



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a șaptea)

29 octombrie 2015 *

„Trimitere preliminară — Principiul nediscriminării — Articolul 18 TFUE — Cetățenia Uniunii — Articolul 20 TFUE — Libera circulație a persoanelor — Articolul 63 TFUE — Libera circulație a capitalurilor — Circulație rutieră — Conducători auto care au reședința în statul membru în cauză — Obligație de a prezenta pe loc dovada legalității utilizării unor vehicule înmatriculate în alt stat membru cu ocazia unui control al poliției”

În cauza C-583/14,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Szombathelyi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Tribunalul Administrativ și pentru Litigii de Muncă din Szombathely, Ungaria), prin decizia din 11 decembrie 2014, primită de Curte la 18 decembrie 2014, în procedura

Benjámín Dávid Nagy

împotriva

Vas Megyei Rendőr-főkapitányság,

CURTEA (Camera a șaptea),

compusă din domnul A. Arabadjiev, președintele Camerei a șasea, îndeplinind funcția de președinte al Camerei a șaptea, și domnii C. Lycourgos (raportor) și J. C. Bonichot, judecători,

avocat general: doamna J. Kokott,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru guvernul maghiar, de M. Tátrai și de G. Koós, în calitate de agenți;
- pentru Comisia Europeană, de E. Montaguti și de B. Béres, în calitate de agenți,

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

* Limba de procedură: maghiara.

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 18 TFUE și a articolului 20 alineatul (2) litera (a) TFUE.
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între domnul Nagy, pe de o parte, și Vas Megyei Rendőr-főkapitányság (Comisariatul central din provincia Vas, denumit în continuare „Comisariatul central”), pe de altă parte, în legătură cu o amendă administrativă pentru încălcarea reglementării naționale referitoare la utilizarea pe teritoriul maghiar a unui vehicul care are plăci de înmatriculare străine de către o persoană care are reședința pe acest teritoriu.

Cadrul juridic

- 3 În Ungaria, articolul 20 alineatul 1 litera l) și alineatul 4 din Legea nr. I din 1988 privind circulația pe drumurile publice (A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, denumită în continuare „Legea privind circulația pe drumurile publice”) prevede:

„1. Poate fi obligată la plata unei amenzi persoana care încalcă dispozițiile prezentei legi, precum și dispozițiile normelor speciale și ale actelor de drept comunitar privind deținerea sau utilizarea pe teritoriul maghiar a unor vehicule cu număr de înmatriculare străin de către persoane sau organisme cu reședința sau sediul în Ungaria.”

[...]

4. O amendă cuprinsă între 10 000 HUF și 800 000 HUF [forinți maghiari (aproximativ 32 de euro-2 500 de euro)] este aplicabilă persoanelor care încalcă dispozițiile alineatului 1 [...] litera l) [...]. Cuantumul maxim al amenzilor corespunzătoare [...] se stabilește printr-o normă specială [...].”

- 4 Potrivit articolului 25/B din această lege:

„1. Pot circula pe drumurile publice vehiculele [...] care au autorizație administrativă și număr de înmatriculare maghiare emise de autoritatea în domeniul traficului rutier, cu condiția ca:

- a) deținătorul vehiculului să aibă această calitate pe teritoriul național în conformitate cu dispozițiile din prezenta lege sau
- b) conducătorul vehiculului să aibă domiciliul pe teritoriul maghiar.

2. Dispozițiile de la alineatul 1 litera a) nu sunt aplicabile în cazul în care:

- a) deținătorul nu este o persoană fizică și își desfășoară activitatea obișnuită într-o țară străină în care dispune de un sediu (sucursală) înregistrat,

[...]

4. Dispozițiile de la alineatul 1 litera b) nu sunt aplicabile în cazul în care conducătorul vehiculului:

- a) nu are reședința obișnuită pe teritoriul maghiar;
- b) utilizează vehiculul pe teritoriul maghiar pentru o perioadă de maximum 30 de zile în decursul a șase luni, iar deținătorul a consimțit în scris la utilizarea acestuia printr-un document în care se precizează momentul intrării în posesia vehiculului și perioada pentru care se permite utilizarea sau

- c) a primit vehiculul utilizat pe teritoriul maghiar de la un deținător de naționalitate străină pentru a desfășura munca sa obișnuită.

[...]

5. Deținătorul sau conducătorul vehiculului trebuie să probeze în timpul controlului îndeplinirea cerințelor prevăzute la alineatele 2 și 4 prin intermediul unui act autentic sau al unui înscris sub semnătură privată având forță probantă, redactat în limba maghiară sau tradus în limba maghiară în formă legalizată sau nelegalizată.”

- 5 Articolul 12/A din Decretul guvernamental nr. 156/2009 de stabilire a cuantumului amenzilor aplicabile pentru încălcarea anumitor dispoziții referitoare la transportul rutier de mărfuri și de persoane și la circulația pe drumurile publice și de reglementare a competențelor administrative privind aplicarea amenzilor (A közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. Kormányrendelet) din 29 iulie 2009 prevede:

„1. Deținătorul pe teritoriul național care, nefiind persoană fizică, încalcă dispozițiile articolului 20 alineatul 1 litera l) din [Legea privind circulația pe drumurile publice] este pasibil de plata unei amenzi în cuantum de:

- a) 400 000 HUF [aproximativ 1 250 de euro] în cazul autoturismelor cu o capacitate cilindrică de până la 2 000 cm³;
- b) 800 000 HUF [aproximativ 2 500 de euro] în cazul autoturismelor cu o capacitate cilindrică de peste 2 000 cm³;
- c) 200 000 HUF [aproximativ 625 de euro] în cazul celorlalte vehicule.

2. O persoană fizică care încalcă dispozițiile articolului 20 alineatul 1 litera l) din [Legea privind circulația pe drumurile publice] este pasibilă de plata unei amenzi în valoare de jumătate din cuantumul amenzilor indicate la alineatul 1.

[...]”

Litigiul principal și întrebările preliminare

- 6 Domnul Nagy este un resortisant maghiar cu reședința în Ungaria, care, la data de 16 mai 2013, nu avea calitatea de lucrător în sensul dreptului Uniunii și nu dispunea de o reședință obișnuită în străinătate.
- 7 Fratele vitreg al domnului Nagy, resortisant maghiar cu reședința în Austria, este unul dintre asociați și reprezentant legal al Alpen-Reisen Horváth OG (denumită în continuare „Alpen-Reisen”), societate înregistrată în Austria.
- 8 Prin contractul încheiat la 3 decembrie 2010, Alpen-Reisen l-a autorizat pe domnul Nagy să utilizeze, începând cu 7 decembrie 2010 și până la momentul revocării autorizației, un autoturism cu număr de înmatriculare austriac.
- 9 Domnul Nagy nu era în mod permanent în posesia vehiculului menționat, ci îl utiliza ocazional, atunci când fratele său vitreg îi solicita să efectueze anumite sarcini legate de activitatea Alpen-Reisen. Această societate era cea care suporta costurile de întreținere a vehiculului.

- 10 La 16 mai 2013, domnul Nagy circula în Szombathely (Ungaria) cu autoturismul în discuție, când a fost supus unui control de poliție. În cursul controlului, domnul Nagy a explicat că fratele său vitreg îi împrumutase vehiculul menționat pentru a-l putea utiliza în Ungaria, dar nu a putut prezenta la fața locului contractul care îi conferea dreptul de utilizare a vehiculului respectiv. În consecință, agenții de poliție au reținut plăcile de înmatriculare, precum și autorizația administrativă de circulație a vehiculului menționat.
- 11 Prin decizia din 30 mai 2013, Comisariatul de poliție din Szombathely (Szombathelyi Rendőrkapitányság) i-a aplicat domnului Nagy o amendă administrativă de 400 000 HUF (aproximativ 1 250 de euro) pentru încălcarea reglementării privind utilizarea pe teritoriul național maghiar a unor vehicule cu număr de înmatriculare străin de către persoane cu reședința în Ungaria.
- 12 Domnul Nagy a formulat o contestație administrativă împotriva acestei decizii la Comisariatul central. În susținerea acesteia, el a invocat faptul că deținea o autorizare din partea fratelui său vitreg pentru a conduce vehiculul în discuție și că dispozițiile de drept maghiar care au stat la baza aplicării amenziilor încalcă dreptul Uniunii și în special principiul liberei circulații a persoanelor. În această privință, el a făcut referire la cauza în care ulterior s-a pronunțat Ordonanța Kovács (C-5/13, EU:C:2013:705), care se afla în acel moment pe rolul Curții și care viza aceeași reglementare maghiară.
- 13 Prin decizia din 15 iulie 2013, Comisariatul central a confirmat decizia Comisariatului de poliție din Szombathely. Comisariatul central a constatat printre altele că domnul Nagy nu a putut să prezinte pe loc un document care să dovedească utilizarea legală a vehiculului pe teritoriul național.
- 14 Domnul Nagy a formulat o acțiune împotriva acestei decizii a Comisariatului central în fața Szombathelyi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Tribunalul Administrativ și pentru Litigii de Muncă din Szombathely). În susținerea acestei acțiuni, el susține că articolul 20 alineatul 1 litera l) și articolul 25/B alineatul 1 litera b) din Legea privind circulația pe drumurile publice, pe care se întemeiază decizia Comisariatului central din 15 iulie 2013, încalcă dreptul Uniunii. El a prezentat, în această privință, contractul încheiat la 3 decembrie 2010 privind autorizarea folosirii vehiculului în cauză și a afirmat că nu a desfășurat niciodată o activitate profesională.
- 15 Instanța de trimitere a suspendat procedura în cauza principală până la pronunțarea Ordonanței Kovács (C-5/13, EU:C:2013:705). Potrivit acesteia, Curtea a decis că articolul 45 TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări a unui stat membru, care este aceeași cu cea în discuție în litigiul principal, care prevede că, în principiu, în rețeaua rutieră a acestui stat membru nu pot circula decât vehiculele care dispun de o autorizație administrativă și de plăci de înmatriculare emise de statul membru menționat și că rezidentul acestui stat care intenționează să se prevaleze de o derogare de la această normă, întemeiată pe faptul că utilizează un vehicul pus la dispoziția sa de angajatorul stabilit într-un alt stat membru, trebuie să fie în măsură să dovedească pe loc, cu ocazia unui control al poliției, că îndeplinește condițiile pentru aplicarea acestei derogări, astfel cum sunt prevăzute de reglementarea națională în cauză, sub sancțiunea aplicării imediate și fără posibilitate de scutire a unei amenzi echivalente cu cea aplicabilă în cazul încălcării obligației de înmatriculare.
- 16 Dat fiind că domnul Kovács avea calitatea de lucrător, în sensul dreptului Uniunii, Curtea a furnizat instanței de trimitere care o sesizase în această cauză un răspuns în raport cu articolul 45 TFUE, iar nu cu articolele 18 TFUE și 20 TFUE, care fuseseră de asemenea vizate în cererea de decizie preliminară.
- 17 În urma reluării procedurii în cauza principală, domnul Nagy a prezentat fapte complementare potrivit cărora, la solicitarea fratelui său vitreg, în calitate de membru de familie auxiliar, ajută în mod regulat la efectuarea unor sarcini legate de activitatea Alpen-Reisen, care necesitau trecerea frontierei dintre Ungaria și Austria, însă care nu erau remunerate. Potrivit instanței de trimitere, în ziua în care a fost supus controlului poliției, domnul Nagy trebuia să efectueze astfel de sarcini.

18 În aceste condiții, Szombathelyi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Tribunalul Administrativ și pentru Litigii de Muncă din Szombathely) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

- „1) Articolul 18 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări a unui stat membru precum cea în discuție în litigiul principal, potrivit căreia, ca regulă generală, pot circula pe drumurile publice în statul membru respectiv doar autovehiculele care dispun de o autorizație administrativă și de număr de înmatriculare emise de statul membru menționat, iar o persoană cu reședința în acest stat membru, care nu are calitatea de lucrător în sensul dreptului Uniunii și care solicită exceptarea de la aplicarea normei menționate în temeiul faptului că utilizează un vehicul care i-a fost pus la dispoziție de un operator economic cu sediul în alt stat membru, trebuie să fie în măsură să demonstreze pe loc, la un control al poliției, că sunt îndeplinite condițiile prevăzute de legislația menționată a statului membru în cauză, sub sancțiunea aplicării imediate a unei amenzi de care nu există posibilitatea de a fi exonerat și al cărei quantum este echivalent cu amenda aplicabilă în cazul neîndeplinirii obligației de înmatriculare a vehiculului?
- 2) Articolul 20 alineatul (2) litera (a) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări a unui stat membru precum cea în discuție în litigiul principal, potrivit căreia, ca regulă generală, pot circula pe drumurile publice în statul membru respectiv doar autovehiculele care dispun de o autorizație administrativă și de număr de înmatriculare emise de statul membru menționat, iar o persoană cu reședința în acest stat membru, care nu are calitatea de lucrător în sensul dreptului Uniunii și care solicită exceptarea de la aplicarea normei menționate în temeiul faptului că utilizează un vehicul care i-a fost pus la dispoziție de un operator economic cu sediul în alt stat membru, trebuie să fie în măsură să demonstreze pe loc, la un control al poliției, că sunt îndeplinite condițiile prevăzute de legislația menționată a statului membru în cauză, sub sancțiunea aplicării imediate a unei amenzi de care nu există posibilitatea de a fi exonerat și al cărei quantum este echivalent cu amenda aplicabilă în cazul neîndeplinirii obligației de înmatriculare a vehiculului?”

Cu privire la întrebările preliminare

- 19 Prin intermediul întrebărilor formulate, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă articolul 18 TFUE și articolul 20 alineatul (2) litera (a) TFUE se opun unei reglementări naționale care prevede că, în principiu, în rețeaua rutieră a statului membru respectiv nu pot circula decât vehiculele care dispun de o autorizație administrativă și de plăci de înmatriculare emise de acest stat membru și că, dacă unul dintre rezidenții acestui stat intenționează să se prevaleze de o derogare de la această normă, întemeiată pe faptul că utilizează un vehicul pus la dispoziția sa de deținătorul vehiculului menționat, stabilit într-un alt stat membru, acest rezident trebuie să fie în măsură să dovedească pe loc, cu ocazia unui control al poliției, că îndeplinește condițiile pentru aplicarea acestei derogări, astfel cum sunt prevăzute de reglementarea națională în cauză, sub sancțiunea aplicării imediate și fără posibilitate de scutire a unei amenzi echivalente cu cea aplicabilă în cazul încălcării obligației de înmatriculare.
- 20 Cu titlu introductiv, trebuie arătat că, chiar dacă pe plan formal instanța de trimitere și-a limitat întrebările la interpretarea articolului 18 TFUE și a articolului 20 alineatul (2) litera (a) TFUE, o asemenea împrejurare nu împiedică Curtea să îi furnizeze toate elementele de interpretare a dreptului Uniunii care pot fi utile pentru soluționarea cauzei cu care este sesizată, indiferent dacă această instanță s-a referit sau nu la acestea în enunțul întrebării sale (a se vedea în acest sens Hotărârea ING. AUER, C-251/06, EU:C:2007:658, punctul 38, precum și Hotărârea van Putten și alții, C-578/10-C-580/10, EU:C:2012:246, punctul 23).

- 21 Astfel, trebuie să se răspundă la întrebările adresate în lumina tuturor dispozițiilor tratatului și ale dreptului derivat care ar putea fi relevante în raport cu problema ridicată (a se vedea în acest sens Hotărârea Mutsch, 137/84, EU:C:1985:335, punctul 10, precum și Hotărârea van Putten și alții, C-578/10-C-580/10, EU:C:2012:246, punctul 24).
- 22 Din dosarul prezentat Curții reiese că domnul Nagy a utilizat în rețeaua rutieră maghiară, în calitate de rezident, un vehicul înmatriculat în alt stat membru și care i-a fost împrumutat cu titlu gratuit de societatea austriacă Alpen-Reisen, în care fratele vitreg al domnului Nagy este unul dintre asociați și reprezentantul legal.
- 23 Or, astfel cum arată în mod întemeiat Comisia Europeană, Curtea a statuat deja, în privința unui împrumut consimțit între cetățeni rezidenți ai unor state membre diferite, că împrumutul transfrontalier, cu titlu gratuit, al unui autovehicul reprezintă circulație a capitalurilor în sensul articolului 63 TFUE (a se vedea în acest sens Hotărârea van Putten și alții, C-578/10-C-580/10, EU:C:2012:246, punctele 28 și 36).
- 24 Întrucât articolul 63 TFUE este aplicabil și prevede norme specifice de nediscriminare, articolul 18 TFUE nu este, prin urmare, aplicabil (a se vedea în acest sens Hotărârea Missionswerk Werner Heukelbach, C-25/10, EU:C:2011:65, punctul 19).
- 25 În aceste condiții, este necesar să se examineze întrebările adresate mai întâi în lumina articolului 63 TFUE, iar ulterior, dacă este cazul, în raport cu articolul 20 alineatul (2) litera (a) TFUE.
- 26 În această privință, trebuie amintit că constituie astfel de restricții, în sensul articolului 63 alineatul (1) TFUE, măsurile impuse de un stat membru care sunt de natură să descurajeze rezidenții săi să contracteze împrumuturi în alte state membre (a se vedea în acest sens Hotărârea Comisia/Belgia, C-478/98, EU:C:2000:497, punctul 18, precum și Hotărârea van Putten și alții, C-578/10-C-580/10, EU:C:2012:246, punctul 40).
- 27 La punctul 29 din Ordonanța Kovács (C-5/13, EU:C:2013:705), care privea aceeași reglementare maghiară precum cea în discuție în litigiul principal, Curtea a decis că această reglementare echivalează, prin consecințele sale, cu menținerea obligației de înmatriculare a vehiculului în Ungaria.
- 28 Astfel, această reglementare impune unui conducător auto precum reclamantul din litigiul principal să aibă în permanență în posesia sa documentele care dovedesc îndeplinirea condițiilor derogatorii de la obligația de înmatriculare, sub sancțiunea unei amenzi în același quantum cu cea care s-ar aplica unei persoane care ar fi încălcat obligația de înmatriculare a unui vehicul. O astfel de sancțiune este vădit disproporționată în raport cu încălcarea în discuție în litigiul principal, care este în mod clar mai puțin gravă decât cea care constă în neînmatricularea unui vehicul (a se vedea în acest sens Ordonanța Kovács, C-5/13, EU:C:2013:705, punctele 25 și 28).
- 29 În această privință, este necesar să se arate că situația unui rezident maghiar care utilizează în rețeaua rutieră a acestui stat membru un vehicul care este înmatriculat în acest stat și pus la dispoziția sa cu titlu gratuit este comparabilă în mod obiectiv cu cea a aceluiași rezident care utilizează în aceleași condiții un vehicul înmatriculat în alt stat membru. Or, utilizarea unui vehicul împrumutat cu titlu gratuit nu este supusă obligațiilor vizate la punctul anterior din prezenta hotărâre atunci când este vorba despre un vehicul înmatriculat în Ungaria.
- 30 Astfel, cu excepția cazului în care vehiculul înmatriculat în alt stat membru este destinat a fi utilizat cu titlu permanent în principal pe teritoriul maghiar sau este utilizat în fapt în acest mod, aspect a cărui verificare revine în sarcina instanței de trimitere, o reglementare națională precum cea în discuție în litigiul principal constituie o restricție privind libera circulație a capitalurilor în sensul articolului 63 alineatul (1) TFUE (a se vedea în acest sens Hotărârea van Putten și alții, C-578/10-C-580/10, EU:C:2012:246, punctul 50).

- 31 Reiese dintr-o jurisprudență constantă a Curții că o astfel de restricție privind una dintre libertățile fundamentale garantate de Tratatul FUE nu poate fi admisă decât dacă urmărește un obiectiv legitim compatibil cu tratatul menționat și dacă se justifică prin motive imperative de interes general. În acest caz trebuie, în plus, ca punerea în aplicare a unei asemenea măsuri să fie de natură să asigure realizarea obiectivului în cauză și să nu depășească ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv (a se vedea în special Ordonanța Kovács, C-5/13, EU:C:2013:705, punctul 31 și jurisprudența citată).
- 32 Or, Curtea a statuat, la punctul 34 din Ordonanța Kovács (C-5/13, EU:C:2013:705), că, deși o reglementare precum cea în discuție în litigiul principal este de natură să asigure realizarea obiectivului de combatere a fraudei fiscale în domeniile taxei de înmatriculare și taxei pe autovehicule, aceasta trebuie să fie totuși considerată ca depășind ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.
- 33 Astfel, la fel ca în împrejurările de fapt care au determinat pronunțarea Ordonanței Kovács (C-5/13, EU:C:2013:705), niciun element din dosarul prezentat Curții nu permite să se concluzioneze că, în împrejurări precum cele în discuție în litigiul principal, obiectivul combaterii fraudei fiscale poate fi atins numai dacă documentele care dovedesc îndeplinirea condițiilor derogatorii de la obligația de înmatriculare sunt prezentate chiar la momentul controlului rutier, sub sancțiunea aplicării unei amenzi echivalente cu cea aplicabilă în cazul încălcării obligației de înmatriculare, și că un astfel de obiectiv nu ar mai putea fi atins dacă aceste documente ar fi prezentate, precum în cauza principală, într-un termen scurt după acest control (Ordonanța Kovács, C-5/13, EU:C:2013:705, punctul 35).
- 34 În ceea ce privește justificările legate de cerința eficacității controalelor rutiere, invocate de guvernul maghiar în observațiile sale scrise, trebuie amintit că reglementarea națională în discuție în litigiul principal impune o amendă de un quantum considerabil prin care se urmărește în mod specific sancționarea nerespectării obligației de înmatriculare. Or, o astfel de măsură depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului eficacității controalelor rutiere (a se vedea în acest sens Ordonanța Kovács, C-5/13, EU:C:2013:705, punctul 38).
- 35 În această privință, guvernul maghiar susține că cerința proporționalității restricției, care Curtea considerase că nu era îndeplinită în cauza în care s-a pronunțat Ordonanța Kovács (C-5/13, EU:C:2013:705), ar fi îndeplinită în împrejurări precum cele din litigiul principal, în care este vorba despre un „cetățean al Uniunii”, în sensul articolului 20 TFUE, care nu are calitatea de „lucrător” în sensul articolului 45 TFUE. Astfel, posibilitățile de control utilizate de autoritățile naționale competente ar fi mai reduse, iar riscul de fraudă privind reglementarea națională în discuție în litigiul principal, mai precis în ceea ce privește condițiile de scutire de la obligația de înmatriculare prevăzute la articolul 25/B din Legea privind circulația pe drumurile publice, ar fi crescut în cazul cetățeanului Uniunii care nu are calitatea de lucrător. Cu toate acestea, o asemenea diferență de situație între lucrători și ceilalți cetățeni ai Uniunii în ceea ce privește posibilitățile de control, presupunând că ar fi dovedită, nu poate în niciun caz să justifice, în numele obiectivului de eficacitate a controalelor rutiere, aplicarea unei amenzi precum cea prevăzută de această reglementare națională.
- 36 Din considerațiile care precedă, reiese că reglementarea în discuție în litigiul principal nu respectă principiul liberei circulații a capitalurilor, în sensul articolului 63 TFUE și, prin urmare, nu este necesar să se răspundă la întrebările adresate în raport cu articolul 20 alineatul (2) litera (a) TFUE.
- 37 În consecință, trebuie să se răspundă la întrebările adresate că articolul 63 alineatul (1) TFUE se opune unei reglementări naționale care prevede că, în principiu, în rețeaua rutieră a statului membru respectiv nu pot circula decât vehiculele care dispun de o autorizație administrativă și de plăci de înmatriculare emise de acest stat membru și că, dacă unul dintre rezidenții acestuia intenționează să se prevaleze de o derogare de la această normă, întemeiată pe faptul că utilizează un vehicul pus la dispoziția sa de deținătorul vehiculului menționat stabilit într-un alt stat membru, acest rezident trebuie să fie în măsură să dovedească pe loc, cu ocazia unui control al poliției, că îndeplinește condițiile pentru

aplicarea acestei derogări, astfel cum sunt prevăzute de reglementarea națională în cauză, sub sancțiunea aplicării imediate și fără posibilitate de scutire a unei amenzi echivalente cu cea aplicabilă în cazul încălcării obligației de înmatriculare.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 38 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 șaptea) declară:

Articolul 63 alineatul (1) TFUE se opune unei reglementări naționale care prevede că, în principiu, în rețeaua rutieră a statului membru respectiv nu pot circula decât vehiculele care dispun de o autorizație administrativă și de plăci de înmatriculare emise de acest stat membru și că, dacă unul dintre rezidenții acestuia intenționează să se prevaleze de o derogare de la această normă, întemeiată pe faptul că utilizează un vehicul pus la dispoziția sa de deținătorul vehiculului menționat stabilit într-un alt stat membru, acest rezident trebuie să fie în măsură să dovedească pe loc, cu ocazia unui control al poliției, că îndeplinește condițiile pentru aplicarea acestei derogări, astfel cum sunt prevăzute de reglementarea națională în cauză, sub sancțiunea aplicării imediate și fără posibilitate de scutire a unei amenzi echivalente cu cea aplicabilă în cazul încălcării obligației de înmatriculare.

Semnături