

SENTENZA DELLA CORTE (Quinta Sezione)

21 marzo 2002 *

Nel procedimento C-451/99,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, a norma dell'art. 234 CE, dallo Handelsgericht Wien (Austria) nella causa dinanzi ad esso pendente tra

Cura Anlagen GmbH

e

Auto Service Leasing GmbH (ASL),

domanda vertente sull'interpretazione degli artt. 49 CE - 55 CE, nonché dell'art. 28 CE,

* Lingua processuale: il tedesco.

LA CORTE (Quinta Sezione),

composta dai sigg. S. von Bahr, presidente della Quarta Sezione, facente funzione di presidente della Quinta Sezione, D.A.O. Edward, A. La Pergola, M. Wathelet (relatore) e C.W.A. Timmermans, giudici,

avvocato generale: F.G. Jacobs

cancelliere: H. von Holstein, cancelliere aggiunto

viste le osservazioni scritte presentate:

- per l'Auto Service Leasing GmbH (ASL), dall'avv. H. Asenbauer, Rechtsanwalt;
- per il governo austriaco, dal sig. A. Längle, in qualità di agente;
- per il governo belga, dalla sig.ra A. Snoecx, in qualità di agente;
- per il governo danese, dal sig. J. Molde, in qualità di agente;
- per il governo finlandese, dal sig. T. Pynnä, in qualità di agente;
- per la Commissione delle Comunità europee, dalla sig.ra M. Patakia, in qualità di agente, assistita dall'avv. B. Wägenbaur, Rechtsanwalt,

vista la relazione d'udienza,

sentite le osservazioni orali dell'Auto Service Leasing GmbH (ASL), rappresentata dall'avv. H. Asenbauer, del governo belga, rappresentato dal sig. F. van de Craen, in qualità di agente, e della Commissione, rappresentata dalla sig.ra M. Patakia, assistita dall'avv. B. Wägenbaur, all'udienza del 21 giugno 2001,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 25 settembre 2001,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 Con ordinanza 10 novembre 1999, pervenuta alla cancelleria della Corte il 26 novembre seguente, lo Handelsgericht Wien (Tribunale commerciale di Vienna) ha proposto, ai sensi dell'art. 234 CE, una questione pregiudiziale relativa all'interpretazione degli artt. 49 CE - 55 CE, nonché dell'art. 28 CE.

- 2 Tale questione è stata sollevata nell'ambito di una controversia che vede opposte la Cura Anlagen GmbH (in prosieguo: la «Cura Anlagen»), avente sede in Austria, all'Auto Service Leasing GmbH (in prosieguo: l'«ASL»), società avente sede legale in Germania che non dispone di una sede in Austria, riguardo all'esecuzione del contratto di leasing di autoveicoli stipulato tra le società.

Contesto normativo

- 3 Ai sensi dell'art. 79 del Kraftfahrzeuggesetz del 1967 (legge austriaca sugli autoveicoli; in prosieguo: il «KFG»), l'uso in Austria di un veicolo recante targa straniera e sprovvisto di luogo di stazionamento permanente in Austria è autorizzato solo per un periodo massimo di un anno.
- 4 L'art. 82, n. 8, del KFG prescrive che un autoveicolo con targa straniera che è importato in Austria da una persona giuridica avente sede in tale Stato membro può essere utilizzato in tale paese per un periodo massimo di tre giorni. Trascorso tale periodo, la targa straniera deve essere ritirata e consegnata all'autorità competente e, qualora il veicolo continui ad essere utilizzato in Austria, deve essere immatricolato a norma dell'art. 37 del KFG.
- 5 L'immatricolazione in Austria è subordinata al possesso dei seguenti requisiti:
- la persona giuridica a nome della quale deve essere immatricolato l'autoveicolo deve esserne il legittimo possessore e avere la sua sede legale in Austria o disporvi di una sede principale (art. 37, n. 2, del KFG);
 - il veicolo deve essere coperto da un contratto di assicurazione obbligatoria contro i rischi da responsabilità civile stipulato con un assicuratore autorizzato in Austria [artt. 37, n. 2, lett. b), 59 e 61 del KFG];

- il veicolo deve essere stato oggetto di perizia sulla tenuta di strada e sulla sua affidabilità di funzionamento, che attesti inoltre che lo stesso non produce eccessive emissioni (artt. 37, n. 2, lett. h), e 57 a del KFG);

 - deve essere pagata un'imposta sul consumo [artt. 37, n. 2, lett. d), del KFG e 1, punti 3 e 5, lett. f), del Normverbrauchsabgabegesetz (legge austriaca che istituisce un'imposta sul consumo; in prosieguo: il «NoVAG»)].
- 6 Riguardo a quest'ultimo requisito, risulta infatti dagli artt. 1 e 2 del NoVAG, fatte salve le eccezioni di cui all'art. 3 della stessa legge, che un'imposta sul consumo deve essere versata per ciascun veicolo ceduto a titolo oneroso, concesso in leasing in base ad un contratto di natura commerciale o immatricolato per la prima volta in Austria.
- 7 Ai sensi dell'art. 5 del NoVAG, l'ammontare dell'imposta corrisponde ad una percentuale del prezzo pagato per il veicolo se esso è ceduto nuovo, o del suo valore normale, esclusa l'IVA, negli altri casi. Ai sensi dell'art. 6, n. 2, del NoVAG, tale percentuale varia a seconda del tipo di carburante e del consumo del veicolo. L'ammontare dell'imposta non deve superare il 16% del valore del veicolo, a norma dell'art. 6, n. 3, del NoVAG.

La causa principale e la questione pregiudiziale

- 8 Nel febbraio 1999 l'ASL e la Cura Anlagen hanno concluso un contratto di leasing in base al quale l'ASL ha concesso in locazione alla Cura Anlagen, per una durata di trentasei mesi, un veicolo da turismo (nella fattispecie, un'autovettura

di marca AUDI, modello A3), immatricolato in Germania, dietro pagamento da parte di quest'ultima di una somma fissa mensile, inclusiva del costo dell'assicurazione obbligatoria, maggiorata di un importo supplementare per ogni 1 000 km percorsi dal veicolo al di là di una certa distanza.

- 9 Era stato convenuto che la Cura Anlagen, che doveva entrare in possesso del veicolo presso l'ASL a Monaco, l'avrebbe utilizzato principalmente in Austria. Era del pari convenuto che, per tutta la durata del contratto, il veicolo sarebbe rimasto immatricolato a nome dell'ASL e che avrebbe pertanto mantenuto la targa d'immatricolazione tedesca.

- 10 Dopo aver immesso in circolazione il veicolo in Austria nel febbraio 1999, la Cura Anlagen non avrebbe potuto utilizzarlo secondo le clausole del contratto in quanto le disposizioni del KFG vietavano la circolazione in Austria per più di tre giorni di un veicolo recante targa straniera.

- 11 La Cura Anlagen ha quindi presentato un ricorso dinanzi allo Handelsgericht Wien diretto ad ottenere che l'ASL acconsenta all'immatricolazione in Austria, a nome della Cura Anlagen, del veicolo dato in locazione e versi in tale occasione l'imposta sul consumo pari a euro 2 640 dovuta a tale titolo, o che faccia immatricolare a proprio nome e per proprio conto tale veicolo. In subordine, la Cura Anlagen ha chiesto la risoluzione del contratto di leasing.

- 12 L'ASL ha concluso per il rigetto di tale ricorso. Essa ha sostenuto che il combinato disposto degli artt. 37, 79 e 82, n. 8, del KFG rendevano a tal punto difficile il leasing transfrontaliero di autoveicoli che le era praticamente impossibile fornire tale prestazione in Austria, cosicché tali disposizioni dovevano essere disapplicate in quanto contrarie alla libera prestazione dei servizi e, in subordine, alla libera circolazione delle merci.

- 13 In tale contesto lo Handelsgericht Wien ha deciso di sospendere la pronuncia e di sottoporre alla Corte la questione pregiudiziale seguente:

«Se gli artt. 49 CE e seguenti (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 per più di tre giorni o rispettivamente per più di un anno, un autoveicolo che è stato concesso in leasing da un'impresa di leasing avente sede nello Stato membro B in cui tale veicolo è stato immatricolato a nome della detta impresa di leasing senza aver ottenuto per questo autoveicolo una seconda immatricolazione nello Stato membro A».

Sull'oggetto e sulla ricevibilità della questione pregiudiziale

- 14 In via preliminare il governo austriaco sostiene che la domanda di decisione pregiudiziale è irricevibile per tre motivi.
- 15 Esso afferma, anzitutto, che la questione sollevata, in quanto riguarda l'interpretazione dell'art. 28 CE, relativo alla libera circolazione delle merci, non è pertinente per la soluzione della controversia nella causa principale.
- 16 Secondo una giurisprudenza costante, spetta esclusivamente al giudice nazionale, cui è stata sottoposta la controversia e che deve assumersi la responsabilità dell'emananda decisione giurisdizionale, valutare, alla luce delle particolari circostanze di ciascuna causa, sia la necessità di una pronuncia pregiudiziale per essere in grado di emettere la propria sentenza sia la rilevanza delle questioni che sottopone alla Corte. Tuttavia la Corte ha ritenuto di non poter statuire su una questione pregiudiziale sollevata da un giudice nazionale qualora appaia in modo manifesto che l'interpretazione di una norma comunitaria o il giudizio sulla sua

validità chiesti da tale giudice non hanno alcuna relazione con l'effettività o con l'oggetto della causa principale, qualora il problema sia di natura ipotetica o quando la Corte non disponga degli elementi di fatto o di diritto necessari per fornire una soluzione utile alle questioni che le vengono sottoposte (v., in particolare, sentenza 13 luglio 2000, causa C-36/99, *Idéal tourisme*, Racc. pag. I-6049, punto 20, e giurisprudenza citata).

- 17 A tal riguardo occorre rilevare che, con la sua questione, il giudice del rinvio intende in particolare sapere se la normativa austriaca comporti limitazioni agli scambi comunitari e, eventualmente, se esse possano essere giustificate. A tal fine essa interroga la Corte sulla compatibilità di una normativa quale la normativa in esame nella causa principale sia con gli artt. 49 CE - 55 CE, sia con gli artt. 28 CE - 31 CE, a seconda che il leasing di autoveicoli costituisca una prestazione di servizi o un fornitura di merci.
- 18 Ebbene, va precisato che il leasing costituisce un servizio ai sensi dell'art. 50 CE. Esso consiste infatti in una prestazione economica fornita dietro corrispettivo. Il fatto che tale attività implichi la consegna di merci da parte del concedente all'utilizzatore, nella fattispecie un veicolo, non può inficiare tale qualificazione, in quanto la fornitura non riguarda tanto le merci in sé stesse, quanto il loro uso da parte dell'utilizzatore, poiché tali merci restano di proprietà del concedente.
- 19 Inoltre, la Corte ha già statuito che il leasing di veicoli costituisce una prestazione di servizi ai sensi dell'art. 9 della sesta direttiva del Consiglio 17 maggio 1977, 77/388/CEE, in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati Membri relative alle imposte sulla cifra di affari — Sistema comune di imposta sul valore aggiunto: base imponibile uniforme (GU L 145, pag. 1; in prosieguo: la «sesta direttiva IVA»), in quanto tali 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 (sentenza 17 luglio 1997, causa C-190/95, *ARO Lease*, Racc. pag. I-4383, punti 11 e 18).

- 20 Ne consegue che la questione pregiudiziale va considerata avente come unico oggetto l'interpretazione degli artt. 49 CE - 55 CE.
- 21 Il governo austriaco afferma poi che la controversia nella causa principale riguarda l'interpretazione e l'esecuzione di un contratto di diritto privato che non presenta alcun nesso con la questione pregiudiziale.
- 22 In proposito va ricordato che, ai sensi dell'art. 234 CE, quando una questione sull'interpretazione del Trattato o degli atti derivati adottati dalle istituzioni della Comunità è sollevata dinanzi ad un giudice nazionale di uno Stato membro, tale giudice, qualora reputi necessaria per emanare la sua sentenza una decisione su questo punto, può domandare alla Corte di pronunciarsi sulla questione (sentenza 9 febbraio 1995, causa C-412/93, Leclerc-Siplec, Racc. pag. I-179, punto 9).
- 23 Nell'ambito di questo procedimento di rinvio, il giudice nazionale, che è l'unico ad avere conoscenza diretta dei fatti della causa, è nella situazione più idonea per valutare, tenuto conto della peculiarità di questa, la necessità di una pronuncia pregiudiziale per emettere la sentenza (v., in particolare, sentenza Leclerc-Siplec, citata, punto 10).
- 24 Inoltre, come sottolinea l'avvocato generale al punto 23 delle sue conclusioni, per un giudice nazionale al quale viene chiesto di ordinare l'esecuzione o l'annullamento di un contratto è ovviamente importante sapere se le disposizioni nazionali che sembrano essere di ostacolo all'esecuzione di tale contratto siano o meno compatibili con il diritto comunitario. La questione appare dunque pertinente.
- 25 Il governo austriaco contesta infine l'effettività della controversia nella causa principale che, a suo parere, sarebbe ampiamente fittizia.

- 26 In proposito la Corte ha statuito che spetta a lei esaminare le condizioni in cui essa viene adita dal giudice nazionale al fine di verificare la propria competenza. Infatti, lo spirito di collaborazione che deve presiedere allo svolgimento del rinvio pregiudiziale implica che il giudice nazionale, dal canto suo, tenga presente la funzione di cui la Corte è investita, che è quella di contribuire all'amministrazione della giustizia negli Stati membri e non di esprimere pareri a carattere consultivo su questioni generali o ipotetiche (sentenze 3 febbraio 1983, Robards, causa 149/82, Racc. pag. 171, punto 19, e 16 luglio 1992, causa C-83/91, Meilicke, Racc. pag. I-4871, punto 25).
- 27 Nella fattispecie, pur se taluni elementi del fascicolo possono lasciar supporre che la situazione all'origine della causa principale sia stata creata allo scopo di ottenere dalla Corte una decisione su una questione di diritto comunitario di interesse generale, non si può negare l'esistenza di un vero contratto la cui esecuzione o il cui annullamento dipendono incontestabilmente da una questione di diritto comunitario.
- 28 Dalle considerazioni precedenti risulta che la questione pregiudiziale è ricevibile.

Nel merito

- 29 Secondo costante giurisprudenza, l'art. 49 CE osta all'applicazione di qualsiasi normativa nazionale la quale, senza giustificazioni oggettive, ostacoli la possibilità per un prestatore di servizi di esercitare effettivamente tale libertà (v., in particolare, sentenza 5 ottobre 1994, causa C-381/93, Commissione/Francia, Racc. pag. I-5145, punto 16).

- 30 L'art. 49 CE osta anche all'applicazione di qualsiasi normativa nazionale che abbia l'effetto di rendere la prestazione di servizi tra Stati membri più difficile della prestazione di servizi puramente interna a uno Stato membro (sentenza Commissione/Francia, citata, punto 17).
- 31 Nondimeno, l'art. 46 CE, applicabile in materia ai sensi dell'art. 55 CE, ammette le restrizioni giustificate da motivi di ordine pubblico, di pubblica sicurezza e di sanità pubblica, restando inteso che i provvedimenti adottati ai sensi di tale articolo non possono essere sproporzionati rispetto allo scopo perseguito. In quanto deroga ad un principio fondamentale del Trattato, l'art. 46 CE deve, infatti, essere interpretato in modo che i suoi effetti siano limitati a quanto necessario per la tutela degli interessi che esso mira a garantire (v., in questo senso, sentenza 26 aprile 1988, causa 352/85, Bond van Adverteerders e a., Racc. pag. 2085, punto 36).
- 32 Secondo costante giurisprudenza, inoltre, gli ostacoli alla libera prestazione dei servizi derivanti da misure nazionali indistintamente applicabili possono essere ammessi solo se tali misure sono giustificate da esigenze imperative connesse all'interesse generale e se rispettano il principio di proporzionalità, vale a dire sono atte a garantire il conseguimento dello scopo con esse perseguito e non eccedono quanto strettamente necessario a tal fine (v., in questo senso, in particolare, sentenze 30 novembre 1995, causa C-55/94, Gebhard, Racc. pag. I-4165, punto 37, e 21 ottobre 1999, causa C-67/98, Zenatti, Racc. pag. I-7289, punto 29).
- 33 Occorre dunque verificare se una normativa come quella in esame nella causa principale costituisca un ostacolo alla libera prestazione dei servizi e se, eventualmente, un ostacolo del genere possa essere ammesso a titolo delle misure derogatorie espressamente previste dal Trattato o giustificato, conformemente alla giurisprudenza della Corte, da esigenze imperative connesse all'interesse generale.
- 34 Va rilevato, da un lato, che la normativa austriaca di cui è questione nella causa principale non solo vieta l'uso nel territorio austriaco, da parte di un'impresa

avente sede in tale paese, di un veicolo immatricolato in un altro Stato membro oltre un determinato lasso di tempo, ma subordina inoltre la possibilità di immatricolare tale veicolo in Austria, allo scopo di evitare tale divieto, all'osservanza di determinate condizioni in esso enumerate.

35 Si deve ricordare, d'altro lato, che la controversia nella causa principale riguarda solo la situazione creata da un contratto di leasing avente durata di tre anni, che è stato concluso da una società avente sede in Austria con una società avente sede in un altro Stato membro e che è relativo ad un veicolo destinato ad essere utilizzato essenzialmente in Austria. Non sono quindi in esame i contratti di locazione semplice conclusi per brevi periodi, come il noleggio presso una società avente sede in un altro Stato membro di un veicolo di sostituzione.

36 Occorre pertanto considerare che, con la sua questione, il giudice nazionale chiede in sostanza se le disposizioni del Trattato riguardanti la libera prestazione dei servizi (artt. 49 CE - 55 CE) ostino ad una normativa di uno Stato membro, del tipo della normativa in esame nella causa principale, che impone ad un'impresa avente sede in tale Stato membro, che prenda in leasing un veicolo immatricolato in un altro Stato membro, di immatricolarlo nel primo Stato membro per poterlo in esso utilizzare oltre un determinato lasso di tempo. Essa è tesa inoltre a sapere se le stesse disposizioni del Trattato ostino alla normativa di uno Stato membro, quale la normativa in esame nella causa principale, che obbliga un'impresa avente sede in tale Stato membro, che prenda in leasing un veicolo immatricolato in un altro Stato membro, ad immatricolarlo nel primo Stato imponendogli un certo numero di condizioni.

Sull'obbligo di immatricolazione

37 È pacifico che l'obbligo di immatricolare, nello Stato membro in cui sono utilizzati, i veicoli presi in leasing presso un'impresa avente sede in un altro Stato membro ha l'effetto di rendere più difficili le attività transfrontaliere di leasing.

- 38 Occorre pertanto esaminare se la limitazione che deriva da tale obbligo possa essere giustificata.
- 39 È a tal riguardo importante osservare che il governo finlandese ha sottolineato il nesso esistente tra l'obbligo di immatricolazione e il pagamento delle tasse istituite dalla normativa dello Stato membro sul cui territorio è utilizzato il veicolo. Esso rileva a tal riguardo che l'immatricolazione è necessaria per attuare la tassazione dei veicoli, che segue il principio generalmente adottato nella fiscalità indiretta armonizzata, secondo il quale le merci sono normalmente assoggettate ad imposta nello Stato membro in cui sono consumate, il che implica nella fattispecie che i veicoli devono essere assoggettati ad imposta nello Stato nel quale essi sono effettivamente utilizzati. Tale governo aggiunge che il controllo fiscale sarebbe messo in crisi se non si potesse pretendere che sia immatricolato in uno Stato membro ciascun veicolo in linea di principio assoggettabile ad imposta in ragione del suo utilizzo nel territorio di tale Stato.
- 40 In proposito va ricordato che, fatta eccezione per i veicoli in situazione specifica di importazione temporanea all'interno della Comunità e dei veicoli a motore destinati esclusivamente al trasporto di merci su strada e aventi peso totale a pieno carico autorizzato pari o superiore a dodici tonnellate, che non sono in esame nella causa principale, la tassazione degli autoveicoli non è stata armonizzata ed è notevolmente diversa da uno Stato membro all'altro. Gli Stati membri sono dunque liberi di esercitare la loro competenza fiscale in tale materia, purché la esercitino nel rispetto del diritto comunitario. Essi hanno la piena facoltà di ripartire tra di loro tale competenza fiscale sulla base di criteri quali il territorio sul quale il veicolo è effettivamente utilizzato o la residenza del conducente, che sono elementi diversi del principio di territorialità, e di concludere tra loro accordi atti a garantire che un veicolo sia assoggettato ad imposizione diretta in uno solo degli Stati firmatari.
- 41 A tal riguardo l'immatricolazione appare come il naturale corollario dell'esercizio di tale competenza fiscale. Essa agevola i controlli tanto per lo Stato d'immatricolazione che per gli altri Stati membri nei confronti dei quali l'immatricolazione costituisce la prova del pagamento in tale Stato delle tasse automobilistiche.

- 42 Di conseguenza, in una situazione analoga a quella della causa principale, vale a dire qualora un veicolo preso in leasing presso una società avente sede in uno Stato membro sia in realtà utilizzato sulla rete stradale di un altro Stato membro, quest'ultimo può prevedere l'obbligo per tale veicolo di essere immatricolato nel suo territorio.
- 43 Alla luce di quel che precede, non è necessario esaminare le altre giustificazioni invocate dai governi austriaco, belga, danese e finlandese, nonché dalla Commissione, in particolare riguardo all'ordine pubblico e alla sicurezza stradale.
- 44 Si deve tuttavia valutare se il termine di cui dispone l'utilizzatore del veicolo per immatricolare quest'ultimo in Austria possa essere giustificato.
- 45 È in proposito sufficiente, per offrire al giudice del rinvio una risposta utile per la soluzione della controversia dinanzi ad esso pendente, esaminare se sia giustificato il termine di tre giorni, applicabile ai veicoli introdotti in Austria da una persona giuridica avente sede in tale Stato membro, dato che tale termine è il solo in discussione nella causa principale.
- 46 Anche in mancanza di una disciplina comunitaria in materia e nel caso in cui, come nella causa principale, l'obbligo di immatricolazione possa essere considerato compatibile con gli artt. 49 CE - 55 CE, gli Stati membri non possono dettare un termine di tale brevità da rendere impossibile o eccessivamente difficile il rispetto degli obblighi imposti, tenuto conto delle formalità che devono essere adempiute.
- 47 Nella causa principale il termine di tre giorni previsto dalla normativa austriaca appare esageratamente breve e manifestamente eccede quanto necessario per raggiungere l'obiettivo perseguito da tale normativa. In tale misura esso

costituisce pertanto un ostacolo ingiustificato alla libera prestazione dei servizi, quale prevista dagli artt. 49 CE - 55 CE.

Sull'obbligo per l'impresa di leasing di avere sede o un centro di affari nello Stato, salvo accettare che il veicolo sia immatricolato a nome dell'utilizzatore del leasing

- 48 L'art. 37, n. 2, del KFG impone ad un'impresa di leasing che ha sede in un altro Stato membro, quale l'ASL, o di aver una sede principale in Austria, o di consentire all'utilizzatore di immatricolare il veicolo a suo nome in Austria, il che limita i suoi diritti quale proprietaria del veicolo.
- 49 Il governo austriaco sostiene che è spesso necessario, in caso di infrazioni alla circolazione stradale, esigere che la persona a nome della quale è immatricolato il veicolo fornisca informazioni sull'identità del conducente in un determinato momento. Sarebbe però difficile ottenere informazioni di tale genere se la persona di cui trattasi fosse stabilita in un altro Stato membro.
- 50 Al riguardo tale obbligo appare sproporzionato rispetto all'obiettivo invocato dal governo austriaco.
- 51 Infatti, come suggerito dalla Commissione, senza ostacolare la libera prestazione dei servizi di leasing, sarebbe sufficiente che il veicolo concesso in leasing possa essere immatricolato nello Stato membro nel cui territorio circola, nella fattispecie l'Austria, a nome dell'impresa di leasing con indicazione delle coordinate dell'utilizzatore che, essendo per definizione residente in Austria, sarebbe responsabile, eventualmente insieme all'impresa di leasing, dell'osservanza di tutti gli obblighi che conseguono all'immatricolazione e all'uso del veicolo.

- 52 Un'attribuzione di responsabilità di questo tipo in capo all'utilizzatore consentirebbe peraltro di raggiungere comunque l'obiettivo perseguito dal governo austriaco, come descritto al punto 49 della presente sentenza, anche se il veicolo restasse immatricolato nello Stato membro in cui ha sede l'impresa di leasing.

Sull'obbligo relativo all'assicurazione

- 53 Risulta dagli artt. 37, n. 2, lett. b), 59 e 61 del KFG che, per poter essere immatricolato in Austria, il veicolo concesso in leasing ad una persona stabilita in Austria e che lo utilizza in tale Stato deve essere assicurato presso un assicuratore autorizzato ad esercitarvi tale attività.
- 54 Tale disposizione, in quanto limita la libera scelta di un assicuratore, ostacola la libertà delle imprese di leasing di autoveicoli aventi sede in un altro Stato membro di offrire i loro servizi a clienti stabiliti o residenti in Austria. Essa può, in particolare, costringere le imprese di leasing di autoveicoli legate da accordi preferenziali ad assicuratori stabiliti al di fuori dell'Austria a concludere contratti meno vantaggiosi.
- 55 L'eventuale giustificazione di tale limitazione deve essere valutata alla luce delle direttive comunitarie che disciplinano la prestazione dei servizi di assicurazione, in particolare l'assicurazione degli autoveicoli [v., da ultimo, la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 16 maggio 2000, 2000/26/CE, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e che modifica le direttive 73/239/CEE e 88/357/CEE del Consiglio (Quarta direttiva assicurazione autoveicoli), GU L 181, pag. 65], fermo restando che il rispetto dell'obbligo di assicurare qualsiasi veicolo utilizzato sulla pubblica via è controllato e garantito dalle autorità dello Stato membro nel quale esso è immatricolato.

- 56 Come ha osservato la Commissione, la valutazione della legittimità, rispetto al diritto comunitario, dell'obbligo relativo all'assicurazione dipende dal significato attribuito, nella normativa nazionale in esame nella causa principale, all'espressione «assicuratore autorizzato». Se per tale espressione si deve intendere che l'assicuratore deve avere la sua sede principale in Austria e disporre di un'«autorizzazione ufficiale» in tale Stato, in quanto Stato membro d'origine ai sensi della direttiva sull'assicurazione diversa dall'assicurazione sulla vita [v., in particolare, artt. 4 e 5 della direttiva del Consiglio 18 giugno 1992, 92/49/CEE, che coordina le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative riguardanti l'assicurazione diretta diversa dell'assicurazione sulla vita e che modifica le direttive 73/239/CEE e 88/357/CEE (terza direttiva assicurazione non vita), GU L 228, pag. 1], si deve constatare che la limitazione eccede quanto necessario per raggiungere l'obiettivo perseguito. Tuttavia, ciò non si verificherebbe qualora con l'espressione «assicuratore autorizzato» si dovesse intendere che l'assicuratore debba essere in possesso dei requisiti stabiliti da tali direttive per offrire i suoi servizi in uno Stato membro diverso da quello in cui è stabilito.

Sull'obbligo del controllo tecnico

- 57 Risulta dalla formulazione degli artt. 37, n. 2, lett. h), e 57 a del KFG che l'immatricolazione di un veicolo è subordinata all'esito di una perizia riguardante la tenuta di strada e l'affidabilità di funzionamento, che deve accertare che il veicolo non produce emissioni eccessive.
- 58 Nel caso del leasing transfrontaliero di autoveicoli, tale disposizione prescrive che un veicolo destinato ad essere concesso in leasing in Austria e che ha già superato i controlli tecnici e ambientali in vigore in un altro Stato membro sia sottoposto a controlli supplementari in Austria. Tale obbligo rende meno attraente la fornitura a partire da un altro Stato membro dei servizi di autoveicoli in Austria e ostacola pertanto la libera prestazione dei servizi.

- 59 Si deve ricordare inoltre che, benché la sicurezza stradale costituisca un'esigenza imperativa di interesse generale atta a giustificare l'ostacolo di cui trattasi (sentenza 5 ottobre 1994, causa C-55/93, Van Schaik, Racc. pag. I-4837, punto 19), gli Stati membri devono, nell'ambito della verifica della sicurezza stradale e funzionale del veicolo, nonché della qualità ecologica dei veicoli, rispettare le disposizioni comunitarie pertinenti.
- 60 A tale riguardo occorre anzitutto rilevare che l'art. 3, n. 1, 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), stabilisce che 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 detta direttiva. Tali provvedimenti sono comunicati agli altri Stati membri e alla Commissione. L'art. 3, n. 2, della direttiva 96/96 precisa che 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 detta direttiva, come se avesse esso stesso rilasciato detto attestato.
- 61 L'art. 5 della direttiva 96/96 consente tuttavia agli Stati membri di prevedere controlli più ampi, più frequenti o più severi dei controlli minimi di cui all'art. 1, in combinato disposto, in particolare, con l'allegato II della stessa direttiva.
- 62 Quindi, qualora un veicolo sia stato sottoposto al controllo tecnico in un altro Stato membro, il principio di equivalenza e di reciproco riconoscimento, sancito all'art. 3, n. 2, della direttiva 96/96, 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.

63 Risulta peraltro dalla sentenza 12 giugno 1986, causa 50/85, Schloh (Racc. pag. 1855, punti 13-16), in materia di libera circolazione delle merci, che il fatto che un veicolo sia stato utilizzato sulla pubblica via successivamente all'ultimo controllo tecnico può giustificare che, all'atto dell'immatricolazione in un altro Stato membro, sia verificato, per la tutela della salute e della vita delle persone, che non abbia subito incidenti e si trovi in buono stato di manutenzione, purché tale controllo sia richiesto nelle stesse circostanze per i veicoli di origine nazionale presentati all'immatricolazione.

64 Ne consegue che, in una situazione come quella della causa principale, qualora un veicolo preso in leasing presso una società avente sede in un primo Stato membro sia già stato sottoposto al controllo tecnico in tale Stato membro, le autorità di un secondo Stato membro possono imporre, in occasione dell'immatricolazione in tale Stato membro, un controllo supplementare solo per verificare che tale veicolo possenga i requisiti richiesti per i veicoli immatricolati in tale Stato che non rientrano nei controlli del primo Stato membro, e/o che le condizioni del veicolo non si siano deteriorate dopo che è stato controllato nel primo Stato membro, qualora esso sia stato nel frattempo utilizzato sulla pubblica via, purché un controllo del genere sia imposto qualora un veicolo precedentemente controllato nel secondo Stato membro sia presentato all'immatricolazione in tale Stato.

Sull'obbligo relativo all'imposta sul consumo

65 L'ASL sostiene che, vietando l'uso di veicoli con targa straniera, la Repubblica d'Austria non mira a garantire gli interessi relativi alla sicurezza stradale e alla

copertura assicurativa, ma persegue in realtà un fine fiscale. L'imposta sul consumo sarebbe un aumento dissimulato dell'aliquota IVA, contrario all'art. 12, n. 3, della sesta direttiva IVA, che autorizza solo un'aliquota normale e due aliquote ridotte. L'imposta sul consumo di cui alla causa principale sarebbe stata introdotta per compensare l'eliminazione dell'aliquota maggiorata del 32% che veniva applicata fino al 31 dicembre 1991, in particolare sulla vendita e la locazione degli autoveicoli. Per di più, tale imposta sarebbe una percentuale del valore del veicolo.

- 66 Secondo il governo austriaco, l'imposta controversa avrebbe lo scopo di garantire un comportamento rispettoso dell'ambiente nell'ambito dell'acquisto o della presa in leasing dei veicoli privati. Poiché l'aliquota dell'imposta è fissata in funzione del consumo del veicolo, l'acquisto o la presa in leasing di un veicolo che ha un consumo elevato comporterebbe un'imposta più elevata dell'acquisto o della presa in leasing di un veicolo avente un consumo ridotto.
- 67 Per la Commissione, l'art. 49 CE osta al prelievo di un'imposta del genere se essa è integralmente riscalda. Al pari dell'ASL, essa sottolinea che l'imposta di cui trattasi è percepita alla stessa aliquota indipendentemente dalla durata dell'utilizzo o dell'immatricolazione del veicolo in Austria, mentre l'ammortamento dell'imposta per un'impresa di leasing di autoveicoli varia molto in funzione di tale durata. Pertanto sarebbe più opportuno, considerato il principio di proporzionalità, un regime prorata, vale a dire la fissazione dell'ammontare dell'imposta in funzione della durata effettiva del contratto di leasing.
- 68 Al riguardo non può essere messo in dubbio che un'imposta sul consumo come quella di cui trattasi nella causa principale possa avere come finalità di interesse generale quella di disincentivare l'acquisto o il possesso di veicoli a forte consumo di carburante.

69 Tuttavia, tale imposta è contraria al principio di proporzionalità in quanto l'obiettivo da essa perseguito può essere raggiunto istituendo un'imposta proporzionale alla durata dell'immatricolazione del veicolo nello Stato in cui esso è utilizzato, il che consentirebbe di non operare una discriminazione riguardo all'ammortamento dell'imposta a danno delle imprese di leasing di automobili aventi sede in altri Stati membri.

70 Peraltro, la relazione tra detta imposta e la sesta direttiva IVA è irrilevante ai fini della questione della compatibilità della normativa austriaca con le disposizioni comunitarie in materia di libera prestazione dei servizi.

71 Alla luce di quel che precede occorre risolvere la questione sollevata dallo *Handelsgericht Wien* nel senso che le disposizioni del Trattato riguardanti la libera prestazione dei servizi (artt. 49 CE - 55 CE) ostano ad una normativa di uno Stato membro, del tipo della normativa in esame nella causa principale, che impone ad un'impresa stabilita in tale Stato membro, che prenda in leasing un veicolo immatricolato in un altro Stato membro, di immatricolarlo nel primo Stato membro per poterlo in esso utilizzare oltre un lasso di tempo talmente breve, nella fattispecie un termine di tre giorni, da rendere impossibile o eccessivamente difficile il rispetto degli obblighi imposti. Le stesse disposizioni del Trattato ostano alla normativa di uno Stato membro, quale la normativa in esame nella causa principale, che obbliga un'impresa avente sede in tale Stato membro, che prenda in leasing un veicolo immatricolato in un altro Stato membro, ad immatricolarlo nel primo Stato imponendogli una o più delle seguenti condizioni:

- l'obbligo di residenza o di stabilimento nello Stato membro in cui il veicolo è utilizzato per la persona a nome della quale il veicolo vi è immatricolato, in quanto tale obbligo costringe l'impresa di leasing ad avere una sede principale in detto Stato membro oppure ad accettare l'immatricolazione del veicolo a nome dell'utilizzatore e la limitazione dei suoi diritti sul veicolo che da ciò deriva;

- l'obbligo di assicurare il veicolo presso un assicuratore autorizzato nello Stato membro in cui il veicolo viene utilizzato, nel caso in cui tale obbligo implichi che l'assicuratore deve avere la sua sede principale nello Stato membro di cui trattasi, in quanto Stato d'origine ai sensi della direttiva sull'assicurazione diversa dall'assicurazione vita, e disporvi di un'«autorizzazione ufficiale»;

- l'obbligo di un controllo tecnico, qualora il veicolo sia già stato sottoposto al controllo tecnico nello Stato membro in cui ha sede la società di leasing, salvo che tale obbligo sia teso a verificare che il veicolo di cui trattasi posseda i requisiti previsti per i veicoli immatricolati nello Stato membro in cui è utilizzato che non rientrano tra i controlli effettuati nello Stato membro in cui ha sede la società di leasing e/o che le condizioni del veicolo non si siano deteriorate dopo che è stato controllato in quest'ultimo Stato membro, qualora esso sia stato nel frattempo utilizzato sulla pubblica via, purché un controllo del genere sia imposto quando un veicolo precedentemente controllato nello Stato membro in cui il veicolo viene utilizzato sia presentato all'immatricolazione in tale Stato;

- il pagamento, nello Stato membro in cui il veicolo viene utilizzato, di un'imposta sul consumo il cui ammontare non è proporzionato alla durata dell'immatricolazione del veicolo in tale Stato.

Sulle spese

- ⁷² Le spese sostenute dai governi austriaco, belga, danese e finlandese nonché dalla Commissione, che hanno presentato osservazioni alla Corte, non possono dar luogo a rifusione. Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE (Quinta Sezione),

pronunciandosi sulla questione sottoposta dallo Handelsgericht Wien con ordinanza 10 novembre 1999, dichiara:

Le disposizioni del Trattato CE riguardanti la libera prestazione dei servizi (artt. 49 CE - 55 CE) ostano ad una normativa di uno Stato membro, del tipo della normativa in esame nella causa principale, che impone ad un'impresa avente sede in tale Stato membro, che prenda in leasing un veicolo immatricolato in un altro Stato membro, di immatricolarlo nel primo Stato membro per poterlo in esso utilizzare oltre un lasso di tempo talmente breve, nella fattispecie un termine di tre giorni, da rendere impossibile o eccessivamente difficile il rispetto degli obblighi imposti. Le stesse disposizioni del Trattato ostano alla normativa di uno Stato membro, quale la normativa in esame nella causa principale, che obbliga un'impresa avente sede in tale Stato membro, che prenda in leasing un veicolo immatricolato in un altro Stato membro, ad immatricolarlo nel primo Stato imponendogli una o più delle seguenti condizioni:

- l'obbligo di residenza o di stabilimento nello Stato membro in cui il veicolo è utilizzato per la persona a nome della quale il veicolo vi è immatricolato, in quanto tale obbligo costringe l'impresa di leasing ad avere una sede principale in detto Stato membro oppure ad accettare l'immatricolazione del veicolo a nome dell'utilizzatore e la limitazione dei suoi diritti sul veicolo che da ciò deriva;

- l'obbligo di assicurare il veicolo presso un assicuratore autorizzato nello Stato membro in cui il veicolo viene utilizzato, nel caso in cui tale obbligo implichi che l'assicuratore deve avere la sua sede principale nello Stato membro di cui trattasi, in quanto Stato d'origine ai sensi della direttiva sull'assicurazione diversa dall'assicurazione vita, e disporvi di un'«autorizzazione ufficiale»;

- l'obbligo di un controllo tecnico, qualora un veicolo sia già stato sottoposto al controllo tecnico nello Stato membro in cui ha sede la società di leasing, salvo che tale obbligo sia teso a verificare che il veicolo di cui trattasi possieda i requisiti richiesti per i veicoli immatricolati nello Stato membro in cui è utilizzato che non rientrano tra i controlli effettuati nello Stato membro in cui ha sede la società di leasing e/o che le condizioni del veicolo non si siano deteriorate dopo che è stato controllato in quest'ultimo Stato membro, qualora esso sia stato nel frattempo utilizzato sulla pubblica via, purché un controllo del genere sia imposto quando un veicolo precedentemente controllato nello Stato membro in cui il veicolo viene utilizzato sia presentato all'immatricolazione in tale Stato;

- il pagamento, nello Stato membro in cui il veicolo viene utilizzato, di un'imposta sul consumo il cui ammontare non è proporzionato alla durata dell'immatricolazione del veicolo in tale Stato.

von Bahr

Edward

La Pergola

Wathelet

Timmermans

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 21 marzo 2002.

Il cancelliere

Il presidente della Quinta Sezione

R. Grass

P. Jann