# Hotărârea CJUE din 14 aprilie 2015: C-76/14, Mihai Manea

HOTĂRÂREA CURȚII (Marea Cameră)

14 aprilie 2015(*)

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

În cauza C-76/14,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Curtea de Apel Braşov (România), prin decizia din 29 ianuarie 2014, primită de Curte la 12 februarie 2014, în procedura

**Mihai Manea**

împotriva

**Instituției Prefectului – Județul Brașov – Serviciul public comunitar regim de permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor,**

CURTEA (Marea Cameră),

compusă din domnul V. Skouris, preşedinte, domnul K. Lenaerts, vicepreședinte, domnii M. Ilešič (raportor), L. Bay Larsen, T. von Danwitz și J.-C. Bonichot, preşedinţi de cameră, domnii A. Arabadjiev, M. Safjan și D. Šváby, doamnele M. Berger și A. Prechal și domnii E. Jarašiūnas și C. G. Fernlund, judecători,

avocat general: domnul M. Szpunar,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

– pentru domnul Manea, de R. Cătălin, avocat;

– pentru guvernul român, de R. H. Radu, în calitate de agent, precum și de V. Angelescu și de D. M. Bulancea, în calitate de consilieri;

– pentru Comisia Europeană, de R. Lyal și de G.-D. Bălan, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 10 februarie 2015,

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 Manea, pe de o parte, și Instituția Prefectului – Județul Brașov – Serviciul public comunitar regim de permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor, pe de altă parte, cu privire la o taxă pe care domnul Manea a trebuit să o plătească pentru a înmatricula în România un autovehicul rulat provenit dintr-un alt stat membru.

## Cadrul juridic

*Dreptul Uniunii*

3 „Normele europene de emisii” stabilesc limitele permise ale emisiilor de gaze de evacuare pentru autovehiculele noi comercializate în statele membre ale Uniunii Europene. Prima dintre aceste norme (denumită în

general „norma Euro 1”) a fost introdusă prin Directiva 91/441/CEE a Consiliului din 26 iunie 1991 de modificare a Directivei 70/220/CEE privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile preconizate împotriva poluării aerului cu emisiile poluante provenite de la autovehicule (JO L 242, p. 1, Ediție specială, 13/vol. 10, p. 135), care a intrat în vigoare la 1 ianuarie 1992. De atunci, normele în materie au fost înăsprite progresiv în vederea îmbunătățirii calității aerului în Uniune.

4 Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO L 263, p. 1) distinge vehiculele din categoria M, care cuprinde „[autovehiculele] cu cel puțin patru roți, […] pentru transportul pasagerilor”, de cele din categoria N, care cuprinde „[autovehiculele] cu cel puțin patru roți, […] pentru transportul mărfurilor”. Aceste categorii cuprind subdiviziuni în funcție de numărul de locuri și de masa maximă (categoria M) sau numai în funcție de masa maximă (categoria N).

*Dreptul românesc*

5 Legea nr. 343/2006 pentru modificarea şi completarea Legii nr. 571/2003 privind Codul fiscal din 17 iulie 2006 (*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, datorată cu ocazia primei înmatriculări a autovehiculului în România (denumită în continuare „taxa specială”).

6 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”), aplicabilă începând de la 1 iulie 2008,

instituia o taxă pe poluare pentru autovehiculele din categoriile M1-M3 și N1-N3. Obligația de plată a acestei taxe lua naștere printre altele cu ocazia primei înmatriculări a unui astfel de autovehicul în România.

7 OUG nr. 50/2008 a fost modificată de mai multe ori înainte de a fi abrogată prin Legea nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule din 6 ianuarie 2012 (*Monitorul Oficial al României*, Partea I, nr. 17 din 10 ianuarie 2012), care a intrat în vigoare la 13 ianuarie 2012.

8 Ca și OUG nr. 50/2008, Legea nr. 9/2012 instituia o taxă pe poluare pentru autovehiculele din categoriile M1-M3 și N1-N3.

9 În temeiul articolului 4 alineatul (1) din Legea nr. 9/2012, obligația de a plăti această taxă lua naștere printre altele la prima înmatriculare a unui autovehicul în România.

10 În temeiul articolului 4 alineatul (2) din această lege, obligația de a plăti taxa menționată lua naștere, în anumite condiții, și cu ocazia primei transcrieri a dreptului de proprietate, în România, asupra unui autovehicul rulat. Această dispoziție avea următorul cuprins:

„Obligația de plată a taxei intervine și cu ocazia primei transcrieri a dreptului de proprietate, în România, asupra unui autovehicul rulat și pentru care nu a fost achitată taxa specială pentru autoturisme și autovehicule, conform Legii nr. 571/2003, cu modificările și completările ulterioare, sau taxa pe poluare pentru autovehicule și care nu face parte din categoria autovehiculelor exceptate sau scutite de la plata acestor taxe, potrivit reglementărilor legale în vigoare la momentul înmatriculării.”

11 Noțiunea „prima transcriere a dreptului de proprietate” privea, după cum preciza articolul 2 litera i)

din Legea nr. 9/2012, „primul transfer al dreptului de proprietate asupra autovehiculului rulat, realizat după intrarea în vigoare a prezentei legi”.

12 Totuși, Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 1/2012 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 din 30 ianuarie 2012 (*Monitorul Oficial al României*, Partea I, nr. 79 din 31 ianuarie 2012, denumită în continuare „OUG nr. 1/2012”), intrată în vigoare la 31 ianuarie 2012, a suspendat aplicarea articolului 4 alineatul (2) din Legea nr. 9/2012 până la 1 ianuarie 2013. OUG nr. 1/2012 prevedea, pe de altă parte, că contribuabilii care au achitat această taxă în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) menționat în perioada cuprinsa între data intrării în vigoare a Legii nr. 9/2012 și cea a intrării în vigoare a OUG nr. 1/2012 pot solicita restituirea acesteia.

13 Articolul 6 din Legea nr. 9/2012 prevedea următoarele:

„(1) Suma de plată reprezentând taxa se calculează pe baza elementelor prevăzute în anexele nr. 1-5, după cum urmează:

a) pentru autovehiculele din categoria M1, cărora le corespund normele de poluare Euro 3, Euro 4, Euro 5 sau Euro 6:

1. pentru autovehiculele cărora le corespund normele de poluare Euro 5, Euro 4 sau Euro 3, taxa se calculează pe baza emisiilor de dioxid de carbon ($CO_2$) și a taxei pentru emisiile poluante exprimate în euro/1 gram $CO_2$, prevăzute la anexa nr. 1, și a normei de poluare și a taxei pentru emisiile poluante exprimate în euro/1 $cm^3$, prevăzute la anexa nr. 2, și a cotei de reducere a taxei, prevăzută în coloana nr. 2 din anexa nr. 4, după formula:

Suma de plată = [(A × B × 30 %) + (C × D × 70 %)] × (100 – E) %

unde:

A = valoarea combinată a emisiilor de $CO_2$, exprimată în grame/km;

B = taxa pentru emisiile poluante, exprimată în euro/1 gram $CO_2$, prevăzută în coloana nr. 3 din anexa nr. 1;

C = cilindree (capacitatea cilindrică);

D = taxa pentru emisiile poluante pe cilindree, prevăzută în coloana nr. 3 din anexa nr. 2;

E = cota de reducere a taxei, prevăzută în coloana nr. 2 din anexa nr. 4;

2. pentru autovehiculele cărora le corespunde norma de poluare Euro 6, taxa se va determina pe baza formulei prevăzute la punctul 1, odată cu intrarea în vigoare a normei Euro 6 pentru înmatricularea, vânzarea și introducerea în circulație a vehiculelor noi […];

b) pentru autovehiculele din categoria M1 cărora le corespund normele de poluare non-Euro, Euro 1 sau Euro 2 și pentru care nu este specificată valoarea combinată a emisiilor de $CO_2$, după formula:

Suma de plată = (C × D × (100 – E))/100;

unde:

C = cilindree (capacitatea cilindrică);

D = taxa pentru emisiile poluante pe cilindree, prevăzută în coloana nr. 3 din anexa nr. 2;

E = cota de reducere a taxei, prevăzută în coloana nr. 2 din anexa nr. 4;

[…].

(3) Cota de reducere a taxei […] este stabilită în funcție de vechimea autovehiculului.

(4) Cu ocazia calculului taxei pot fi acordate reduceri suplimentare față de cota de reducere prevăzută în anexa nr. 4, în funcție de abaterile de la situația standard a elementului/elementelor care a/au stat la baza stabilirii cotei fixe, dacă persoana care solicită înmatricularea sau, după caz, prima transcriere a dreptului de proprietate asupra unui autovehicul rulat declară pe propria răspundere că rulajul mediu anual real al autovehiculului în cauză este mai mare decât rulajul mediu anual considerat standard pentru categoria respectivă de autovehicule, potrivit [N]ormelor metodologice de aplicare a [Legii nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, *Monitorul Oficial al României*, Partea I, nr. 29 din 13 ianuarie 2012, denumite în continuare «normele metodologice»]. În acest caz, calculul taxei se face pe baza cotei de reducere rezultate din cota prevăzută în anexa nr. 4, majorată cu cota de reducere suplimentară prevăzută în anexa nr. 5. Atunci când noua cotă de reducere este mai mare de 90 %, se aplică cota de reducere de 90 %.

(5) Suma reprezentând taxa ce urmează a fi plătită, calculată potrivit prevederilor alineatului (1), poate fi ajustată și atunci când persoana care solicită înmatricularea sau, după caz, prima transcriere a dreptului de proprietate asupra unui autovehicul rulat face dovada, pe baza expertizei tehnice efectuate de Regia Autonomă «Registrul Auto Român», că deprecierea autovehiculului rulat este mai mare, potrivit [normelor metodologice].

(6) Vechimea autovehiculului se calculează în funcție de data primei înmatriculări a acestuia.

(7) Atunci când persoana care solicită înmatricularea sau

prima transcriere a dreptului de proprietate asupra autovehiculului nu poate face dovada datei înmatriculării autovehiculului, taxa se calculează în funcție de anul fabricației.”

14 Potrivit articolului 9 din Legea nr. 9/2012:

„(1) Suma reprezentând taxa poate fi contestată atunci când persoana care urmează să înmatriculeze sau să transcrie dreptul de proprietate asupra unui autovehicul rulat poate face dovada că autovehiculul său s-a depreciat într-o măsură mai mare decât cea indicată de grila prevăzută în anexa nr. 4.

(2) Evaluarea nivelului de depreciere se va face pe baza elementelor avute în vedere la stabilirea cotei de reducere prevăzute la articolul 6 alineatul (4).

(3) În caz de contestare, caracteristicile autovehiculului rulat prevăzute la alineatul (2) se stabilesc, la cererea contribuabilului, prin expertiză tehnică efectuată contra cost de Regia Autonomă «Registrul Auto Român», pe baza procedurii prevăzute de [normele metodologice].

(4) Tariful privind efectuarea expertizei tehnice se stabilește de Regia Autonomă «Registrul Auto Român» în funcție de operațiunile aferente expertizei tehnice și nu poate depăși costul acestora.

(5) Rezultatul expertizei tehnice se consemnează într-un document eliberat de Regia Autonomă «Registrul Auto Român», care cuprinde informațiile corespunzătoare fiecăruia dintre elementele prevăzute la alineatul (2) și cota de reducere care decurge din acestea.

(6) Documentul privind rezultatul expertizei tehnice eliberat de Regia Autonomă «Registrul Auto Român» se prezintă de către plătitorul taxei organului fiscal competent.

(7) La primirea documentului prevăzut la alineatul (6),

organul fiscal competent va proceda la recalcularea sumei de plată reprezentând taxa, care poate conduce la restituirea diferenței de taxă față de cea plătită cu ocazia înmatriculării sau transcrierii dreptului de proprietate asupra unui autovehicul rulat.

[…]”

15 Articolul 11 din Legea nr. 9/2012 prevedea:

„Persoana nemulțumită de răspunsul primit la contestație se poate adresa instanțelor de contencios, competente potrivit legii.”

16 Anexa nr. 4 la Legea nr. 9/2012 avea următorul cuprins:

„Grilă privind cotele de reducere a taxei pentru emisiile poluante

| Vechimea autovehiculului | Cota de reducere (%) |
|---|---|
| Nou | 0 |
| ≤ 1 lună | 3 |
| > 1 lună-3 luni inclusiv | 5 |
| > 3 luni-6 luni inclusiv | 8 |
| > 6 luni-9 luni inclusiv | 10 |
| > 9 luni-1 an inclusiv | 13 |
| > 1 an-2 ani inclusiv | 21 |
| > 2 ani-3 ani inclusiv | 28 |
| > 3 ani-4 ani inclusiv | 33 |

| | |
|---|---|
| > 4 ani-5 ani inclusiv | 38 |
| > 5 ani-6 ani inclusiv | 43 |
| > 6 ani-7 ani inclusiv | 49 |
| > 7 ani-8 ani inclusiv | 55 |
| > 8 ani-9 ani inclusiv | 61 |
| > 9 ani-10 ani inclusiv | 66 |
| > 10 ani-11 ani inclusiv | 73 |
| > 11 ani-12 ani inclusiv | 79 |
| > 12 ani-13 ani inclusiv | 84 |
| > 13 ani-14 ani inclusiv | 89 |
| > 14 ani | 90”. |

17 Articolul 6 alineatul (1) din normele metodologice avea următorul cuprins:

„Suma reprezentând taxa ce urmează a fi plătită, calculată potrivit prevederilor articolului 6 din lege, poate fi ajustată atunci când autovehiculul pentru care se solicită una dintre operațiunile prevăzute la articolul 4 din lege nu se încadrează în parametrii de referință ai unui autovehicul considerat standard și care sunt:

a) rulajul mediu anual standard:

– M1 – 15 000 km;

– N1 – 30 000 km;

– M2 și N2 – 60 000 km;

– M3 și N3 – 100 000 km;

b) starea generală standard, specifică unui autovehicul care îndeplinește toate condițiile tehnice impuse la omologare și la inspecția tehnică periodică, conform legislației în vigoare, iar caroseria nu prezintă semne de coroziune și deteriorare, autovehiculul nu a fost revopsit, tapițeria este curată și fără deteriorări, iar componentele de bord sunt în stare bună;

c) dotările standard: aer condiționat, ABS și airbag;

d) vechimea autovehiculului.”

18 Legea nr. 9/2012 a rămas în vigoare până la 14 martie 2013 inclusiv.

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

## Litigiul principal și întrebările preliminare

20 La începutul anului 2013, domnul Manea a solicitat înmatricularea în România a unui autovehicul rulat pe care l-a achiziționat din Spania. Acest autovehicul face parte din categoria M1 de autovehicule. Acesta fusese înmatriculat ca autovehicul nou în Spania în cursul anului 2005.

21 Prin scrisoarea din 5 martie 2013, autoritatea română competentă a condiționat înmatricularea de plata taxei prevăzute de Legea nr. 9/2012.

22 Întrucât a considerat că Legea nr. 9/2012 este incompatibilă cu articolul 110 TFUE, domnul Manea a sesizat Tribunalul Braşov, pentru ca acesta să oblige autoritatea menționată să înmatriculeze autovehiculului respectiv fără a cere plata taxei menționate.

23 Prin hotărârea din 24 septembrie 2013, Tribunalul

Brașov a respins această acțiune. Împotriva hotărârii menționate, domnul Manea a formulat recurs la Curtea de Apel Brașov.

24 Deși precizează că, potrivit propriei jurisprudențe, Legea nr. 9/2012 este compatibilă cu articolul 110 TFUE, Curtea de Apel Braşov arată că o altă curte de apel din România a pronunțat o hotărâre în sens contrar și că, în consecință, se impune o decizie preliminară a Curții pentru a se asigura aplicarea uniformă a dreptului Uniunii.

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

„1) Având în vedere dispozițiile Legii nr. 9/2012 și obiectul taxei prevăzute de această lege, este necesar să se considere că articolul 110 din TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune ca un stat membru UE să instituie o taxă pentru emisii poluante aplicabilă tuturor autovehiculelor externe la înmatricularea în statul respectiv, taxă care se aplică și la transferul dreptului de proprietate asupra autovehiculelor interne exceptând cazul în care o astfel de taxă sau una similară a fost deja plătită?

2) Având în vedere dispozițiile Legii nr. 9/2012 și obiectul taxei prevăzute de această lege, este necesar să se considere că articolul 110 din TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune ca un stat membru UE să instituie o taxă pentru emisii poluante aplicabilă tuturor autovehiculelor externe la înmatricularea în statul respectiv, 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?”

26 Guvernul român a solicitat, în temeiul articolului 16 al treilea paragraf din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene, ca aceasta să se întrunească în Marea Cameră.

**Cu privire la întrebările preliminare**

27 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 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 statul menționat a dreptului de proprietate asupra acestora și, pe de altă parte, ca statul membru respectiv să scutească de această taxă autovehiculele deja înmatriculate pentru care a fost plătită o taxă în vigoare anterior.

28 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, în special a celor care sunt discriminatorii față de produse care provin din alte state membre (a se vedea în acest sens Hotărârea Comisia/Danemarca, C-47/88, EU:C:1990:449, punctul 9, Hotărârea Brzeziński, C-313/05, EU:C:2007:33, punctul 27, Hotărârea Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, punctul 37, și Hotărârea X, C-437/12, EU:C:2013:857, punctul 26).

29 În acest sens, primul paragraf al articolului 110 TFUE interzice fiecărui stat membru să aplice produselor celorlalte state membre impozite interne mai mari decât cele care se aplică produselor naționale similare. Această dispoziție a tratatului vizează garantarea neutralității impozitelor interne față de concurența dintre produsele care se află deja

pe piața internă și produsele importate (a se vedea în acest sens Hotărârea Comisia/Danemarca, C-47/88, EU:C:1990:449, punctele 8 și 9, Hotărârea Weigel, C-387/01, EU:C:2004:256, punctul 66, precum și Hotărârea X, C-437/12, EU:C:2013:857, punctul 29).

30 Pentru a verifica dacă o taxă, precum cea în discuție în litigiul principal, creează o discriminare, este necesar, având în vedere întrebările instanței naționale și observațiile prezentate în fața Curții, să se examineze mai întâi dacă această taxă este neutră față de concurența dintre autovehiculele rulate provenite din alte state membre decât România și autovehiculele similare românești care au fost înmatriculate pe teritoriul național fără să fi fost plătită o taxă în acest scop. În continuare, va fi necesar să se examineze neutralitatea taxei menționate între autovehiculele rulate provenite din alte state membre decât România și autovehiculele similare naționale care au fost supuse unei taxe cu ocazia înmatriculării lor.

31 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 (a se vedea în special Hotărârea Comisia/Danemarca, C-47/88, EU:C:1990:449, punctul 17, Hotărârea Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, punctele 32 și 40, precum și Hotărârea Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, punctul 55).

32 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 cum a arătat avocatul general la punctul 16 din concluzii, 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.

*Neutralitatea taxei față de concurența dintre autovehiculele rulate provenite din alte state membre și autovehiculele similare naționale deja înmatriculate în statul membru vizat fără plata unei taxe*

33 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, ci și baza de impozitare și modalitățile acesteia (a se vedea în această privință Hotărârea Comisia/Danemarca, C-47/88, EU:C:1990:449, punctul 18, Hotărârea Nunes Tadeu, C-345/93, EU:C:1995:66, punctul 12, și Hotărârea Comisia/Grecia, C-74/06, EU:C:2007:534, punctul 27).

34 Mai precis, 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 deprecierii reale a autovehiculelor (Hotărârea Weigel, C-387/01, EU:C:2004:256, punctul 70, și Hotărârea Comisia/Grecia, C-74/06, EU:C:2007:534, punctul 28).

35 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 autovehiculului, o valoare a autovehiculelor rulate care, ca regulă generală, ar fi foarte apropiată de valoarea lor reală (Hotărârea Gomes Valente, C-393/98, EU:C:2001:109, punctul 24, Hotărârea Weigel, C-387/01, EU:C:2004:256, punctul 73, Hotărârea Comisia/Grecia, C-74/06, EU:C:2007:534, punctul 29, și Hotărârea Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, punctul 41).

36 Aceste criterii obiective care servesc la evaluarea deprecierii autovehiculelor nu au fost enumerate de Curte într-o manieră imperativă. Prin urmare, acestea nu trebuie în mod necesar să fie aplicate cumulativ. Cu toate acestea, aplicarea unui barem întemeiat pe un singur criteriu de depreciere, precum vechimea autovehiculului, nu garantează că baremul reflectă deprecierea reală a acestor autovehicule. În special, în lipsa luării în considerare a rulajului, un astfel de barem nu conduce, ca regulă generală, la o aproximare rezonabilă a valorii reale a autovehiculelor rulate importate (Hotărârea Comisia/Grecia, C-74/06, EU:C:2007:534, punctele 37-43, și Hotărârea Tatu, EU:C:2011:219, punctul 42).

37 În speță, din dosarul prezentat Curții reiese fără echivoc că valoarea taxei în discuție în litigiul principal este stabilită, pe de o parte, în funcție de parametri care reflectă într-o anumită măsură poluarea cauzată de autovehicul, precum capacitatea cilindrică a acestuia și norma Euro căreia îi corespunde, și, pe de altă parte, ținând seama de deprecierea acestui autovehicul. Această depreciere, care conduce la reducerea valorii obținute pe baza parametrilor de mediu, este determinată nu numai în funcție de vechimea vehiculului [elementul E în formulele prevăzute la articolul 6 alineatul (1) din Legea nr. 9/2012], ci și, astfel cum rezultă din articolul 6 alineatul (4) din Legea nr. 9/2012 și din articolul 6 alineatul (1) din normele metodologice, de rulajul

mediu anual al acestuia din urmă, cu condiția ca o declarație care să ateste acest rulaj să fi fost depusă de contribuabil. Pe de altă parte, în cazul în care apreciază că vechimea și rulajul mediu anual nu reflectă, în mod corect și suficient, deprecierea reală a autovehiculului, contribuabilul poate, în temeiul articolului 9 din Legea nr. 9/2012, să ceară ca aceasta să fie determinată printr-o expertiză ale cărei costuri, suportate de contribuabil, nu pot depăși costul operațiunilor aferente expertizei.

38 Prin introducerea, în calculul taxei, a vechimii autovehiculului și a rulajului mediu anual al acestuia și prin adăugarea la aceste criterii a luării în considerare facultative, cu costuri neexcesive, a stării acestui autovehicul și a dotărilor sale prin intermediul unei expertize obținute din partea autorităților competente în materie de înregistrare a autovehiculelor, o reglementare precum cea în cauză în litigiul principal garantează că valoarea taxei este redusă în funcție de o aproximare rezonabilă a valorii reale a autovehiculului (a se vedea prin analogie Hotărârea Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, punctul 44).

39 Această concluzie este confirmată de împrejurarea că, în baremele forfetare care figurează în anexa nr. 4 la Legea nr. 9/2012, s-a ținut seama în mod corespunzător de faptul că diminuarea anuală a valorii autovehiculelor este în general mai mare de 5 % și că această depreciere nu este lineară, în special în primii ani de punere în circulație a acestora, în care se dovedește mult mai pronunțată decât ulterior (a se vedea prin analogie Hotărârea Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, punctul 45).

40 De altfel, legiuitorul român a apreciat în mod întemeiat că criteriile de depreciere referitoare la starea autovehiculului și a dotărilor sale nu pot fi aplicate corespunzător decât prin recurgerea la o verificare individuală a acestui vehicul de către un expert și că, pentru ca expertizele să nu aibă loc prea frecvent și să nu

îngreuneze astfel, atât din punct de vedere administrativ, cât și financiar, sistemul instituit, contribuabilului i se cere să suporte costurile expertizei (a se vedea prin analogie Hotărârea Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, punctul 46).

41 Spre deosebire de taxa specială percepută în perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2007 și 30 iunie 2008, de taxa pe poluare percepută în temeiul OUG nr. 50/2008 în perioada cuprinsă între 1 iulie 2008 și 12 ianuarie 2012 și de taxa pe poluare percepută în temeiul Legii nr. 9/2012, în forma aplicabilă în perioada cuprinsă între 13 ianuarie 2012 și 1 ianuarie 2013, taxa pe poluare percepută în temeiul Legii nr. 9/2012, în forma aplicabilă în perioada următoare până la 14 martie 2013 și care este pertinentă în cauza principală, se aplica potrivit aceleiași metode de calcul, pe de o parte, autovehiculelor rulate provenite din alte state membre cu ocazia primei lor înmatriculări în România și, pe de altă parte, autovehiculelor deja înmatriculate în România cu ocazia primei transcrieri a dreptului de proprietate asupra acestor autovehicule rulate în acest stat membru, în cazul în care la momentul înmatriculării lor în statul membru menționat nu se plătise nicio taxă.

42 În consecință, sarcina fiscală care decurge din Legea nr. 9/2012, în forma aplicabilă în perioada pertinentă în cauza principală, era aceeași pentru contribuabilii care au cumpărat un autovehicul rulat provenit dintr-un alt stat membru decât România și care solicită înmatricularea lui în acest din urmă stat membru și pentru contribuabilii care au cumpărat în România un autovehicul rulat care fusese înmatriculat în acest stat anterior datei de 1 ianuarie 2007 fără să fi fost plătită vreo taxă și pentru care trebuia să se facă prima transcriere a dreptului de proprietate, dacă acest din urmă autovehicul era, la momentul perceperii taxei instituite de Legea nr. 9/2012, de același tip și avea aceleași caracteristici și aceeași uzură ca și autovehiculul provenit dintr-un alt stat membru.

43 Din considerațiile de mai sus rezultă că un regim de taxare, precum cel în discuție în litigiul principal, este neutru față de concurența dintre autovehiculele rulate provenite din alte state membre decât România și autovehiculele similare naționale deja înmatriculate în statul membru vizat fără să fi fost plătită o taxă în acest scop.

*Neutralitatea taxei față de concurența dintre autovehiculele rulate provenite din alte state membre și autovehiculele similare naționale deja înmatriculate în statul membru vizat cu plata unei taxe*

44 Este cert că, în perioada pertinentă în cauza principală, articolul 4 alineatul (2) din Legea nr. 9/2012 avea ca efect scutirea de taxă a primei transcrieri a dreptului de proprietate asupra autovehiculelor de ocazie naționale a căror înmatriculare în România anterior perioadei pertinente în prezenta cauză se făcuse cu plata taxei speciale (înmatriculare între 1 ianuarie 2007 și 30 iunie 2008), a taxei pe poluare în temeiul OUG nr. 50/2008 (înmatriculare între 1 iulie 2008 și 12 ianuarie 2012) sau a taxei pe poluare în temeiul Legii nr. 9/2012, astfel cum a fost în parte suspendată prin OUG nr. 1/2012 (înmatriculare între 13 ianuarie 2012 și 1 ianuarie 2013).

45 Or, din deciziile preliminare date de Curte în cauzele referitoare la taxa percepută cu ocazia înmatriculării unor autovehicule rulate în România în temeiul OUG nr. 50/2008 și la taxa percepută cu ocazia înmatriculării unor autovehicule rulate în România în temeiul Legii nr. 9/2012, astfel cum a fost în parte suspendată prin OUG nr. 1/2012, reiese fără echivoc că aceste taxe erau incompatibile cu articolul 110 TFUE și trebuie, așadar, în principiu, să fie restituite cu dobândă (a se vedea în special Hotărârea Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, Hotărârea Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466, Hotărârea Irimie, C-565/11, EU:C:2013:250, Ordonanța Câmpean și Ciocoiu, C-97/13 și C-214/13, EU:C:2014:229, precum și Hotărârea Nicula, C-331/13, EU:C:2014:2285). Astfel cum reiese

din cuprinsul punctelor 2, 3 și 26 din concluziile avocatului general, taxa specială percepută în perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2007 și 30 iunie 2008 avea caracteristici identice cu cele, incompatibile cu articolul 110 TFUE, prevăzute de OUG nr. 50/2008 și de Legea nr. 9/2012, astfel cum a fost în parte suspendată prin OUG nr. 1/2012.

46 Rezultă, în consecință, că articolul 4 alineatul (2) din Legea nr. 9/2012 a scutit de taxa instituită prin această lege transcrierea dreptului de proprietate asupra autovehiculelor de ocazie naționale a căror înmatriculare în România între 1 ianuarie 2007 și 1 ianuarie 2013 s-a făcut cu plata unei taxe care este incompatibilă cu dreptul Uniunii și care trebuie, pentru acest motiv, să fie restituită cu dobândă.

47 În această privință, trebuie arătat, astfel cum o face avocatul general la punctul 28 din concluzii, că scutirea de o nouă taxă a autovehiculelor rulate care au fost supuse taxei în vigoare anterior, declarată ulterior incompatibilă cu dreptul Uniunii, nu poate înlocui restituirea cu dobândă a acestei taxe.

48 În plus, o astfel de scutire a avut ca efect sustragerea de la plata taxei în cauză a primei transcrieri, în perioada pertinentă în cauza principală, a dreptului de proprietate asupra autovehiculelor rulate naționale înmatriculate în România între 1 ianuarie 2007 și 1 ianuarie 2013, în timp ce această taxă a fost percepută invariabil cu ocazia înmatriculării în România, în perioada pertinentă în cauza principală, a autovehiculelor similare provenite din alte state membre. O scutire precum cea în discuție în litigiul principal favorizează astfel vânzarea autovehiculelor de ocazie naționale și descurajează importul unor autovehicule similare.

49 Pe de altă parte, astfel cum Curtea a statuat în repetate rânduri, 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 taxei de înmatriculare. Dacă valoarea taxei de înmatriculare aplicate unui autovehicul rulat importat de același tip și având aceleași caracteristici și aceeași uzură depășește valoarea reziduală menționată, se încalcă articolul 110 TFUE. Astfel, această diferență de sarcină fiscală riscă să favorizeze vânzarea de autovehicule rulate naționale și să descurajeze astfel importul de autovehicule similare (Hotărârea X, C-437/12, EU:C:2013:857, punctele 30-32 și jurisprudența citată).

50 Or, întrucât valoarea taxei percepute cu ocazia înmatriculării autovehiculelor rulate naționale trebuie, în speță, să fie restituită cu dobândă, astfel încât să fie restabilită situația existentă anterior perceperii sumei menționate, aceasta trebuie considerată, astfel cum a subliniat avocatul general la punctul 29 din concluzii, ca nemaifiind încorporată în valoarea de piață a acestor autovehicule. În consecință, valoarea reziduală a taxei respective, care se regăsește în valoarea autovehiculelor rulate naționale înmatriculate între 1 ianuarie 2007 și 1 ianuarie 2013, este egală cu zero și este, așadar, în mod necesar inferioară taxei de înmatriculare aplicate unui autovehicul rulat importat de același tip, având aceleași caracteristici și aceeași uzură. Astfel cum reiese din jurisprudența citată la punctul precedent, o asemenea situație este incompatibilă cu articolul 110 TFUE.

51 Având în vedere toate cele de mai sus, se impune ca la întrebările adresate să se răspundă 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,

– că se opune ca statul membru respectiv să scutească de această taxă autovehiculele deja înmatriculate pentru care a fost plătită o taxă în vigoare anterior declarată incompatibilă cu dreptul Uniunii.

**Cu privire la efectele în timp ale hotărârii Curții**

52 În ipoteza în care hotărârea care urmează să fie pronunțată ar statua că un regim de taxare precum cel instituit prin Legea nr. 9/2012 în perioada pertinentă în cauza principală este incompatibil cu articolul 110 TFUE, guvernul român a solicitat Curții să limiteze în timp efectele hotărârii sale.

53 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 momentul intrării sale în vigoare. Rezultă că norma astfel interpretată poate și trebuie să fie aplicată raporturilor juridice născute și constituite înainte de hotărârea asupra cererii de interpretare dacă sunt întrunite și condițiile care permit supunerea litigiului privind aplicarea normei respective instanțelor competente (a se vedea în special Hotărârea Blaizot și alții, 24/86, EU:C:1988:43, punctul 27, Hotărârea Skov și Bilka, C-402/03, EU:C:2006:6, punctul 50, precum și Hotărârea Brzeziński, C-313/05, EU:C:2007:33, punctul 55).

54 Prin urmare, numai în mod excepțional, în aplicarea principiului general al securității juridice, inerent ordinii juridice a Uniunii, Curtea poate să fie determinată 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 Skov și Bilka, C-402/03, EU:C:2006:6, punctul 51, și Hotărârea Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, punctul 50).

55 În ceea ce privește riscul unor perturbări grave, trebuie amintit că existența unor consecințe financiare care ar rezulta pentru un stat membru dintr-o hotărâre preliminară nu justifică, prin ea însăși, limitarea în timp a efectelor acestei hotărâri (a se vedea în special Hotărârea Bidar, C-209/03, EU:C:2005:169, punctul 68, și Hotărârea Brzeziński, C-313/05, EU:C:2007:33, punctul 58). Statului membru care solicită o astfel de limitare îi revine obligația de a prezenta în fața Curții date cifrice care să stabilească riscul unor repercusiuni economice grave (Hotărârea Brzeziński, C-313/05, EU:C:2007:33, punctele 59 și 60, precum și Hotărârea Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, punctele 54 și 55).

56 În ceea ce privește repercusiunile economice care pot decurge dintr-o incompatibilitate cu articolul 110 TFUE a regimului de taxare instituit prin Legea nr. 9/2012 în perioada pertinentă, guvernul român a prezentat o estimare potrivit căreia restituirea cu dobândă a sumelor percepute în temeiul acestei legi în perioada menționată s-ar ridica la 181 349 488,05 lei românești (RON). Această repercusiune economică trebuie, potrivit guvernului menționat, să fie considerată gravă având în vedere dificultățile economice ale României.

57 Trebuie să se constate că estimarea prezentată de acest guvern nu permite, prin ea însăși, să se considere că economia românească riscă să fie serios perturbată de repercusiunile prezentei hotărâri. Condiția privind existența unor perturbări grave nu poate, în consecință, să fie considerată stabilită.

58 În aceste condiții, nu este necesar să se verifice dacă este îndeplinit criteriul privind buna-credință a celor interesați.

59 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**

60 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 (Marea Cameră) 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,**

**– că se opune ca statul membru respectiv să scutească de această taxă autovehiculele deja înmatriculate pentru care a fost plătită o taxă în vigoare anterior declarată incompatibilă cu dreptul Uniunii.**