro servizi in detto paese.

54. Detto requisito implica che il locatore dev'essere stabilito in Austria oppure deve consentire al conduttore (o ad altra persona stabilita in Austria) d'immatricolare il veicolo a proprio nome. La prima alternativa costituisce una restrizione riconosciuta della libera prestazione di servizi, che comporta inconvenienti e spese, mentre la seconda comporta la rinuncia ad alcune prerogative che il locatore, in quanto proprietario del veicolo, normalmente si aspetterebbe di conservare.

- Giustificazione

55. L'immatricolazione presuppone un nome cui intestare il veicolo immatricolato. Nell'interesse generale, il nome dovrebbe essere quello della persona responsabile del veicolo, onde garantire il massimo grado di controllo sia per tale persona che per le autorità. Tuttavia, qualora un veicolo venga concesso in locazione per un periodo relativamente lungo, la responsabilità viene condivisa tra il locatore e il conduttore su una base duratura. Dalle informazioni fornite dalla Commissione su richiesta della Corte, risulta che i vari Stati membri adottano soluzioni diverse. L'immatricolazione a nome di entrambi sembrerebbe corrispondere nel modo migliore all'interesse generale, ma potrebbe certamente costituire una violazione dei diritti del proprietario del veicolo qualora l'immatricolazione a suo nome fosse del tutto esclusa.

56. La normativa austriaca non sembra impedire l'immatricolazione a nome del locatore, ma richiede che in tal caso egli sia stabilito in Austria. Il governo austriaco osserva che spesso può essere necessario, in caso di violazione delle norme sulla circolazione stradale, chiedere alla persona a nome della quale è registrato il veicolo di fornire informazioni sull'identità del conducente in un dato momento. Sarebbe difficile ottenere tali informazioni qualora la persona in questione fosse stabilita in un altro Stato membro. La Commissione ritiene che basterebbe, e non ostacolerebbe la libera prestazione di servizi da parte del locatore, che il veicolo fosse immatricolato a suo nome con indicazione dei dati del conduttore e con l'obbligo (solidale) di quest'ultimo di rispettare tutti i requisiti richiesti per l'immatricolazione e l'uso del veicolo.

57. La tesi del governo austriaco è ragionevole. Se un veicolo utilizzato in Austria da una persona ivi stabilita venisse immatricolato soltanto a nome di una società di leasing stabilita a centinaia o addirittura migliaia di chilometri di distanza, potrebbe risultare estremamente difficile effettuare un controllo adeguato. D'altro canto è giustificata anche la preoccupazione della Commissione per i diritti del proprietario. Se l'unico modo in cui il locatore può tutelare tali diritti è far immatricolare il

veicolo a proprio nome, allora è chiaro che il requisito della residenza o dello stabilimento in Austria va al di là di quanto necessario per conseguire lo scopo perseguito.

58. Tuttavia, può darsi che la Corte non sia stata pienamente informata in merito alla normativa austriaca, e la decisione finale circa la proporzionalità delle relative disposizioni andrebbe lasciata al giudice nazionale, che si trova in posizione migliore per effettuare tale valutazione. Se è possibile un'immatricolazione congiunta a nome sia di un soggetto residente in Austria (il conduttore) che di uno non residente (il locatore), se esistono registri separati per la proprietà e il possesso, o se sono disponibili altri mezzi adeguati di registrazione e di tutela dei diritti del locatore in quanto proprietario, allora il requisito della residenza non sembra sproporzionato; anzi, esso non parrebbe neppure ostacolare la libera prestazione di servizi. Ma qualora tale possibilità non esista, il requisito a mio parere va al di là di quanto è necessario e costituisce quindi una restrizione vietata alla libera prestazione di servizi.

I requisiti relativi all'assicurazione

- Esistenza di una restrizione

59. Il fatto che un veicolo, concesso in leasing ad una persona stabilita in Austria che lo utilizza in detto paese, debba essere assicurato presso un assicuratore ivi autorizzato limita la libertà delle imprese di leasing di autoveicoli di prestare i loro servizi in Austria?

60. Sembra chiaro che una regola del genere interferisce, almeno in potenza, con la libertà delle imprese di leasing di autoveicoli, che possono avere accordi preferenziali con assicuratori stabiliti al di fuori dell'Austria, di concedere veicoli in leasing a clienti domiciliati in detto paese, giacché può imporre loro di stipulare contratti meno vantaggiosi e in ogni caso ne limita la libertà di scegliere il proprio assicuratore. Tuttavia, la questione ruota anche intorno al significato di assicuratore autorizzato in Austria, problema che analizzerò nel contesto dell'esame della giustificazione del requisito.

61. La soluzione della questione se un requisito sia restrittivo in ogni singolo caso dipende anche dai termini del contratto di leasing - l'obbligo dell'assicurazione incombe al locatore o al conduttore? Nella specie, sembra che la vettura sia stata assicurata dall'ASL presso un assicuratore tedesco, con uno specifico canone mensile incluso nel prezzo della locazione fatturato alla Cura Anlagen, il che pare comune nei leasing a «pacchetto globale». Ciò può non essere vero per tutte le locazioni a lungo termine (è probabile che lo sia per i noleggi a breve termine), ma il fatto che in alcuni casi possa non avere effetti concreti sull'attività del locatore non modificherebbe la natura in linea di massima restrittiva del requisito. Se non altro, limita in ogni caso la libertà del locatore di scegliere la copertura assicurativa per i propri veicoli.

- Giustificazione

62. La possibile giustificazione di una restrizione di questo genere va esaminata alla luce delle direttive comunitarie che disciplinano, in modo piuttosto dettagliato, la prestazione di servizi assicurativi, in particolare per quanto riguarda gli autoveicoli, tenendo conto del fatto che l'adempimento dell'obbligo di assicurare tutti i veicoli immessi in circolazione va verificato e sanzionato dalle autorità degli Stati membri in cui essi sono stati immatricolati.

63. Come osserva la Commissione, la soluzione dipende in gran parte dal significato dell'espressione «presso un assicuratore autorizzato a fornire in Austria il tipo di assicurazione di cui trattasi» («mit einem zum Betrieb dieses Versicherungsweiges in Österreich berechtigten Versicherer»).

64. Se ciò significa che l'assicuratore deve avere la sede principale in Austria e possedere l'«autorizzazione ufficiale» («behördlichen Zulassung») di detto Stato in quanto paese sul cui

territorio svolge la sua attività, ai sensi delle direttive sulle assicurazioni diverse dall'assicurazione sulla vita, allora ciò costituisce chiaramente una restrizione non giustificata. Tuttavia, se il requisito implica solo che l'assicuratore dev'essere autorizzato ai sensi delle predette direttive a prestare i suoi servizi in Austria, tale restrizione, sebbene di fatto esista, sembrerebbe giustificabile.

65. L'art. 7, n. 1, della direttiva 73/239, come modificata, dispone: «L'autorizzazione è valida per l'intera Comunità. Essa permette all'impresa di esercitarvi attività in regime di libero stabilimento o in regime di libera prestazione di servizi».

66. A tenore, in particolare, degli artt. 3, n. 1, della direttiva del Consiglio 72/116, 1, n. 1, della direttiva 84/5, nonché 2 e 5, n. 1, della direttiva 90/232, l'assicurazione obbligatoria sugli autoveicoli per tutti i veicoli utilizzati in uno Stato membro dev'essere valida per l'intera Comunità e garantire la copertura richiesta dalla legge di ciascuno Stato membro, e le persone coinvolte in un incidente stradale devono poter accertare rapidamente l'identità delle società di assicurazione interessate.

67. Tuttavia, sebbene in linea di principio tutti gli assicuratori che hanno una succursale e sono in possesso di un'autorizzazione ufficiale in uno Stato membro possano fornire copertura assicurativa per gli autoveicoli in qualunque altro Stato membro senza essere ivi stabiliti, una norma importante è sancita all'art. 12 bis della direttiva 88/357. Ai sensi di detta disposizione, l'assicuratore deve in particolare entrare a far parte e contribuire al finanziamento dell'ufficio nazionale d'assicurazione e del fondo nazionale di garanzia dello Stato membro in cui intende prestare detti servizi, nonché nominare «un rappresentante residente o stabilito nel proprio territorio incaricato di raccogliere tutte le informazioni necessarie in relazione alle richieste di indennizzo e dotato di poteri sufficienti per rappresentare l'impresa rispetto a persone che hanno subito un danno che può dar luogo ad una richiesta di indennizzo, anche per quanto riguarda il versamento di tali indennizzi, e per rappresentarla o, se necessario, per farla rappresentare dinanzi ai tribunali e alle autorità di detto Stato membro in relazione a detti indennizzi», senza che la nomina di tale rappresentante costituisca di per sé apertura di succursale o di agenzia dell'assicuratore.

68. L'ASL ha prodotto ciò ch'essa definisce un elenco ufficiale completo degli assicuratori autorizzati a fornire la pertinente copertura assicurativa in Austria, i quali, secondo quanto ha affermato all'udienza, sono tutte imprese con sede principale in Austria, tranne due. A prescindere dall'esattezza o meno di quest'ultimo dato, la Corte non dispone di informazioni sufficienti per accertare se l'elenco sia stato redatto alla luce delle disposizioni comunitarie citate in precedenza. La questione dev'essere risolta dal giudice nazionale. L'inosservanza delle predette disposizioni ovviamente costituirebbe anzitutto una restrizione ingiustificata alla libera prestazione di servizi assicurativi, ma nelle circostanze del caso di specie limiterebbe anche la libera prestazione di servizi transfrontalieri di leasing di autoveicoli.

Il requisito dei controlli tecnici

- Esistenza di una restrizione

69. Se un veicolo destinato ad essere concesso in locazione in Austria ha già superato i controlli tecnici e ambientali in Germania, un requisito che gli imponga di superare ulteriori controlli in Austria costituisce una restrizione alla libera prestazione di servizi transfrontalieri di leasing?

70. La risposta mi sembra chiara. Sussiste restrizione in quanto s'impone un onere aggiuntivo per il fatto che il veicolo dev'essere utilizzato in uno Stato membro diverso da quello d'origine. Nell'ambito del settore equiparabile della libera circolazione delle merci, la Corte ha dichiarato nella sentenza Schloh che i controlli tecnici rendevano l'immatricolazione dei veicoli importati più difficile e più onerosa ed avevano quindi un effetto equivalente ad una restrizione quantitativa al commercio. Nondimeno, tale controllo potrebbe essere giustificato da esigenze di tutela della salute e della vita delle persone, qualora fosse necessario per conseguire tale scopo e non

costituisse una discriminazione arbitraria o una restrizione dissimulata al commercio .

- Giustificazione

71. Non vi è dubbio che garantire la massima sicurezza tecnica e ambientale possibile dei veicoli circolanti sulle autostrade costituisce una questione di interesse pubblico preminente. Inoltre agli Stati membri incombe lo specifico obbligo di svolgere controlli tecnici periodici su tutti i veicoli immatricolati nel loro territorio, ai sensi dell'art. 1 della direttiva 96/96 (sebbene la questione nella specie riguardi non i controlli periodici svolti dopo l'immatricolazione in Austria, bensì l'imposizione di un controllo preliminare ai fini della stessa immatricolazione).

72. Il contenuto minimo di tali controlli obbligatori viene precisato piuttosto dettagliatamente nell'allegato II della direttiva. L'art. 3, n. 1 dispone: «Gli Stati membri adottano i provvedimenti che ritengono necessari perché si possa dimostrare che il veicolo è stato sottoposto, con esito positivo, ad un controllo tecnico che sia conforme almeno alle disposizioni della presente direttiva» e l'art. 3, n. 2 precisa: «Ogni Stato membro riconosce l'attestato rilasciato da un altro Stato membro comprovante che un veicolo a motore immatricolato in quest'ultimo Stato, nonché il suo rimorchio o semirimorchio, sono stati sottoposti con esito positivo ad un controllo tecnico che sia conforme almeno alle disposizioni della presente direttiva».

73. Tuttavia, l'art. 5 autorizza gli Stati membri ad imporre controlli più completi, più frequenti o più severi di quelli minimi stabiliti dalla direttiva.

74. Pertanto, qualora un veicolo abbia superato un controllo tecnico in uno Stato membro, qualunque altro Stato membro deve riconoscere il relativo attestato, ma può nondimeno imporre ulteriori controlli, non indicati nell'attestato, ai fini dell'immatricolazione nel proprio territorio.

75. Sebbene anticipi l'adozione della direttiva 96/96, la sentenza Schlögl è pertinente anche nel caso di specie. In detta sentenza , la Corte ha dichiarato che il fatto che il veicolo sia stato messo in circolazione dopo il controllo precedente può giustificare un controllo inteso a verificare, in caso di immatricolazione in un altro Stato membro, che tale veicolo non abbia subito incidenti e si trovi in buono stato di manutenzione, sempreché controlli analoghi siano imposti sui veicoli di origine nazionale presentati nelle stesse condizioni all'immatricolazione.

76. All'applicazione di tali considerazioni alla presente causa consegue che qualora un veicolo concesso in leasing da un'impresa tedesca venga immatricolato in Austria in quanto il conduttore è residente in detto paese, e qualora il veicolo abbia superato i controlli tecnici in Germania, le autorità austriache possono nondimeno legittimamente imporre ulteriori controlli (i) per verificare la conformità ai requisiti relativi ai veicoli immatricolati in Austria non previsti dall'allegato II della direttiva 96/96 o dai controlli tedeschi e/o (ii) per verificare che lo stato del veicolo non si sia deteriorato dalla data dei controlli effettuati in Germania qualora tale autoveicolo sia stato messo in circolazione nel periodo intercorso e sempreché sia previsto un controllo analogo nel caso in cui un veicolo precedentemente sottoposto a controllo in Austria venga ivi reimmatricolato.

L'imposta sul consumo normale di carburante

- Esistenza di una restrizione

77. A tutta prima, la riscossione di tale imposta potrebbe sembrare non discriminatoria, in quanto apparentemente è dovuta sui servizi di leasing di veicoli prestati in Austria esattamente come sui servizi transfrontalieri di leasing di veicoli.

78. Tuttavia, ciò di per sé non significa che l'imposta non disincentivi il commercio transfrontaliero; una misura non dev'essere necessariamente discriminatoria per ricadere sotto al divieto di cui all'art. 49 CE . Inoltre, come osservano l'ASL e la Commissione, il fatto che l'imposta venga

riscossa una tantum significa che un'impresa di leasing austriaca può dare ripetutamente i veicoli in locazione o venderli in Austria senza ulteriori esborsi, mentre un concorrente tedesco, che potrebbe non avere intenzione di utilizzare o disporre dei propri veicoli in tal modo, deve pagare la stessa imposta - pari fino al 16% del valore del veicolo - magari per un leasing molto breve. L'imposta costituisce pertanto un onere atto a disincentivare coloro che non intendano affittare e/o vendere i propri veicoli soltanto in Austria dall'offrire i loro servizi di leasing al di là del confine austriaco.

- Giustificazione

79. Le imposte sugli autoveicoli possono essere divise in varie categorie. L'imposta sul valore aggiunto (in prosieguo: l'«IVA») viene riscossa sulla vendita di un veicolo, o sulla prestazione di un servizio di leasing, a seconda del luogo in cui avviene il fatto generatore e in conformità delle norme di cui alla sesta direttiva sull'IVA. Possono essere riscosse altre imposte all'atto dell'immatricolazione o dell'immissione in circolazione del veicolo e/o periodicamente sulle stesse; tali imposte non formano oggetto di armonizzazione comunitaria ma in ogni caso non possono essere discriminatorie .

80. L'ASL sostiene che l'imposta sul consumo normale di carburante costituisce una maggiorazione dissimulata dell'aliquota IVA, contraria all'art. 12, n. 3, lett. a), della sesta direttiva sull'IVA, che consente solo un'aliquota standard e due aliquote ridotte. L'aliquota standard dell'IVA in Austria è del 20% e l'ASL sostiene che l'imposta sul consumo normale di carburante è stata introdotta per compensare l'abolizione della precedente aliquota maggiorata del 32%, che si applicava in particolare alla vendita o al noleggio di autoveicoli. L'imposta viene inoltre calcolata in percentuale sul valore del veicolo.

81. Tuttavia, la questione del giudice nazionale riguarda la compatibilità delle norme austriache con le regole comunitarie sulla libera prestazione di servizi. Il fatto che un'imposta possa non essere conforme alle disposizioni delle direttive sull'IVA di per sé non è pertinente all'oggetto del rinvio. Inoltre sembra che la questione dell'IVA non sia neanche stata sollevata dinanzi al giudice nazionale. A mio parere sarebbe inopportuno che la Corte si pronunciasse sulla compatibilità con le direttive sull'IVA di una tassa di natura chiaramente ecologica nel cui calcolo rientra una componente ad valorem, quando tale questione non è stata sollevata nel procedimento principale e non è pertinente all'oggetto del rinvio pregiudiziale, tenuto conto del fatto che gli Stati membri non hanno potuto esprimere pienamente le loro osservazioni in merito.

82. In ogni caso, sebbene l'imposta vari in funzione del valore del veicolo, varia anche in modo significativo a seconda del consumo normale di carburante. Può pertanto essere atta a disincentivare l'acquisto di veicoli che nuocciono gravemente all'ambiente, scopo per il quale, secondo il governo austriaco, è stata introdotta. Inoltre, per quanto riguarda i veicoli affittati, la componente ad valorem del calcolo attiene al valore del veicolo e non al prezzo fatturato per la prestazione del servizio . Pertanto, non può essere considerata come un'imposta sulla cifra d'affari riscossa su detta prestazione ai sensi delle direttive sull'IVA.

83. Il governo austriaco afferma che l'obiettivo dell'imposta sul consumo normale di carburante è promuovere pratiche ecologicamente corrette nell'acquisto o nell'affitto di autoveicoli privati. Tali imposte non sono ancora state armonizzate a livello comunitario, ma è indubbio che contribuiscono al conseguimento dell'obiettivo comune di cui all'art. 2 CE di promuovere «un elevato livello di protezione dell'ambiente e il miglioramento di quest'ultimo» e rispondono efficacemente alle diffuse preoccupazioni in tale materia a livello nazionale e internazionale. In linea di principio, l'imposta è giustificata da ragioni imperative d'interesse generale, e sembra inoltre idonea a conseguire gli obiettivi perseguiti, poiché un'imposta relativamente onerosa, che aumenta con l'aumentare del consumo di carburante pubblicizzato del veicolo, è atta ad incentivare l'acquisto dei veicoli più efficienti dal punto di vista del consumo di carburante.

84. Tuttavia, sia l'ASL che la Commissione hanno attirato l'attenzione sul fatto che l'imposta sul consumo normale di carburante viene riscossa per lo stesso importo a prescindere dalla durata dell'uso o dal fatto che il veicolo sia immatricolato in Austria. Tuttavia, per un'impresa di leasing di autoveicoli l'ammortamento dell'imposta varia molto in funzione di detta durata. Pertanto, qualora sia noto che un veicolo verrà immatricolato ed utilizzato in Austria solo per un periodo limitato, si dovrebbe prevedere che l'imposta venga riscossa pro rata.

85. In linea di massima condivido tale parere, ma non si può ritenere che ciò presupponga necessariamente un nesso preciso tra l'imposta sul consumo normale di carburante e la durata o la portata delle attività ecologicamente nocive del veicolo in Austria. Ciò che occorre è che il provvedimento non limiti la libera prestazione di servizi andando al di là di quanto è necessario per conseguire uno scopo legittimo. Nella specie, lo scopo dell'imposta sembra essere disincentivare l'acquisto o il possesso di veicoli ad elevato consumo di carburante piuttosto che il loro impiego (che potrebbe essere disincentivato con maggiore efficacia tassando direttamente l'acquisto di carburante). Tuttavia, tale scopo potrebbe essere raggiunto senza discriminare le imprese estere di leasing di autoveicoli riscotendo l'imposta, ad esempio, come tassa periodica sull'immatricolazione del veicolo. In ogni caso, affinché l'imposta sia giustificabile occorre ch'essa venga riscossa in modo da non gravare su veicoli presi in leasing in altri Stati membri in misura maggiore rispetto a quelli presi in leasing in Austria, tenuto conto della durata dell'uso del singolo veicolo in tale paese.

Conclusione

86. Alla luce delle considerazioni che precedono, ritengo che nella specie la Corte debba risolvere la questione sottoposta dall'*Handelsgericht Wien* come segue:

Una norma nazionale, la quale disponga che un veicolo preso in leasing, per essere utilizzato nel territorio di uno Stato membro A da una persona ivi stabilita, presso un locatore stabilito in uno Stato membro B dev'essere immatricolato nello Stato membro A a nome di una persona ivi residente, ancorché restrittiva della libera prestazione di servizi garantita dall'art. 49 CE, in linea di principio è giustificata da ragioni imperative d'interesse generale. Tuttavia, tale obbligo non può essere corredato da altre condizioni che limitino ulteriormente tale libertà, salvo ch'esse siano giustificate da motivi analoghi e non vadano al di là di quanto è necessario per conseguire lo scopo perseguito. Le condizioni non consentite in base a tali ragioni imperative comprendono:

- un termine per l'immatricolazione così breve da renderne l'osservanza impossibile o indebitamente onerosa, tenuto conto di tutte le formalità da espletare;

- un divieto di immatricolazione a nome del locatore nel caso in cui questi non sia residente o non abbia la sede della sua attività economica nello Stato membro A, salvo che i diritti di proprietà del locatore siano adeguatamente tutelati in altro modo;

- un requisito relativo all'assicurazione del veicolo che non sia conforme alle disposizioni che disciplinano la libera prestazione di servizi assicurativi all'interno della Comunità;
- un requisito relativo ad un controllo tecnico che si limiti a ripetere controlli già svolti nello Stato membro B, salvo che tale controllo riguardi veicoli messi in circolazione dopo aver superato i controlli precedenti e si applichi allo stesso modo qualora il locatore sia stabilito nello Stato membro A;
- il pagamento di un'imposta pari a fino il 16% del valore del veicolo, salvo che l'imposta venga riscossa in modo da non gravare sui veicoli presi in leasing nello Stato membro B in maggior misura rispetto a quelli presi in leasing nello Stato membro A, tenuto conto della durata dell'uso del singolo veicolo nello Stato membro A.