SENTENZA DELLA CORTE (Prima Sezione)
15 dicembre 2005 *

Nei procedimenti riuniti C-151/04 e C-152/04,

aventi ad oggetto le domande di pronuncia pregiudiziale proposte alla Corte, ai sensi dell'art. 234 CE, dal Tribunal de police de Neufchâteau (Belgio) con decisioni 16 gennaio 2004, pervenute in cancelleria il 25 marzo 2004, nei procedimenti penali a carico di

Claude Nadin,

Nadin-Lux SA (C-151/04)

e

Jean-Pascal Durré (C-152/04),

* Lingua processuale: il francese.

LA CORTE (Prima Sezione),

composta dal sig. P. Jann, presidente di sezione, dal sig. K. Schiemann, dalla sig.ra N. Colneric (relatore), dai sigg. J.N. Cunha Rodrigues e E. Levits, giudici,

avvocato generale: sig. F.G. Jacobs,
cancelliere: sig.ra K. Sztranc, amministratore,

vista la fase scritta del procedimento e in seguito alla trattazione orale del 24 febbraio 2005,

considerate le osservazioni presentate:

— per il sig. Durré, dall'avv. J.-F. Cartuyvels;

— per il governo belga, dalla sig.ra E. Dominkovits, in qualità di agente, assistita dall'avv. B. van de Walle de Ghelcke;

— per il governo finlandese, dalle sig.re T. Pynnä e A. Guimaraes-Purokoski, in qualità di agenti;

— per il governo del Regno Unito, dalla sig.ra C. White e dal sig. K. Manji, in qualità di agenti, assistiti dalla sig.ra P. Whipple, barrister;

— per la Commissione delle Comunità europee, dai sigg. D. Martin e M.N. B. Rasmussen, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 26 maggio 2005,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Le domande di pronuncia pregiudiziale vertono sull'interpretazione degli artt. 10 CE, 39 CE, 43 CE e 49 CE.

2 Tali domande sono state presentate nell'ambito di due procedimenti penali a carico dei sigg. Nadin e Durré, entrambi residenti in Belgio, per violazione della normativa belga che obbliga ad immatricolare in Belgio i veicoli aziendali messi a loro disposizione da parte di società per le quali lavorano, stabilite in un altro Stato membro.

Contesto normativo

La normativa comunitaria

3 L'art. 10 CE è così formulato:

«Gli Stati membri adottano tutte le misure di carattere generale e particolare atte ad assicurare l'esecuzione degli obblighi derivanti dal presente trattato ovvero determinati dagli atti delle istituzioni della Comunità. Essi facilitano quest'ultima nell'adempimento dei propri compiti.

Essi si astengono da qualsiasi misura che rischi di compromettere la realizzazione degli scopi del presente trattato».

4 L'art. 39 CE dispone quanto segue:

«1. La libera circolazione dei lavoratori all'interno della Comunità è assicurata.

2. Essa implica l'abolizione di qualsiasi discriminazione, fondata sulla nazionalità, tra i lavoratori degli Stati membri, per quanto riguarda l'impiego, la retribuzione e le altre condizioni di lavoro.

3. Fatte salve le limitazioni giustificate da motivi di ordine pubblico, pubblica sicurezza e sanità pubblica, essa importa il diritto:

a) di rispondere a offerte di lavoro effettive;

b) di spostarsi liberamente a tal fine nel territorio degli Stati membri;

c) di prendere dimora in uno degli Stati membri al fine di svolgervi un'attività di lavoro, conformemente alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative che disciplinano l'occupazione dei lavoratori nazionali;

d) di rimanere, a condizioni che costituiranno l'oggetto di regolamenti di applicazione stabiliti dalla Commissione, sul territorio di uno Stato membro, dopo aver occupato un impiego.

4. Le disposizioni del presente articolo non sono applicabili agli impieghi nella pubblica amministrazione».

5 L'art. 43 CE prevede:

«Nel quadro delle disposizioni che seguono, le restrizioni alla libertà di stabilimento dei cittadini di uno Stato membro nel territorio di un altro Stato membro vengono vietate. Tale divieto si estende altresì alle restrizioni relative all'apertura di agenzie,

succursali o filiali, da parte dei cittadini di uno Stato membro stabiliti sul territorio di un altro Stato membro.

La libertà di stabilimento importa l'accesso alle attività non salariate e al loro esercizio, nonché la costituzione e la gestione di imprese e in particolare di società ai sensi dell'articolo 48, secondo comma, alle condizioni definite dalla legislazione del paese di stabilimento nei confronti dei propri cittadini, fatte salve le disposizioni del capo relativo ai capitali».

6 L'art. 49, primo comma, CE recita:

«Nel quadro delle disposizioni seguenti, 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».

La normativa nazionale

7 L'art. 1 del regio decreto 20 luglio 2001, relativo all'immatricolazione dei veicoli (*Moniteur belge* 8 agosto 2001, pag. 27031), precisa:

«Ai fini del presente decreto si intende per:

(...)

27° sede aziendale fissa:

— una sede aziendale duratura e concreta in cui una persona giuridica ha la sede sociale o l'amministrazione principale, oppure il luogo in cui uno o più suoi organi si riuniscono e prendono le decisioni, oppure il luogo in cui viene esercitata un'attività che fa parte delle sue attività economiche o del suo oggetto sociale oppure ancora in cui tale persona giuridica è rappresentata da una o più persone fisiche che agiscono in suo nome o per suo conto».

8 L'art. 3 del detto decreto dispone quanto segue:

«§ 1. Le persone residenti in Belgio immatricolano i veicoli che intendono immettere in circolazione in Belgio nel registro dei veicoli di cui all'art. 6, anche se tali veicoli sono già immatricolati all'estero.

La residenza in Belgio significa che tali persone soddisfano una delle seguenti condizioni:

a) essere iscritte all'anagrafe della popolazione di un comune belga;

b) essere iscritte in un registro belga del commercio o nel registro belga dell'artigianato come persona fisica o giuridica;

c) se persona giuridica non iscritta in un registro belga del commercio o dell'artigianato, essere costituite dal o in virtù del diritto internazionale, straniero o belga e disporre di una sede fissa in Belgio dove il veicolo è gestito o utilizzato.

§ 2. Tuttavia, nei seguenti casi, l'immatricolazione in Belgio dei veicoli immatricolati all'estero, e messi in circolazione dalle persone di cui al paragrafo 1, non è obbligatoria per:

(...)

2° il veicolo utilizzato da una persona fisica per l'esercizio della sua professione, e immatricolato all'estero a nome di un proprietario straniero cui la persona in questione è legata da un contratto di lavoro; in tali circostanze, a bordo del veicolo deve trovarsi un'attestazione rilasciata dall'amministrazione belga competente in materia di IVA [in prosieguo: l'"attestazione dell'IVA"]; le disposizioni dettagliate per l'uso del veicolo sono fissate dal Ministero delle Finanze».

9 L'art. 14 della circolare dell'amministrazione fiscale belga 3 maggio 2000, n. 1, intitolata «Uso di veicoli in Belgio — Regime della trasferibilità e della non trasferibilità», prevede:

«I veicoli qui considerati sono tutti i veicoli a motore che, appartenendo all'azienda, non rispondono alla definizione di cui al successivo n. 12. Trattasi, tra gli altri, delle autovetture, degli autoveicoli per trasporto promiscuo, dei pulmini, dei veicoli fuori strada ecc.

Qualora simili veicoli siano usati per esigenze professionali da persone fisiche residenti in Belgio su ordine del loro datore di lavoro stabilito in un altro Stato membro, il regime della non-trasferibilità si applica ai detti veicoli in base all'art. 12 bis, secondo comma, n. 7, del codice dell'IVA, nella misura in cui si applicherebbe il regime dell'ammissione temporanea in esenzione totale dai dazi all'importazione se il veicolo fosse stato inviato in Belgio da un paese terzo. È, inoltre, altresì consentito che tale veicolo sia utilizzato dal dipendente residente in Belgio per uso privato purché tale uso privato sia accessorio e occasionale rispetto all'utilizzo professionale e purché sia previsto dal contratto di lavoro.

Per tali veicoli, il regime speciale di esenzione di ammissione temporanea e ipso facto il regime della non trasferibilità sono applicabili solo se sono soddisfatte le rigide condizioni precisate al n. 15».

10 Tale circolare elenca al suo art. 15 i presupposti che devono ricorrere perché si possa beneficiare del regime dell'ammissione temporanea ed in particolare stabilisce:

«(...)

b) il veicolo deve essere di proprietà del datore di lavoro. Per quanto riguarda i veicoli noleggiati o concessi in leasing tuttavia è fatto rinvio al successivo n. 9;

(...)

f) se il beneficiario è un dirigente (gestore o amministratore della società), può invocare il regime speciale solo se è anche dipendente e quindi purché dimostri di essere effettivamente legato alla società da un rapporto di subordinazione. L'esistenza di un rapporto di subordinazione implica che il dirigente dell'azienda dimostri di essere sottoposto all'autorità di un'altra persona delegata o organo della società [consiglio di amministrazione, comitato direttivo, consiglio di gestione (...)], che gode di una posizione d'autorità nei confronti della quale costui non può esercitare alcuna influenza decisionale. In tal senso sono in ogni caso esclusi dal regime speciale i gestori di una società unipersonale, i soci fondatori di una società e gli azionisti principali».

11 L'art. 9, prima frase, della detta circolare dispone quanto segue:

«Quando il veicolo noleggiato o preso in leasing è messo a disposizione di un datore di lavoro straniero, affinché sia utilizzato da un impiegato/residente in Belgio che può avvalersi del regime speciale di cui ai successivi nn. 14 e 15, il detto impiegato ha la possibilità di richiedere un'attestazione alle condizioni ivi indicate e nel rispetto delle formalità stabilite».

12 In Belgio, sono strettamente legate all'immatricolazione varie tasse sugli autoveicoli. Infatti, ai sensi dell'art. 94, primo comma, punto 1, del codice delle tasse assimilate alle imposte sul reddito (in prosieguo: il «CTA»), si ricollega a tale momento l'assoggettamento del veicolo ad una tassa di immissione in circolazione.

13 Tale disposizione prevede:

«È istituita a vantaggio dello Stato una tassa assimilata alle imposte sui redditi gravante su:

1. le autovetture, gli autoveicoli per trasporto promiscuo, i pulmini e le motociclette, definiti dalla normativa d'immatricolazione dei veicoli a motore e dei rimorchi, in quanto tali veicoli sono o devono essere muniti di una targa d'immatricolazione che non sia "prova", "commerciale" o temporanea diversa da una targa d'immatricolazione internazionale, rilasciata ai sensi di tale normativa».

14 L'art. 99, n. 1, del CTA enuncia al riguardo:

«Si suppone che i veicoli di cui all'art. 94, n. 1, siano messi in uso su strade pubbliche in Belgio a partire dal momento in cui sono o devono essere registrati nel registro immatricolazioni dell'Ufficio della circolazione stradale».

15 L'art. 21 del CTA, che stabilisce la tassa di circolazione sugli autoveicoli, dispone quanto segue:

«La tassa è dovuta dalla persona fisica o giuridica che è o deve essere riportata sul certificato d'immatricolazione finché un veicolo è o deve essere registrato al nome di tale persona nel registro immatricolazioni della Direzione per l'immatricolazione dei veicoli.

I veicoli di cui al primo comma sono le autovetture, i veicoli per trasporto promiscuo, i veicoli lenti per trasporto promiscuo, i pulmini, le ambulanze, le motociclette, i veicoli a motore a tre ruote, i veicoli a motore a quattro ruote, i furgoni, i furgoni lenti, i rimorchi portaimbarcazioni, i rimorchi da campeggio, i veicoli da campeggio, i rimorchi e i semirimorchi la cui massa massima autorizzata non superi i 3 500 kg».

Le controversie principali e la questione pregiudiziale

Causa C-151/04

16 Il sig. Nadin, cittadino belga, risiede in Belgio, ma lavora in Lussemburgo in veste di amministratore delegato della società Nadin-Lux SA.

17 Il 21 marzo 2002 egli veniva fermato in Belgio, per un controllo da parte dei servizi delle dogane e accise, mentre circolava a bordo di un autoveicolo immatricolato nel Granducato di Lussemburgo e di proprietà della società Crédit Lease SA, che ha sede in Lussemburgo.

18 Al procedimento penale dinanzi al giudice del rinvio, egli dichiarava che il veicolo era stato acquistato dalla società Nadin-Lux SA, che lui stesso aveva firmato il buono d'ordinazione e che il veicolo era stato pagato dalla società Crédit Lease SA. Egli affermava di avere un contratto di noleggio della durata di circa 42 mesi, iniziato nel gennaio 2000.

19 Si evince altresì dal fascicolo allegato alla decisione di rinvio che l'interessato aveva richiesto l'attestazione dell'IVA, ma che questa gli era stata negata perché esercitava una funzione di amministratore nella società in cui era impiegato.

20 Gli veniva addebitato di avere utilizzato, il 21 marzo 2002, per l'esercizio della sua professione, un veicolo immatricolato all'estero a nome di un proprietario straniero cui era legato da un contratto di lavoro, senza avere a bordo del veicolo un'attestazione dell'IVA.

21 Il sig. Nadin sostiene di dover essere considerato lavoratore comunitario.

Causa C-152/04

22 Il sig. Durré, cittadino belga, risiede in Belgio, ma lavora in Lussemburgo per la società Delisalade SA.

23 Il 15 marzo 2002 egli veniva fermato per un controllo, in Belgio, dai servizi delle dogane e accise, mentre circolava a bordo di un veicolo immatricolato in Lussemburgo a nome della Delisalade SA.

24 Al controllo, il sig. Durré presentava un'attestazione del suo datore di lavoro, relativa all'utilizzo e all'impiego del veicolo, attestazione vistata dall'ente di sicurezza sociale lussemburghese. Il contratto di lavoro tra l'interessato e il suo datore di lavoro prevede che quest'ultimo metta a disposizione del primo un veicolo che può essere utilizzato in via accessoria a scopi privati. Il sig. Durré non era in possesso dell'attestazione dell'IVA.

25 In origine, la Delisalade SA era una società a responsabilità unipersonale costituita dal sig. Durré, poi era diventata una società per azioni nel 1997, in cui l'interessato è socio minoritario e amministratore.

26 Al sig. Durré viene contestato di avere omesso, il 15 marzo 2002, risiedendo in Belgio, di immatricolare un veicolo che voleva mettere in circolazione in Belgio, anche se tale veicolo era già immatricolato all'estero.

27 Anche il sig. Durré ha sostenuto di dover essere considerato lavoratore comunitario.

28 Ciò premesso, il Tribunal de police de Neufchâteau (Tribunale di polizia di Neufchâteau) ha deciso di sospendere il giudizio nelle due cause e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se gli artt. 10 CE, 39 CE, 43 CE e 49 CE ostino a che uno Stato membro adotti una misura che obbliga un lavoratore residente nel suo territorio ad ivi immatricolare un veicolo, pur se tale veicolo appartiene al suo datore di lavoro, che è una società con sede nel territorio di un altro Stato membro, alla quale tale lavoratore è legato da un contratto di lavoro, ma nella quale egli occupa contemporaneamente la posizione di azionista, di amministratore, di delegato alla gestione corrente, o una funzione analoga».

Sulla questione pregiudiziale

29 Il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se gli artt. 10 CE, 39 CE, 43 CE e 49 CE ostino all'obbligo imposto ad un residente in un primo Stato membro di immatricolare in tale Stato il veicolo aziendale messo a sua disposizione dalla società presso cui è dipendente, la quale ha sede in un altro Stato membro, qualora il

dipendente, titolare di un contratto di lavoro, sia allo stesso tempo azionista o amministratore o gestore di tale società.

Sulla qualifica di lavoratore subordinato o non subordinato

30 Mentre ai lavoratori subordinati si applica l'art. 39 CE, ai lavoratori non subordinati si applica l'art. 43 CE.

31 Poiché la caratteristica essenziale di un rapporto di lavoro ai sensi dell'art. 39 CE è che una persona fornisca, per un certo periodo di tempo, a favore di un'altra e sotto la direzione di quest'ultima, prestazioni in contropartita delle quali riceva una retribuzione, si deve qualificare come attività autonoma ai sensi dell'art. 43 CE l'attività che una persona esercita senza vincolo di subordinazione (v. sentenza 20 novembre 2001, causa C-268/99, Jany e a., Racc. pag. I-8615, punto 34 e giurisprudenza ivi citata).

32 Non spetta alla Corte determinare se, nelle controversie principali, sussista o no un vincolo di subordinazione.

33 Poiché la legislazione controversa permette, senza obbligo di immatricolazione, a un lavoratore subordinato che risiede in Belgio di circolare nel territorio belga con un veicolo aziendale messo a sua disposizione da un datore di lavoro stabilito in un altro Stato membro, occorre esaminare se escludere tale possibilità per i lavoratori non subordinati è contrario all'art. 43 CE.

Sulla sussistenza di restrizioni alla libera circolazione dei lavoratori non subordinati

34 L'insieme delle norme del Trattato CE relative alla libera circolazione delle persone mira a facilitare ai cittadini comunitari l'esercizio di attività lavorative di qualsivoglia natura nel territorio della Comunità ed osta ai provvedimenti che potrebbero sfavorire tali cittadini qualora intendano svolgere un'attività economica nel territorio di un altro Stato membro (v. sentenza 15 settembre 2005, causa C-464/02, Commissione/Danimarca, Racc. pag. I-7929, punto 34 e giurisprudenza ivi citata).

35 Pertanto, le disposizioni che impediscano ad un cittadino di uno Stato membro di lasciare il paese d'origine per esercitare il proprio diritto di libera circolazione, o che lo dissuadano dal farlo, costituiscono ostacoli frapposti a tale libertà anche se si applicano indipendentemente dalla cittadinanza dei lavoratori interessati (sentenze 15 dicembre 1995, causa C-415/93, Bosman, Racc. pag. I-4921, punto 96, e Commissione/Danimarca, cit., punto 35).

36 Per quanto riguarda l'obbligo di immatricolare in Danimarca una vettura aziendale messa a disposizione dei lavoratori subordinati residenti in Danimarca da una società stabilita in un altro Stato membro, la Corte ha già dichiarato che tale obbligo costituisce un ostacolo alla libera circolazione dei lavoratori (v. sentenza Commissione/Danimarca, cit., punti 46 e 52). È indubbio che anche un obbligo di immatricolazione quale quello controverso nelle cause principali costituisce un ostacolo alla libera circolazione delle persone nei limiti in cui impone tale obbligo ai lavoratori non subordinati.

37 Infatti, esso ostacola l'accesso dei residenti in Belgio ai posti di lavoro non subordinati negli altri Stati membri ed è quindi idoneo a dissuadere tali persone dall'esercizio del loro diritto di libera circolazione.

38 Contrariamente a quanto sostiene il governo belga, l'obbligo di immatricolazione non perde la sua natura restrittiva per il fatto che la società stabilita in un altro Stato membro può ottenere l'immatricolazione del veicolo aziendale a suo nome in Belgio senza ivi disporre di una sede aziendale stabile, al fine di evitare che sia obbligato a immatricolarlo il dirigente stesso.

39 Misure siffatte potrebbero essere ammesse soltanto in quanto misure eccezionali del tipo espressamente previsto dall'art. 46, n. 3, CE, ovvero qualora perseguissero un obiettivo legittimo compatibile con il Trattato e fossero giustificate da motivi imperativi di interesse generale. Anche in tale ipotesi, però, la loro applicazione dovrebbe essere idonea a garantire la realizzazione dell'obiettivo in questione e non dovrebbe eccedere quanto necessario per conseguire quest'ultimo (v., per analogia, in particolare, sentenza Commissione/Danimarca, cit., punto 53 e giurisprudenza ivi citata).

Sulla giustificazione della restrizione alla libera circolazione delle persone

40 Salvo talune eccezioni non pertinenti nel caso di specie, la tassazione degli autoveicoli non è stata armonizzata. Gli Stati membri sono dunque liberi di esercitare la loro potestà tributaria in tale materia, purché la esercitino nel rispetto del diritto comunitario (sentenza 21 marzo 2002, causa C-451/99, Cura Anlagen, Racc. pag. I-3193, punto 40).

41 Si evince dai punti 75-78 della citata sentenza Commissione/Danimarca, che uno Stato membro può assoggettare ad una tassa di immatricolazione un veicolo

aziendale messo a disposizione di un lavoratore residente nel detto Stato membro da una società stabilita in un altro Stato membro, qualora tale veicolo sia destinato ad essere essenzialmente utilizzato nel territorio del primo Stato membro in via permanente oppure venga di fatto utilizzato in tal modo.

42 Spetta al giudice nazionale valutare se i lavoratori interessati hanno utilizzato in tal modo i veicoli messi a loro disposizione.

43 In caso di risposta negativa, il principio della libera circolazione delle persone osta a un obbligo di immatricolazione quale quello controverso nelle cause principali e gli argomenti fatti valere nelle presenti cause, in particolare dal governo belga, non possono giustificare un obbligo del genere.

44 Innanzitutto, risulta in particolare dai punti 80 e 81 della citata sentenza Commissione/Danimarca che, in mancanza dei presupposti elencati al punto 39 della presente sentenza, l'obiettivo della lotta contro l'evasione fiscale non può giustificare una tassa e, di conseguenza, un obbligo di immatricolazione in ipotesi analoghe a quella controversa nelle cause principali.

45 Per quanto riguarda la prevenzione di abusi, risulta dalla giurisprudenza, in particolare dalla sentenza 9 marzo 1999, causa C-212/97, Centros (Racc. pag. I-1459, punto 24), che uno Stato membro ha il diritto di adottare misure volte ad impedire che, grazie alle possibilità offerte dal Trattato, taluni dei suoi cittadini tentino di sottrarsi abusivamente all'impero delle leggi nazionali, e che gli interessati non possono avvalersi abusivamente o fraudolentemente del diritto comunitario.

46 Tuttavia, una presunzione generale di abuso non può essere fondata sulla circostanza che un lavoratore residente in Belgio utilizzi nel territorio di tale Stato una vettura aziendale messa a sua disposizione dalla società per cui lavora, stabilita in un altro Stato membro (v., in tal senso, sentenza Commissione/Danimarca, cit., punto 67).

47 Inoltre, la Corte ha già dichiarato che gli artt. 39 CE e 43 CE garantiscono la stessa tutela giuridica (sentenza 5 febbraio 1991, causa C-363/89, Roux, Racc. pag. I-273, punto 23).

48 Quanto all'argomento attinente alla necessità di un'identificazione certa, si deve constatare che imporre l'immatricolazione di veicoli aziendali appartenenti a società stabilite in un altro Stato membro per garantire un'identificazione certa dei proprietari di tali veicoli eccede quanto necessario per conseguire tale obiettivo. Infatti, poiché tutti gli Stati membri dispongono di un sistema di immatricolazione dei veicoli, risulta possibile identificare il proprietario di un veicolo indipendentemente dallo Stato membro in cui quest'ultimo è immatricolato.

49 Per quanto riguarda l'argomento attinente alla sicurezza stradale, quest'ultima costituisce certamente un'esigenza imperativa di interesse generale atta a giustificare un ostacolo alla libera circolazione delle persone (v. sentenza C-451/99, Cura Anlagen, cit., punto 59).

50 Tuttavia, qualora un veicolo sia stato sottoposto al controllo tecnico in uno Stato membro, il principio di equivalenza e di reciproco riconoscimento, sancito all'art. 3, n. 2, della direttiva del Consiglio 20 dicembre 1996, 96/96/CE, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (GU 1997, L 46, pag. 1), prescrive che tutti gli altri Stati membri riconoscano l'attestato rilasciato in tale occasione, senza che ciò impedisca loro di esigere esami supplementari per l'immatricolazione nel loro

territorio, purché detti esami non rientrino già in tale attestato (sentenza Cura Anlagen, cit., punto 62).

51 Nonostante la Corte abbia riconosciuto la possibilità di esami supplementari ai fini dell'immatricolazione nel loro territorio, purché tali esami non rientrino già in un attestato di controllo tecnico, dalla normativa belga controversa non emerge che l'obbligo di immatricolazione mira a raggiungere tale obiettivo legato alla sicurezza stradale.

52 Quanto all'argomento relativo alla politica ambientale, risulta certamente dal punto 68 della citata sentenza Cura Anlagen che un'imposta sul consumo come quella di cui trattasi nella causa principale può avere come finalità di interesse generale quella di disincentivare l'acquisto o il possesso di veicoli a forte consumo di carburante. Tuttavia, da un lato, il governo del Regno Unito non ha spiegato in quale modo l'ambiente può essere tutelato da un obbligo di immatricolazione quale quello di cui trattasi nelle cause principali e, dall'altro, il governo belga, in sostanza, motiva l'esigenza di immatricolare un veicolo aziendale adducendo obiettivi fiscali.

53 Se un veicolo aziendale non è utilizzato alle condizioni elencate al punto 41 della presente sentenza, l'obbligo d'immatricolazione controverso non è giustificato nemmeno nell'ipotesi in cui il lavoratore non subordinato possa utilizzare il veicolo aziendale in modo accessorio per scopi privati (v. sentenza Commissione/ Danimarca, cit., punto 51).

54 Ciò premesso, non occorre esaminare gli artt. 10 CE e 49 CE.

55 Tenuto conto di tutto quanto precede, si deve risolvere la questione sottoposta nel senso che l'art. 43 CE osta a che una normativa nazionale di un primo Stato membro, quale quella controversa nelle cause principali, obblighi un lavoratore non subordinato residente in tale Stato membro a ivi immatricolare un veicolo aziendale messo a sua disposizione dalla società presso cui lavora, società stabilita in un secondo Stato membro, qualora il veicolo aziendale non sia destinato ad essere essenzialmente utilizzato nel territorio del primo Stato membro in via permanente né venga di fatto utilizzato in tal modo.

Sulle spese

56 Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Prima Sezione) dichiara:

L'art. 43 CE osta a che una normativa nazionale di un primo Stato membro, quale quella controversa nelle cause principali, obblighi un lavoratore non subordinato residente in tale Stato membro a ivi immatricolare un veicolo

aziendale messo a sua disposizione dalla società presso cui lavora, società stabilita in un secondo Stato membro, qualora il veicolo aziendale non sia destinato ad essere essenzialmente utilizzato nel territorio del primo Stato membro in via permanente né venga di fatto utilizzato in tal modo.

Firme