

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a noua)

9 iunie 2016(*)

„Trimitere preliminară – Impozite interne – Articolul 110 TFUE – Taxă aplicată de un stat membru autovehiculelor cu ocazia primei înmatriculări sau a primei transcrieri a dreptului de proprietate – Neutralitate fiscală între autovehiculele rulate provenite din alte state membre și autovehiculele similare disponibile pe piața națională”

În cauza C-586/14,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Curtea de Apel Cluj (România), prin decizia din 24 noiembrie 2014, primită de Curte la 18 decembrie 2014, în procedura

Vasile Budișan

împotriva

Administrației Județene a Finanțelor Publice Cluj,

CURTEA (Camera a noua),

compusă din domnul C. Lycourgos, președinte de cameră, domnul E. Juhász și doamna K. Jürimäe (raportor), judecători,

avocat general: domnul M. Szpunar,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru guvernul român, de R.-H. Radu, de D. Bulancea și de R. Mangu, în calitate de agenți;
- pentru guvernul italian, de G. Palmieri, în calitate de agent, asistată de A. De Stefano, avvocato dello Stato;
- pentru Comisia Europeană, de M. Wasmeier și de G.-D. Balan, în calitate de agenți,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 110 TFUE.

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între domnul Vasile Budișan, pe de o parte, și Administrația Județeană a Finanțelor Publice Cluj, pe de altă parte, cu privire la o taxă pe care domnul Budișan a trebuit să o plătească pentru a înmatricula în România un autovehicul rulat provenit dintr-un alt stat membru.

Dreptul românesc

3 Legea nr. 343/2006 din 17 iulie 2006 pentru modificarea și completarea Legii nr. 571/2003 privind Codul fiscal (Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 662 din 1 august 2006) a introdus în Codul fiscal o taxă specială pentru autovehicule, aplicabilă începând de la 1 ianuarie 2007 și datorată cu ocazia primei înmatriculări a unui autovehicul în România (denumită în continuare „taxa specială”).

4 Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 din 21 aprilie 2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule (Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 327 din 25 aprilie 2008, denumită în continuare „OUG nr. 50/2008”), intrată în vigoare la 1 iulie 2008, a instituit o taxă pe poluare pentru autovehiculele din categoriile M1-M3 și N1-N3 (denumită în continuare „taxa pe poluare”). Obligația achitării cuantumului acestei taxe lua naștere, printre altele, cu ocazia primei înmatriculări a unui autovehicul în România.

5 OUG nr. 50/2008 a fost modificată de mai multe ori înainte de a fi abrogată prin Legea nr. 9/2012 din 6 ianuarie 2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule (Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 17 din 10 ianuarie 2012, denumită în continuare „Legea nr. 9/2012”), intrată în vigoare la 13 ianuarie 2012. Această lege a înlocuit taxa pe poluare cu o nouă taxă, taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule (denumită în continuare „taxa pentru emisiile poluante”).

6 În temeiul articolului 4 din Legea nr. 9/2012, obligația de plată a taxei pentru emisiile poluante lua naștere nu doar cu ocazia primei înmatriculări a unui vehicul în România, ci și, în anumite condiții, cu ocazia primei transcrieri în România a dreptului de proprietate asupra unui vehicul rulat.

7 Prin efectul Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 1/2012 din 30 ianuarie 2012 pentru suspendarea aplicării unor dispoziții ale Legii nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, precum și pentru restituirea taxei achitate în conformitate cu prevederile articolului 4 alineatul 2 din lege (Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 79 din 31 ianuarie 2012), intrată în vigoare la 31 ianuarie 2012, aplicarea taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule la prima transcriere în România a dreptului de proprietate asupra unui vehicul rulat a fost însă suspendată până la 1 ianuarie 2013.

8 Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 9/2013 din 19 februarie 2013 privind timbrul de mediu pentru autovehicule (Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 119 din 4 martie 2013, denumită în continuare „OUG nr. 9/2013”), care abrogă Legea nr. 9/2012, a intrat în vigoare la 15 martie 2013.

9 Potrivit articolului 4 din OUG nr. 9/2013:

„Obligația de plată a timbrului [de mediu pentru autovehicule] intervine o singură dată, astfel:

a) cu ocazia înscrierii în evidențele autorității competente, potrivit legii, a dobândirii dreptului de proprietate asupra unui autovehicul de către primul proprietar din România și atribuirea unui certificat de înmatriculare și a numărului de înmatriculare;

b) la reintroducerea în parcul auto național a unui autovehicul, în cazul în care, la momentul scoaterii sale din parcul auto național, i s-a restituit proprietarului valoarea reziduală a [timbrului de mediu pentru autovehicule] [...];

c) cu ocazia transcrierii dreptului de proprietate asupra autovehiculului rulat și pentru care nu a fost achitată taxa specială pentru autoturisme și autovehicule, [taxa pe poluare] sau taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, potrivit reglementărilor legale în vigoare la momentul înmatriculării;

d) cu ocazia transcrierii dreptului de proprietate asupra autovehiculului rulat în situația autovehiculelor pentru care s-a dispus de către instanțe restituirea sau înmatricularea fără plata taxei speciale pentru autoturisme și autovehicule, [taxei pe poluare] sau taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule.”

10 Articolul 7 alineatul (2) din OUG nr. 9/2013 prevede:

„Valoarea reziduală a [timbrului de mediu pentru autovehicule] reprezintă suma care ar fi plătită pentru respectivul autovehicul dacă acesta ar fi înmatriculat la momentul scoaterii din parcul auto național, calculată în baza legislației după care s-a stabilit cuantumul taxei datorate la momentul înmatriculării, în lei la cursul de schimb valutar aplicabil la momentul înmatriculării sau transcrierii dreptului de proprietate asupra unui autovehicul rulat, folosindu-se vârsta vehiculului de la momentul scoaterii din parcul auto național.”

Litigiul principal și întrebările preliminare

11 La 5 iunie 2013, domnul Budișan a achiziționat un autovehicul rulat, fabricat în cursul anului 2006 și înmatriculat inițial în Germania.

12 Pentru a putea înmatricula acest vehicul în România, domnul Budișan a trebuit să plătească autorităților române suma de 5 300 RON (aproximativ 1 193 de euro) cu titlu de timbru de mediu pentru autovehicule (denumit în continuare „timbrul de mediu”), astfel cum este prevăzut de OUG nr. 9/2013.

13 Considerând că OUG nr. 9/2013 este incompatibilă cu articolul 110 TFUE, domnul Budișan a sesizat Tribunalul Cluj cu o cerere prin care solicită obligarea Administrației Județene a Finanțelor Publice Cluj să îi restituie suma percepută cu titlu de timbru de mediu.

14 Prin hotărârea din 3 aprilie 2014, Tribunalul Cluj a respins această acțiune. În opinia acestei instanțe, OUG nr. 9/2013 ar fi conformă cu dreptul Uniunii, din moment ce nu ar discrimina produsele importate în raport cu produsele naționale, indiferent dacă sunt noi sau de ocazie. Reclamantul din litigiul principal a formulat atunci recurs la instanța de trimitere.

15 Curtea de Apel Cluj consideră că problema compatibilității cu articolul 110 TFUE a timbrului de mediu instituit prin OUG nr. 9/2013 se pune în două privințe. În primul rând, această instanță se întreabă dacă este conform cu acest articol faptul că OUG nr. 9/2013 prevede că vehiculele a căror înmatriculare în România a ocazionat plata taxei speciale, a taxei pe poluare sau a taxei pentru emisiile poluante sunt scutite de timbrul de mediu, dat fiind că valoarea reziduală a uneia dintre taxele anterioare, încorporată în valoarea vehiculelor menționate, este inferioară cuantumului timbrului de mediu. Astfel, întrucât această scutire are, la vânzarea acestor vehicule, consecința că prețul lor devine mai mic decât cel al vehiculelor care provin dintr-un stat membru, pentru care se datorează noua taxă, vânzarea de vehicule rulate naționale ar fi atunci încurajată în detrimentul importului de vehicule similare care provin din alte state membre.

16 În al doilea rând, instanța menționată ridică problema compatibilității cu articolul 110 TFUE a modalităților de percepere a timbrului de mediu. Astfel, proprietarii unui vehicul care se află pe piața națională și pentru care nu a fost plătită nicio taxă fie pentru că acest vehicul a fost înmatriculat anterior

datei de 1 ianuarie 2007, fie pentru că proprietarului său i s-a restituit cuantumul taxei plătite în prealabil ar putea, în temeiul OUG nr. 9/2013, să utilizeze vehiculul menționat fără a achita timbrul de mediu până la vânzarea respectivului vehicul, adică până la un eveniment viitor și nesigur, în timp ce proprietarul unui vehicul similar importat dintr-un alt stat membru nu ar putea utiliza acest vehicul decât timp de 90 de zile înainte de a trebui să îl înmatriculeze și, prin urmare, să plătească timbrul de mediu menționat.

17 În aceste condiții, Curtea de Apel Cluj a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Având în vedere dispozițiile OUG nr. 9/2013 și obiectul [timbrului de mediu], este necesar să se considere că articolul 110 din TFUE trebuie interpretat ca opunându-se instituirii de către un stat membru UE a unei taxe pentru emisii poluante, aplicabilă în momentul înmatriculării autovehiculelor provenite dintr-un alt stat UE, taxă care nu se aplică la înmatricularea cu ocazia transferul[ui] dreptului de proprietate asupra autovehiculelor interne pentru care a fost achitată deja o astfel de taxă sau una similară, în condițiile în care valoarea acestei taxe reziduale încorporată în valoarea autovehiculelor de pe piața internă este inferioară noii taxe?

2) Având în vedere dispozițiile OUG nr. 9/2013 și obiectul [timbrului de mediu], este necesar să se considere că articolul 110 din TFUE trebuie interpretat ca opunându-se instituirii de către un stat membru UE a unei taxe pentru emisii poluante, aplicabilă în momentul înmatriculării autovehiculelor provenite dintr-un alt stat UE, taxă care se plătește pentru autovehiculele interne doar la transferul dreptului de proprietate asupra unui astfel de autovehicul, cu rezultatul că un autovehicul extern nu poate fi folosit fără plata taxei, în timp ce un autovehicul intern poate fi folosit nelimitat în timp fără plata taxei până la momentul și dacă se realizează un transfer al dreptului de proprietate asupra autovehiculului respectiv, urmat de înmatricularea noului proprietar?”

Cu privire la întrebările preliminare

18 Prin intermediul întrebărilor formulate, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă articolul 110 TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune, pe de o parte, ca un stat membru să instituie o taxă pentru autovehicule care să se aplice vehiculelor rulate importate la prima lor înmatriculare în acest stat membru și vehiculelor deja înmatriculate în statul membru menționat la prima transcriere în acest stat a dreptului de proprietate asupra lor și, pe de altă parte, ca acest stat membru să scutească de respectiva taxă vehiculele deja înmatriculate pentru care

s-a achitat o taxă care anterior era în vigoare și care nu a fost restituită, atunci când valoarea reziduală a acestei taxe, încorporată în valoarea acelor vehicule, este inferioară față de cuantumul noii taxe.

19 Trebuie amintit că articolul 110 TFUE are drept obiectiv asigurarea liberei circulații a mărfurilor între statele membre în condiții normale de concurență. El vizează eliminarea oricărei forme de protecție care poate decurge din aplicarea unor impozite interne discriminatorii față de produse care provin din alte state membre (Hotărârea din 14 aprilie 2015, Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, punctul 28 și jurisprudența citată).

20 În acest sens, articolul 110 primul paragraf TFUE interzice fiecărui stat membru să aplice produselor celorlalte state membre impozite interne mai mari decât cele care se aplică produselor naționale similare.

21 În speță și în ceea ce privește vânzarea numai a vehiculelor rulate, care face obiectul prezentelor întrebări preliminare, din decizia de trimitere reiese că OUG nr. 9/2013 instituie o taxă, timbrul de mediu, aplicată, pe de o parte, vehiculelor rulate importate la prima înmatriculare în România și, pe de altă parte, vehiculelor deja înmatriculate în acest stat membru, la prima transcriere a dreptului de proprietate asupra acestor vehicule în același stat membru.

22 Pe de altă parte, articolul 4 litera c) din OUG nr. 9/2013 scutește de timbrul de mediu menționat transcrierea dreptului de proprietate asupra vehiculelor rulate naționale la a căror înmatriculare în România s-a plătit deja taxa specială, taxa pe poluare sau taxa pentru emisiile poluante, cu excepția cazurilor prevăzute la litera d) a acestui articol, în care o instanță a dispus restituirea taxei vizate.

23 Pentru a se stabili dacă un regim fiscal precum cel instituit prin OUG nr. 9/2013 creează o discriminare contrară articolului 110 TFUE primul paragraf, trebuie să se examineze, pe de o parte, efectul acestei taxe asupra concurenței dintre autovehiculele rulate provenite din alte state membre decât România și vehiculele naționale supuse taxei menționate. Este necesar să se examineze, pe de altă parte, neutralitatea regimului menționat în privința concurenței dintre cele dintâi vehicule și vehiculele similare naționale care beneficiază de scutirea descrisă la punctul anterior.

24 În această privință, potrivit unei jurisprudențe constante, autovehiculele rulate provenite din alte state membre, care sunt „produsele altor state membre” în sensul articolului 110 TFUE, sunt autovehiculele puse în vânzare în alte state membre decât statul membru vizat și care pot, în cazul

cumpărării de către un rezident al acestui din urmă stat, să fie importate și puse în circulație în acest stat, în timp ce autovehiculele similare naționale, care sunt „produse naționale” în sensul articolului 110 TFUE, sunt autovehiculele rulate de același tip, cu aceleași caracteristici și aceeași uzură care sunt puse în vânzare în acest stat membru (Hotărârea din 14 aprilie 2015, Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, punctul 31 și jurisprudența citată).

25 În consecință, nu este necesar ca neutralitatea impusă de articolul 110 TFUE să fie examinată ținând seama de autovehiculele care circulă în România și care nu sunt puse în vânzare. Astfel, tocmai ca urmare a faptului că nu sunt disponibile pe piață, aceste autovehicule nu se află într-un raport de concurență cu alte autovehicule, indiferent dacă este vorba despre cele disponibile pe piața națională sau despre cele disponibile pe piața altor state membre (Hotărârea din 14 aprilie 2015, Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, punctul 32).

Cu privire la neutralitatea fiscală a timbrului de mediu față de concurența dintre autovehiculele rulate provenite din alte state membre și autovehiculele similare românești deja înmatriculate în acest stat membru și care nu beneficiază de scutirea prevăzută de OUG nr. 9/2013

26 Pentru aplicarea articolului 110 TFUE și în special în vederea comparării impozitării autovehiculelor rulate importate cu impozitarea autovehiculelor rulate deja prezente pe teritoriul național, este necesar să se ia în considerare nu numai nivelul taxei, și anume timbrul de mediu, ci și baza de impozitare și modalitățile acesteia (Hotărârea din 14 aprilie 2015, Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, punctul 33 și jurisprudența citată).

27 Pe de altă parte, un stat membru nu poate percepe o taxă pe autovehiculele rulate importate bazată pe o valoare superioară valorii reale a autovehiculului, având drept consecință o impozitare mai mare a acestora în raport cu cea a autovehiculelor similare disponibile pe piața națională. Prin urmare, pentru a evita o impozitare discriminatorie, se impune luarea în considerare a deprecierei reale a autovehiculelor (Hotărârea din 14 aprilie 2015, Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, punctul 34 și jurisprudența citată).

28 Această luare în considerare nu trebuie în mod necesar să dea naștere la o evaluare sau la o expertiză a fiecărui autovehicul. Astfel, evitând dificultățile inerente unui astfel de sistem, un stat membru poate stabili, prin intermediul unor bareme forfetare determinate de un act cu putere de lege sau de un act administrativ și calculate pe baza unor criterii precum vechimea, rulajul, starea generală, modul de propulsie, marca sau modelul vehiculului, o valoare a autovehiculelor de ocazie care, ca regulă

generală, ar fi foarte apropiată de valoarea lor reală (a se vedea Hotărârea din 14 aprilie 2015, Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, punctul 35 și jurisprudența citată).

29 În speță, reiese din dosarul prezentat Curții și în special din observațiile depuse de guvernul român, a căror veridicitate trebuie verificată de instanța de trimitere, că valoarea timbrului de mediu se stabilește în conformitate cu un barem care cuprinde criterii obiective și transparente, cum ar fi cilindrul, norma de poluare Euro sau emisiile de CO₂ ale vehiculului vizat, precum și vechimea și rulajul acestui vehicul. Pe de altă parte, dacă contribuabilul ar considera că acest barem nu reflectă deprecierea reală a vehiculului, el ar putea cere ca aceasta să fie determinată printr-o expertiză, ale cărei costuri, aflate în sarcina contribuabilului, nu ar putea depăși costul operațiunilor aferente expertizei.

30 Sub rezerva verificărilor de către instanța de trimitere, reiese, așadar, că OUG nr. 9/2013 garantează că valoarea timbrului de mediu este redusă în funcție de o aproximare rezonabilă a valorii reale a autovehiculului (a se vedea prin analogie Hotărârea din 7 aprilie 2011, Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, punctul 44, și Hotărârea din 14 aprilie 2015, Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, punctul 38).

31 Pe de altă parte, spre deosebire de taxa specială, de taxa pe poluare și de taxa pentru emisiile poluante în versiunea acesteia în vigoare în perioada 13 ianuarie 2012-1 ianuarie 2013, timbrul de mediu se aplică potrivit aceleiași metode de calcul, pe de o parte, autovehiculelor rulate provenite din alte state membre la prima înmatriculare în România și, pe de altă parte, autovehiculelor deja înmatriculate în România, la prima transcriere a dreptului de proprietate asupra acestor vehicule rulate în acest stat membru, care nu beneficiază de scutirea descrisă la punctul 22 din prezenta hotărâre.

32 În consecință, tot sub rezerva verificării de către instanța de trimitere, sarcina fiscală care decurge din OUG nr. 9/2013 este aceeași pentru contribuabilii care au cumpărat un autovehicul rulat provenit dintr-un alt stat membru decât România și care îl înmatriculează în acest stat membru și pentru contribuabilii care au cumpărat în România un autovehicul rulat deja înmatriculat în acest stat membru, pentru care trebuie să efectueze prima transcriere a dreptului de proprietate, fără a beneficia de scutirea vizată la punctul 22 din prezenta hotărâre, dacă acest ultim vehicul ar fi, la aplicarea timbrului de mediu, de același tip, cu aceleași caracteristici și cu aceeași uzură ca și vehiculul care provine dintr-un alt stat membru.

33 Rezultă din considerațiile care precedă că un regim de taxare precum cel instituit prin OUG nr. 9/2013 este neutru în raport cu concurența dintre autovehiculele rulate provenite din alte state

membre decât România și vehiculele similare naționale deja înmatriculate în statul membru vizat și care nu sunt scutite de taxa instituită prin această ordonanță.

Cu privire la neutralitatea timbrului de mediu față de concurența dintre autovehiculele rulate provenite din alte state membre și autovehiculele similare românești deja înmatriculate în acest stat membru și care beneficiază de scutirea prevăzută de OUG nr. 9/2013

34 Astfel cum s-a arătat la punctul 22 din prezenta hotărâre, articolul 4 litera c) din OUG nr. 9/2013 scutește de plata timbrului de mediu transcrierea dreptului de proprietate asupra vehiculelor rulate naționale a căror înmatriculare în România a determinat deja plata taxei speciale, a taxei pe poluare sau a taxei pentru emisiile poluante, cu excepția cazurilor, prevăzute la litera d) a acestui articol, în care o instanță română a dispus restituirea taxei respective pentru un anumit vehicul.

35 În această privință, reiese fără echivoc din jurisprudența Curții în cauzele referitoare la taxa pe poluare percepută în temeiul OUG nr. 50/2008 și la taxa pentru emisiile poluante percepută în temeiul Legii nr. 9/2012, astfel cum a fost în parte suspendată prin OUG nr. 1/2012 (înmatricularea autovehiculelor în perioada 13 ianuarie 2012-1 ianuarie 2013), că aceste taxe erau incompatibile cu articolul 110 TFUE (Hotărârea din 7 aprilie 2011, Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, Hotărârea din 7 iulie 2011, Nisipeanu, C-263/10, nepublicată, EU:C:2011:466, și Ordonanța din 3 februarie 2014, Câmpean și Ciocoiu, C-97/13 și C-214/13, nepublicată, EU:C:2014:229).

36 În mod analog, taxa specială trebuie considerată incompatibilă cu articolul 110 TFUE din moment ce prezenta caracteristici identice cu cele ale OUG nr. 50/2008, incompatibile cu acest articol (a se vedea în acest sens Hotărârea din 14 aprilie 2015, Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, punctul 45). Taxa pentru emisiile poluante percepută în temeiul Legii nr. 9/2012, în versiunea aplicabilă de la 1 ianuarie 2013 până la 15 martie 2013, este și ea incompatibilă cu articolul 110 TFUE din cauza modalităților sale de percepere și în special a faptului că nu era percepută decât pentru vehiculele rulate naționale pentru care nu a fost achitată niciuna dintre taxele de înmatriculare a vehiculelor care fuseseră în vigoare anterior în România (a se vedea în acest sens Hotărârea din 14 aprilie 2015, Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, punctele 47-50).

37 Curtea a statuat deja că un regim de taxare care prevede că autovehiculele rulate care au fost supuse unor asemenea taxe incompatibile cu dreptul Uniunii vor fi scutite de o nouă taxă, în speță timbrul de mediu, este incompatibil cu articolul 110 TFUE (a se vedea în acest sens Hotărârea din 14 aprilie 2015, Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, punctele 47-51).

38 Astfel, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, valoarea taxei percepute cu ocazia înmatriculării unui autovehicul se încorporează în valoarea acestui autovehicul. Atunci când un autovehicul înmatriculat cu plata unei taxe într-un stat membru este ulterior vândut ca autovehicul rulat în acest stat membru, valoarea sa de piață include valoarea reziduală a acestei taxe. Dacă valoarea taxei aplicate la data înmatriculării unui autovehicul rulat importat de același tip, având aceleași caracteristici și aceeași uzură depășește valoarea reziduală menționată, se încalcă articolul 110 TFUE (Hotărârea din 19 decembrie 2013, X, C-437/12, EU:C:2013:857, punctele 30 și 31, precum și jurisprudența citată).

39 În aceste condiții, o taxă incompatibilă cu dreptul Uniunii, precum cele menționate la punctul 35 din prezenta hotărâre, trebuie să fie restituită cu dobândă (a se vedea în acest sens Hotărârea din 18 aprilie 2013, Irimie, C-565/11, EU:C:2013:250, punctele 20 și 21, precum și Hotărârea din 15 octombrie 2014, Nicula, C-331/13, EU:C:2014:2285, punctele 27 și 28), iar valoarea sa trebuie, în consecință, considerată ca nemaifiind încorporată în valoarea de piață a autovehiculelor cărora li se aplică această taxă. Întrucât valoarea reziduală a taxei menționate în valoarea acestor vehicule este egală cu zero, ea este, prin urmare, în mod necesar inferioară noii taxe, în speță timbrul de mediu, aplicată unui autovehicul rulat importat de același tip, având aceleași caracteristici și aceeași uzură (a se vedea în acest sens Hotărârea din 14 aprilie 2015, Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, punctul 50).

40 Desigur, în cauza principală, articolul 4 litera d) din OUG nr. 9/2013 are în vedere situația în care, pentru un anumit vehicul, taxa de înmatriculare care îl grevează a fost restituită efectiv și prevede că, în acest caz, transcrierea dreptului de proprietate asupra vehiculului respectiv determină plata timbrului de mediu.

41 Este necesar să se considere însă că valoarea reziduală a unei taxe incompatibile cu dreptul Uniunii încetează să fie încorporată în valoarea de piață a unui vehicul din moment ce proprietarul acestui vehicul dispune, în temeiul acestui drept, de posibilitatea de a obține restituirea acestei taxe, independent de faptul că ea a fost sau nu a fost efectiv restituită la data vânzării vehiculului menționat.

42 Astfel, această simplă posibilitate este de natură să îi încurajeze pe proprietarii vehiculelor rulate românești vizate să propună pentru aceste vehicule, chiar dacă taxa vizată nu a fost încă restituită, un preț de vânzare care să nu țină seama de taxa respectivă. Or, în cazul în care taxa nu a fost încă restituită, cumpărătorii vehiculelor menționate vor fi, în temeiul articolului 4 litera c) din OUG nr. 9/2013, scutiți de timbrul de mediu. În schimb, vehiculele rulate importate dintr-un alt stat membru vor fi invariabil supuse timbrului de mediu prevăzut de OUG nr. 9/2013 la înscrierea în România a dreptului de proprietate asupra acestor vehicule. Astfel, o scutire precum cea rezultată din această dispoziție este

de natură să ofere un avantaj concurențial vehiculelor rulate prezente deja pe piața românească și, în consecință, să descurajeze importul de vehicule similare din alte state membre.

43 Având în vedere ceea ce precedă, trebuie să se răspundă la întrebările adresate că articolul 110 TFUE trebuie interpretat în sensul că:

- nu se opune ca un stat membru să instituie o taxă pe autovehicule care se aplică autovehiculelor rulate importate cu ocazia primei lor înmatriculări în acest stat membru și autovehiculelor deja înmatriculate în statul membru respectiv cu ocazia primei transcrieri în același stat a dreptului de proprietate asupra acestora din urmă;
- se opune ca statul membru respectiv să scutească de această taxă autovehiculele deja înmatriculate pentru care a fost plătită, dar nu a fost restituită o taxă în vigoare anterior declarată incompatibilă cu dreptul Uniunii.

Cu privire la efectele în timp ale hotărârii Curții

44 În ipoteza în care hotărârea care urmează să fie pronunțată ar statua că un regim de taxare precum cel instituit prin OUG nr. 9/2013 este incompatibil cu articolul 110 TFUE, guvernul român a solicitat Curții să limiteze în timp efectele hotărârii sale. Astfel, acest guvern arată că această hotărâre ar putea provoca dificultăți serioase pentru economia românească.

45 Potrivit unei jurisprudențe constante, interpretarea de către Curte a unei norme de drept al Uniunii, în exercitarea competenței pe care i-o conferă articolul 267 TFUE, lămurește și precizează semnificația și domeniul de aplicare ale acestei norme, astfel cum trebuie sau ar fi trebuit să fie înțeleasă și aplicată de la data intrării sale în vigoare. În consecință, norma astfel interpretată poate și trebuie să fie aplicată raporturilor juridice născute și constituite înainte de hotărârea asupra cererii de interpretare dacă, pe de altă parte, sunt întrunite condițiile care permit supunerea litigiului privind aplicarea normei respective instanțelor competente (a se vedea Hotărârea din 2 februarie 1988, Blaizot și alții, 24/86, EU:C:1988:43, punctul 27, Hotărârea din 10 ianuarie 2006, Skov și Bilka, C-402/03, EU:C:2006:6, punctul 50, precum și Hotărârea din 14 aprilie 2015, Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, punctul 53).

46 În consecință, numai în mod excepțional, în aplicarea principiului general al securității juridice, inerent ordinii juridice a Uniunii, Curtea poate fi pusă în situația să limiteze posibilitatea de a se invoca o dispoziție pe care a interpretat-o. Pentru a putea decide o astfel de limitare, este necesară întrunirea a două criterii esențiale, și anume buna-credință a celor interesați și riscul unor perturbări grave (Hotărârea din 10 ianuarie 2006, Skov și Bilka, C-402/03, EU:C:2006:6, punctul 51, precum și Hotărârea din 14 aprilie 2015, Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, punctul 54).

47 În plus, o astfel de limitare nu poate fi admisă decât în hotărârea care se pronunță asupra interpretării solicitate (Hotărârea din 6 martie 2007, Meilicke și alții, C-292/04, EU:C:2007:132, punctul 36, precum și jurisprudența citată).

48 În cauza principală, în ceea ce privește repercusiunile economice care pot decurge dintr-o incompatibilitate cu articolul 110 TFUE a regimului de taxare instituit prin OUG nr. 9/2013, guvernul român a prezentat o estimare potrivit căreia restituirea cu dobândă a sumelor percepute cu titlu de taxe pentru înmatricularea vehiculelor s-ar ridica la 6 504 429 857,47 RON (aproximativ 1 448 341 039 de euro). Restituirea unor asemenea sume ar avea drept consecință o creștere cu 0,9 % a deficitului bugetar al statului român prevăzut pentru anul 2015, care ar trece de la 1,83 % la 2,7 % din PIB-ul acestui stat.

49 Este necesar să se constate că observațiile guvernului român sunt ambigue cu privire la aspectul dacă această estimare se raportează numai la restituirea sumelor percepute cu titlu de timbru de mediu prevăzut de OUG nr. 9/2013 sau a celor colectate de statul român pentru ansamblul taxelor de înmatriculare, mai precis și taxa specială, taxa pe poluare și taxa pentru emisiile poluante.

50 Or, Curtea a refuzat tacit sau expres să limiteze în timp efectul atât al hotărârilor care subliniază incompatibilitatea acestor taxe cu dreptul Uniunii (cu privire la taxa pe poluare prevăzută de OUG nr. 50/2008, a se vedea Hotărârea din 7 aprilie 2011, Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, și Hotărârea din 7 iulie 2011, Nisipeanu, C-263/10, nepublicată, EU:C:2011:466, punctele 34-38; în ceea ce privește taxa pentru emisiile poluante percepută în temeiul Legii nr. 9/2012, în diferitele sale versiuni, a se vedea Ordonanța din 3 februarie 2014, Câmpean și Ciocoiu, C-97/13 și C-214/13, nepublicată, EU:C:2014:229, punctele 37-42, precum și Hotărârea din 14 aprilie 2015, Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, punctele 56-59), cât și al hotărârilor care arată că asemenea taxe ar fi trebuit să fie restituite cu dobândă (a se vedea Hotărârea din 18 aprilie 2013, Irimie, C-565/11, EU:C:2013:250, și Hotărârea din 15 octombrie 2014, Nicula, C-331/13, EU:C:2014:2285, punctele 40-42).

51 În acest context, împrejurarea că statul român a întârziat restituirea sumelor percepute cu titlu de taxă specială, de taxă pe poluare și de taxă pentru emisiile poluante nu poate justifica limitarea în timp a efectelor prezentei hotărâri.

52 Îndeplinirea condiției privind existența unor perturbări grave nu poate, în consecință, să fie considerată dovedită. În aceste condiții, nu este necesar să se verifice dacă este îndeplinit criteriul privind buna-credință a celor interesați.

53 Din considerațiile de mai sus rezultă că nu este necesar ca efectele prezentei hotărâri să fie limitate în timp.

Cu privire la cheltuielile de judecată

54 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a noua) declară:

Articolul 110 TFUE trebuie interpretat în sensul că:

- nu se opune ca un stat membru să instituie o taxă pe autovehicule care se aplică autovehiculelor rulate importate cu ocazia primei lor înmatriculări în acest stat membru și autovehiculelor deja înmatriculate în statul membru respectiv cu ocazia primei transcrieri în același stat a dreptului de proprietate asupra acestora din urmă;
- se opune ca statul membru respectiv să scutească de această taxă autovehiculele deja înmatriculate pentru care a fost plătită, dar nu a fost restituită o taxă în vigoare anterior declarată incompatibilă cu dreptul Uniunii.

Semnături