

TATU

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera întâi)

7 aprilie 2011*

În cauza C-402/09,

având ca obiect o cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată în temeiul articolului 234 CE de Tribunalul Sibiu (România), prin decizia din 18 iunie 2009, primită de Curte la 16 octombrie 2009, în procedura

Ioan Tatu

împotriva

Statului român prin Ministerul Finanțelor și Economiei,

Direcției Generale a Finanțelor Publice Sibiu,

Administrației Finanțelor Publice Sibiu,

* Limba de procedură: româna.

Administrației Fondului pentru Mediu,

Ministerului Mediului,

CURTEA (Camera întâi),

compusă din domnul A. Tizzano, președinte de cameră, domnii J.-J. Kasel, M. Ilešič (raportor), E. Levits și M. Safjan, judecători,

avocat general: doamna E. Sharpston,
grefier: doamna R. Șereș, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 28 octombrie 2010,

luând în considerare observațiile prezentate:

— pentru domnul Tatu, de D. Târșia, avocat;

— pentru guvernul român, de domnul A. Popescu și de doamna E. Gane, în calitate de agenți, precum și de domnul V. Angelescu, în calitate de consilier;

- pentru guvernul ceh, de domnul M. Smolek și de doamna K. Havlíčková, în calitate de agenți;

- pentru Comisia Europeană, de domnul D. Triantafyllou și de doamna L. Bouyon, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 27 ianuarie 2011,

pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare privește interpretarea articolului 90 CE.

- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între domnul Tatu, pe de o parte, și Statul român prin Ministerul Finanțelor și Economiei, Direcția Generală a Finanțelor Publice Sibiu, Administrația Finanțelor Publice Sibiu, Administrația Fondului pentru Mediu și Ministerul Mediului, pe de altă parte, cu privire la o taxă pe care domnul Tatu a trebuit să o achite cu ocazia înmatriculării unui autovehicul provenit dintr-un alt stat membru.

Cadrul juridic

Reglementarea 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 „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 Norma „Euro 2” a fost instituită începând de la 1 ianuarie 1996. Legiuitorul comunitar a introdus, în continuare, noi norme. În temeiul Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (JO L 171, p. 1), limita în vigoare în prezent este cea a normei „Euro 5”, iar instituirea unei norme „Euro 6” este prevăzută pentru anul 2014.
- 5 Pe de altă parte, 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).

Reglementarea națională

- 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”), care a intrat în vigoare la 1 iulie 2008, instituie, la articolul 3, o taxă pe poluare pentru autovehiculele din categoriile M1-M3 și N1-N3.

- 7 Potrivit preambulului OUG nr. 50/2008, această taxă face parte din măsurile „pentru îmbunătățirea calității aerului și pentru încadrarea în valorile limită prevăzute în legislația [Uniunii] în acest domeniu” și este instituită astfel încât să „asigure respectarea normelor de [drept al Uniunii] aplicabile, inclusiv a jurisprudenței Curții de Justiție a [Uniunii Europene]”.

- 8 Articolul 1 din OUG nr. 50/2008 prevede:

„(1) Prezenta ordonanță de urgență stabilește cadrul legal pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, denumită în continuare taxă, care constituie venit la bugetul Fondului pentru mediu și se gestionează de Administrația Fondului pentru Mediu, în vederea finanțării programelor și proiectelor pentru protecția mediului.

(2) Din sumele colectate potrivit prezentei ordonanțe de urgență se finanțează programe și proiecte pentru protecția mediului, după cum urmează:

- a) Programul de stimulare a înnoirii parcului auto național;
- b) Programul național de îmbunătățire a calității mediului prin realizarea de spații verzi în localități;
- c) proiecte de înlocuire sau completare a sistemelor clasice de încălzire cu sisteme care utilizează energie solară, energie geotermală și energie eoliană;
- d) proiecte privind producerea energiei din surse regenerabile [...]

[...]"

- 9) Potrivit articolului 4 litera a) din OUG nr. 50/2008, obligația de plată a taxei intervine „cu ocazia primei înmatriculări a unui autovehicul în România”. Articolul 5 alineatele (1) și (2) din această ordonanță prevede că „[t]axa se calculează de autoritatea fiscală competentă” și că „[p]entru stabilirea taxei, persoana fizică sau persoana juridică [...] care intenționează să efectueze înmatricularea autovehiculului va depune documentele din care rezultă elementele de calcul al taxei, prevăzute în normele metodologice de aplicare a prezentei ordonanțe de urgență”.

- 10 Articolul 5 alineatul (3) din OUG nr. 50/2008 prevede că „[v]aloarea în lei a taxei se determină pe baza cursului de schimb valutar stabilit în prima zi lucrătoare a lunii octombrie din anul precedent și publicat în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*”. Astfel, primul curs de schimb aplicabil a fost cel publicat în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* din 2 octombrie 2007 (JO C 230, p. 2), potrivit căruia 1 euro valora 3,3565 lei.
- 11 Articolul 6 din OUG nr. 50/2008 prevede:

„(1) Suma de plată reprezentând taxa se calculează [...] după cum urmează:

[...]

- b) pentru autovehiculele din categoria M1, cu norma de poluare non-Euro, Euro 1 sau Euro 2, după formula:

$$\text{Suma de plată} = C \times D \times (100 - E) : 100$$

în care:

C = cilindree (capacitatea cilindrică);

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

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

[...]

(3) Cota fixă de reducere prevăzută în anexa nr. 4 este stabilită în funcție de vechimea autovehiculului, de rulajul mediu anual, de starea tehnică și nivelul de dotare al autovehiculului. Cu ocazia calculului taxei vor fi acordate reduceri suplimentare față de cota fixă, în funcție de abaterile de la situația standard a elementelor care au stat la baza stabilirii cotei fixe, în condițiile prevăzute în normele metodologice de aplicare a prezentei ordonanțe de urgență.

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

[...]”

¹² Potrivit articolului 10 din OUG nr. 50/2008:

„(1) Suma reprezentând taxa poate fi contestată atunci când persoana care urmează să înmatriculeze un autovehicul rulat poate face dovada că autovehiculul său s-a depreciat într-o măsură mai mare decât cea indicată de grila fixă 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 art. 6 alin. (3).

(3) În caz de contestare, caracteristicile autovehiculului rulat prevăzute la alin. (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 de aplicare a prezentei ordonanțe de urgență.

(4) Tariful privind efectuarea expertizei tehnice se stabilește de Regia Autonomă «Registrul Auto Român» în funcție de operațiunile aferente expertizei 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 alin. (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 autorității fiscale competente.

(7) La primirea documentului prevăzut la alin. (6), autoritatea fiscală competentă va proceda la recalcularea sumei de plată reprezentând taxa, care poate conduce la restituirea diferenței de taxă față de cea plătită cu ocazia înmatriculării.

(8) Persoana nemulțumită de răspunsul primit la contestație se poate adresa instanțelor de judecată competente, potrivit legii.

[...]”

13 Anexa nr. 4 la OUG nr. 50/2008 are următorul cuprins:

Grilă privind cotele de reducere a taxei

Vechimea autovehiculului	Cota de reducere (%)
1	2
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

TATU

> 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-15 ani inclusiv	93
peste 15 ani	95

- 14 Normele metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule au fost adoptate la 24 iunie 2008 (*Monitorul Oficial al României*, Partea I, nr. 480 din 30 iunie 2008, denumite în continuare „normele metodologice”).
- 15 Articolul 3 alineatele (5) și (6) din normele metodologice prevede:

„(5) Taxa se achită în lei de contribuabili, prin virament sau în numerar, la unitățile Trezoreriei Statului din cadrul organului fiscal la care aceștia sunt înregistrați ca plătitori de impozite și taxe sau își au domiciliul fiscal, în contul [...] «Disponibil din taxe pe poluare pentru autovehicule» [...].

(6) În ultima zi lucrătoare a lunii, unitățile Trezoreriei Statului transferă în contul [...] «Disponibil al fondului pentru mediu», deschis pe numele Administrației Fondului pentru Mediu la Trezoreria Sectorului 6, sumele colectate [...].”

- 16 Articolul 4 din normele metodologice, care figurează în capitolul IV din acestea, intitulat „Calculul taxei”, prevede, la alineatele (4) și (5), următoarele:

„(4) Elementele pe baza cărora au fost stabilite cotele de reducere a taxei aferente unui autovehicul considerat «standard», prevăzute în anexa nr. 4 la [OUG nr. 50/2008], sunt:

a) vechimea, calculată ca diferență între data la care se efectuează calculul și data primei înmatriculări;

b) rulajul mediu anual:

— M1 – 15 000 km

— N1 – 30 000 km

— M2 și N2 – 60 000 km

— M3 și N3 – 100 000 km

c) 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;

d) dotare: aer condiționat, ABS și airbag.

(5) În cazul autovehiculelor rulate care se înmatriculează pentru prima dată în România, data primei înmatriculări utilizată la calculul taxei este cea înscrisă la rubrica corespunzătoare a documentului de înmatriculare străin.”

17 Articolul 5 din normele metodologice, care figurează în capitolul V din acestea, intitulat „Determinarea deprecierii reale a unui autovehicul rulat”, prevede:

„(1) Suma reprezentând taxa ce urmează a fi plătită, calculată potrivit prevederilor art. 6 din [OUG nr. 50/2008], poate fi ajustată atunci când persoana care solicită înmatricularea 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, prevăzut la art. 4 alin. (4) lit. b).

(2) În cazul prevăzut la alin. (1), calculul taxei se face pe baza cotei de reducere rezultate din cota prevăzută în anexa nr. 4 la [OUG nr. 50/2008], majorată cu reducerea suplimentară prevăzută în anexa nr. 1. [...]

(3) Rulajul mediu anual real se calculează prin raportarea rulajului afișat de indicatorul de kilometraj al autovehiculului la [vechime] [...]

[...]

(6) Suma reprezentând taxa ce urmează a fi plătită [...] poate fi ajustată și atunci când persoana care solicită înmatricularea unui autovehicul rulat face dovada, pe baza expertizei tehnice efectuate de Regia Autonomă «Registrul Auto Român», că deprecierea autovehiculului rulat este mai mare decât cea indicată de grila fixă prevăzută în anexa nr. 4 la [OUG nr. 50/2008].

[...]”

18 Anexa nr. 1 la normele metodologice cuprinde următorul tabel:

Grilă privind cotele de reducere suplimentară în funcție de rulajul mediu anual real al autovehiculului

Categoria de autovehicul	Diferența dintre rulajul mediu anual real și rulajul mediu anual standard (km)	Cota de reducere suplimentară (%)
M1	<5 000	0
	5 001 – 10 000	1,0
	10 001 – 15 000	1,5
	15 001 – 20 000	2,0
	20 001 – 25 000	2,5
	25 001 – 30 000	3,0
	>30 001	3,5

Categoria de autovehicul	Diferența dintre rulajul mediu anual real și rulajul mediu anual standard (km)	Cota de reducere suplimentară (%)
N1	<10 000	0
	10 001 – 20 000	1,0
	20 001 – 30 000	1,5
	30 001 – 40 000	2,0
	40 001 – 50 000	2,5
	>50 001	3,0
M2 și N2	<15 000	0
	15 001 – 30 000	1,0
	30 001 – 45 000	1,5
	45 001 – 60 000	2,0
	60 001 – 75 000	2,5
	>75 001	3,0
M3 și N3	<25 000	0
	25 001 – 50 000	1,0
	50 001 – 100 000	1,5
	100 001 – 150 000	2,0
	150 001 – 200 000	2,5
	>200 001	3,0

Acțiunea principală și întrebarea preliminară

- 19 În cursul lunii iulie 2008, domnul Tatu, resortisant român care locuiește în statul său membru de origine, a cumpărat un automobil de ocazie în Germania. Acest vehicul figurează printre vehiculele din categoria M1, are o capacitate cilindrică de 2 155 cm³ și respectă, având în vedere emisiile pe care le produce, norma de poluare Euro 2. Acest vehicul a fost fabricat în 1997 și a fost înmatriculat în Germania în același an.
- 20 Domnul Tatu a dorit să înmatriculeze vehiculul menționat mai sus în România. Domnul Tatu a trebuit, în acest scop, să plătească suma de 7 595 de lei ca taxă pe poluare în temeiul OUG nr. 50/2008, conform unei decizii emise la 27 octombrie 2008 de Administrația Finanțelor Publice Sibiu.

- 21 Prin actul de sesizare a instanței depus la 17 decembrie 2008 la Tribunalul Sibiu, domnul Tatu a solicitat ca pârâtele să fie obligate să îi restituie suma menționată. În susținerea acțiunii sale, acesta a invocat faptul că taxa în cauză este incompatibilă cu dreptul Uniunii, în special întrucât este aplicată autovehiculelor de ocazie importate în România dintr-un alt stat membru și înmatriculate pentru prima dată în România, în condițiile în care, în cazul vehiculelor similare deja înmatriculate în România, această taxă nu mai este aplicată cu ocazia revânzării lor ca vehicule de ocazie. Vehiculele de ocazie importate ar fi astfel impozitate mai împovăraător decât vehiculele similare deja înmatriculate în România, ceea ce ar orienta cumpărătorii români către achiziționarea acestora din urmă.
- 22 Importanța discriminării ar fi ilustrată de circumstanțele acțiunii principale, autovehiculul de ocazie în cauză fiind cumpărat în Germania la prețul de 6 600 de euro și supus, la înmatricularea în România, unei taxe care se ridică la 7 595 de lei, sumă ce reprezintă peste 2 200 de euro. Valoarea taxei achitate ar depăși astfel considerabil valoarea reziduală a taxei incluse în valoarea unui vehicul similar deja înmatriculat în România.
- 23 Domnul Tatu a arătat de asemenea că obiectivul OUG nr. 50/2008, respectiv protecția mediului, ar fi putut fi realizat prin măsuri mai adecvate, precum instituirea unei taxe pe poluare pentru toate autovehiculele aflate în circulație, iar nu numai pentru cele înmatriculate începând de la 1 iulie 2008.
- 24 Tribunalul Sibiu confirmă că taxa instituită prin OUG nr. 50/2008 nu este aplicată decât autovehiculelor înmatriculate pentru prima dată în România începând de la 1 iulie 2008, data intrării în vigoare a acestei ordonanțe, iar nu celor care se aflau, anterior acestei date, deja în circulație pe teritoriul român.

- 25 Acesta expune, în final, modificările ulterioare aduse OUG nr. 50/2008, dintre care primele, introduse prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 208/2008 din 4 decembrie 2008 pentru stabilirea unor măsuri privind taxa pe poluare pentru autovehicule (*Monitorul Oficial al României*, Partea I, nr. 825 din 8 decembrie 2008, denumită în continuare „OUG nr. 208/2008”), au intrat în vigoare începând de la 15 decembrie 2008.
- 26 În aceste condiții, Tribunalul Sibiu a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Contravin dispozițiile OUG nr. 50/2008, cu modificările ulterioare, dispozițiilor articolului 90 CE; se instituie într-adevăr o măsură vădit discriminatorie?”

Cu privire la întrebarea preliminară

- 27 Trebuie arătat încă de la început că, deși orice întrebare preliminară privind dreptul Uniunii beneficiază de o prezumție de relevanță, Curtea nu poate totuși să răspundă atunci când este evident că interpretarea dreptului comunitar solicitată nu are nicio legătură cu realitatea sau cu obiectul acțiunii principale (a se vedea în acest sens, în special, Hotărârea din 5 decembrie 2006, *Cipolla și alții*, C-94/04 și C-202/04, Rec., p. I-11421, punctul 25, Hotărârea din 1 iunie 2010, *Blanco Pérez și Chao Gómez*, C-570/07 și C-571/07, Rep., p. I-4629, punctul 36, precum și Hotărârea din 2 decembrie 2010, *Jakubowska*, C-225/09, Rep., p. I-12329, punctul 28).

- 28 În speță, din dosar reiese că reglementarea națională aplicabilă acțiunii principale este OUG nr. 50/2008 în versiunea sa inițială, având în vedere că autovehiculului în cauză în acțiunea menționată i-a fost aplicată taxa pe poluare la 27 octombrie 2008. Astfel, potrivit explicațiilor furnizate în decizia de trimitere, OUG nr. 50/2008 a intrat în vigoare la 1 iulie 2008, iar modificările aduse acestei ordonanțe prin OUG nr. 208/2008 nu au intrat în vigoare decât începând de la 15 decembrie 2008.
- 29 Prin urmare, pentru a oferi un răspuns util instanței de trimitere, întrebarea adresată trebuie înțeleasă în sensul că aceasta urmărește să se stabilească dacă articolul 90 CE se opune unui regim de impozitare precum cel instituit prin OUG nr. 50/2008, în versiunea sa inițială.
- 30 Având în vedere această precizare, precum și obiectul taxei prevăzute de OUG nr. 50/2008, este necesar să se considere că instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă articolul 110 TFUE, al cărui text este identic cu cel al articolului 90 CE, trebuie interpretat în sensul că se opune ca un stat membru să instituie o taxă pe poluare care se aplică unor autovehicule cu ocazia primei lor înmatriculări în acest stat membru.
- 31 Domnul Tatu invocă, printr-o argumentație care corespunde celei prezentate în fața instanței de trimitere și rezumată la punctele 21-23 din prezenta hotărâre, incompatibilitatea unei taxe precum cea în cauză în acțiunea principală cu articolul 110 TFUE. Guvernul ceh împărtășește acest punct de vedere. Guvernul român și Comisia Europeană susțin teza opusă.
- 32 Astfel cum a amintit avocatul general la punctul 20 și următoarele din concluzii, o taxă încasată de un stat membru cu ocazia înmatriculării unor autovehicule pe teritoriul său în vederea unei puneri în circulație nu constituie nici o taxă vamală, nici o taxă cu efect echivalent unei taxe vamale în sensul articolelor 28 TFUE și 30 TFUE. O astfel de taxă este un impozit intern și trebuie, așadar, examinată în raport cu articolul 110 TFUE (a se vedea în special Hotărârea din 17 iunie 2003, De Danske

Bilimportører, C-383/01, Rec., p. I-6065, punctul 34, precum și Hotărârea din 5 octombrie 2006, Nádásdi și Németh, C-290/05 și C-333/05, Rec., p. I-10115, punctele 38-41).

- ³³ Pe de altă parte, întrucât domeniul de aplicare al articolului 34 TFUE nu include impozitele interne vizate la articolul 110 TFUE, o taxă plătită cu ocazia înmatriculării, precum cea în cauză în acțiunea principală, nu poate fi apreciată în raport cu normele privind restricțiile cantitative la import și măsurile cu efect echivalent unor astfel de restricții (a se vedea în acest sens Hotărârea De Danske Bilimportører, citată anterior, punctul 32, precum și Hotărârea din 18 ianuarie 2007, Brzeziński, C-313/05, Rep., p. I-513, punctul 50).
- ³⁴ Nu este mai puțin adevărat că articolul 110 TFUE are drept obiectiv asigurarea liberei circulații a mărfurilor între statele membre în condiții normale de concurență. Acesta vizează eliminarea oricărei forme de protecție care poate decurge din aplicarea unor impozite interne discriminatorii față de produsele provenind din alte state membre (a se vedea în special Hotărârea din 11 decembrie 1990, Comisia/Danemarca, C-47/88, Rec., p. I-4509, punctul 9, Hotărârea Brzeziński, citată anterior, punctul 27, și Hotărârea din 3 iunie 2010, Kalinchev, C-2/09, Rep., p. I-4939, punctul 37).
- ³⁵ 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. Aceste dispoziții ale tratatului vizează garantarea neutralității depline a impozitelor interne față de concurența dintre produsele care se află deja pe piața internă și produsele din import (Hotărârea Comisia/Danemarca, citată anterior, punctele 8 și 9, precum și Hotărârea din 29 aprilie 2004, Weigel, C-387/01, Rec., p. I-4981, punctul 66).

- 36 În acțiunea principală, este cert că, din punct de vedere formal, regimul de impozitare instituit prin OUG nr. 50/2008 nu face vreo deosebire nici între autovehicule în funcție de proveniența lor, nici între proprietarii acestor vehicule, în funcție de cetățenia sau naționalitatea lor. Astfel, taxa în cauză este datorată independent de cetățenia sau naționalitatea proprietarului vehiculului menționat, de statul membru în care acest vehicul a fost produs și de împrejurarea dacă este vorba despre un vehicul cumpărat pe piața națională sau importat.
- 37 Cu toate acestea, chiar dacă nu sunt întrunite condițiile unei discriminări directe, un impozit intern poate fi indirect discriminatoriu din cauza efectelor sale (Hotărârea Nádassdi și Németh, citată anterior, punctul 47).
- 38 Pentru a verifica dacă o taxă precum cea în cauză în acțiunea principală creează o discriminare indirectă între autovehiculele de ocazie importate și autovehiculele de ocazie similare prezente deja pe teritoriul național, 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 vehiculele de ocazie importate și vehiculele de ocazie similare care au fost înmatriculate anterior pe teritoriul național și au fost supuse, cu ocazia acelei înmatriculări, taxei prevăzute de OUG nr. 50/2008. În continuare, va fi necesar să se examineze neutralitatea aceiași taxe între vehiculele de ocazie importate și vehiculele de ocazie similare care au fost înmatriculate pe teritoriul național anterior intrării în vigoare a OUG nr. 50/2008.

Neutralitatea taxei în privința vehiculelor de ocazie importate și a vehiculelor de ocazie similare înmatriculate anterior pe teritoriul național și supuse, cu ocazia acelei înmatriculări, aceleiași taxe

- 39 Potrivit unei jurisprudențe constante, există o încălcare a articolului 110 TFUE atunci când valoarea taxei aplicate unui vehicul de ocazie importat depășește valoarea

reziduală a taxei încorporate în valoarea vehiculelor de ocazie similare deja înmatriculate pe teritoriul național (Hotărârea din 9 martie 1995, Nunes Tadeu, C-345/93, Rec., p. I-479, punctul 20, Hotărârea din 22 februarie 2001, Gomes Valente, C-393/98, Rec., p. I-1327, punctul 23, precum și Hotărârea din 19 septembrie 2002, Tulliasiamies și Siilin, C-101/00, Rec., p. I-7487, punctul 55).

- 40 În această privință, Curtea a precizat că, din momentul achitării unei taxe de înmatriculare într-un stat membru, valoarea acestei taxe se încorporează în valoarea vehiculului. Astfel, atunci când un vehicul înmatriculat în statul membru în cauză este, ulterior, vândut ca vehicul de ocazie în același stat membru, valoarea sa de piață, care include valoarea reziduală a taxei de înmatriculare, va fi egală cu un procentaj, determinat de deprecierea acestui vehicul, din valoarea sa inițială (Hotărârea Nádásdi și Németh, citată anterior, punctul 54). Prin urmare, pentru a garanta neutralitatea taxei, valoarea vehiculului de ocazie importat reținută ca bază de impozitare trebuie să reflecte valoarea unui vehicul similar deja înmatriculat pe teritoriul național (Hotărârea Weigel, citată anterior, punctul 71, și Hotărârea din 20 septembrie 2007, Comisia/Grecia, C-74/06, Rep., p. I-7585, punctul 28).
- 41 Pentru a obține acest rezultat, deprecierea reală a vehiculelor de ocazie importate trebuie luată în considerare la calcularea valorii taxei. Această luare în considerare nu trebuie în mod necesar să dea naștere la o evaluare sau la o expertiză a fiecărui vehicul. 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 vehiculelor de ocazie care, ca regulă generală, ar fi foarte apropiată de valoarea lor reală (Hotărârile citate anterior Gomes Valente, punctul 24, Weigel, punctul 73, și Comisia/Grecia, punctul 29).
- 42 Aceste criterii obiective care servesc la evaluarea deprecierei autovehiculelor nu au fost enumerate de Curte într-o manieră imperativă (Hotărârea Comisia/Grecia, citată anterior, punctul 37). 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 vehicule (a se vedea în acest sens Hotărârile citate anterior Gomes Valente, punctele 28 și 29, precum și Comisia/Grecia, punctele 38-42). În special, în lipsa luării în considerare a rulajului, baremul reținut de legislația în cauză nu conduce, ca regulă generală, la o aproximare rezonabilă a valorii reale a vehiculelor de ocazie importate (Hotărârea Comisia/Grecia, citată anterior, punctul 43).

- 43 În acțiunea principală, din dosarul prezentat Curții reiese fără echivoc că valoarea taxei este stabilită, pe de o parte, în funcție de parametri care reflectă într-o anumită măsură poluarea cauzată de vehicul, precum capacitatea cilindrică a acestuia și norma Euro căreia îi corespunde, și, pe de altă parte, ținând seama de deprecierea vehiculului menționat. 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 OUG nr. 50/2008], ci și, astfel cum rezultă din articolul 6 alineatul (3) din OUG nr. 50/2008 și din articolele 4 și 5 din normele metodologice, de rulajul mediu anual real 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 real nu reflectă, în mod corect și suficient, deprecierea reală a vehiculului, contribuabilul poate, în temeiul articolului 10 din OUG nr. 50/2008, să ceară ca aceasta să fie determinată printr-o expertiză ale cărei costuri, suportate de contribuabil, nu pot depăși costul operațiunilor aferente expertizei.

- 44 Prin introducerea, în calculul taxei, a vechimii vehiculului și a rulajului mediu anual real al acestuia și prin adăugarea, la aplicarea acestor criterii, a luării în considerare facultative, cu costuri neexcesive, a stării acestui vehicul 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 acțiunea

principală garantează că valoarea taxei este redusă în funcție de o aproximare rezonabilă a valorii reale a vehiculului.

- 45 Această concluzie este confirmată de împrejurarea că, în baremele forfetare care figurează în anexa nr. 4 la OUG nr. 50/2008, 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, în care se dovedește mult mai pronunțată decât ulterior (a se vedea Hotărârea Comisia/Grecia, citată anterior, punctul 43 și jurisprudența citată).
- 46 De altfel, guvernul român a apreciat în mod întemeiat că criteriile de depreciere referitoare la starea vehiculului 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.
- 47 Din considerațiile de mai sus rezultă că un sistem precum cel instituit prin OUG nr. 50/2008, care ia în considerare, la calcularea taxei de înmatriculare, deprecierea autovehiculului prin utilizarea unor bareme forfetare, detaliate și fundamentate din punct de vedere statistic, bazate pe elementele referitoare la vechimea și la rulajul mediu anual real ale acestui vehicul, la care se poate adăuga, la cererea contribuabilului și pe cheltuiala acestuia, realizarea unei expertize cu privire la starea generală a vehiculului menționat și a dotărilor sale, asigură că această taxă, atunci când este aplicată vehiculelor de ocazie importate, nu depășește valoarea reziduală a taxei menționate încorporată în valoarea vehiculelor de ocazie similare care au fost înmatriculate anterior pe teritoriul național și au fost supuse, cu ocazia acelei înmatriculări, taxei prevăzute de OUG nr. 50/2008.

Neutralitatea taxei în privința vehiculelor de ocazie importate și a vehiculelor de ocazie similare înmatriculate pe teritoriul național anterior instituirii taxei menționate

- 48 Domnul Tatu subliniază că punerea în circulație în România a unui vehicul de ocazie cumpărat într-un alt stat membru implică plata taxei pe poluare, și anume, în ceea ce îl privește, o taxă în valoare de 7595 de lei pentru un vehicul cu o capacitate cilindrică de 2155 cm³, care respectă norma Euro 2 și a fost construit în 1997, în timp ce cumpărarea, pe piața românească a vehiculelor de ocazie, a unui vehicul înmatriculat în România anterior intrării în vigoare a OUG nr. 50/2008 și având exact aceeași vechime și aceleași caracteristici tehnice ca și vehiculul importat menționat va fi, în principiu, mult mai interesantă din punct de vedere financiar, întrucât nicio taxă cu o valoare analogă celei impuse prin OUG nr. 50/2008 nu este datorată sau încorporată în valoarea acestui vehicul cumpărat pe piața românească.
- 49 La rândul său, guvernul român susține că articolul 110 TFUE nu aduce atingere autonomiei fiscale a statelor membre și că atractivitatea pieței românești a vehiculelor de ocazie în raport cu piața vehiculelor de ocazie importate, evidențiată de domnul Tatu, se datorează împrejurării că OUG nr. 50/2008 nu se aplică vehiculelor care au fost înmatriculate în România anterior intrării în vigoare a acestei ordonanțe. Acest guvern invocă, în această privință, punctul 49 din Hotărârea Nádasi și Németh, citată anterior, în care Curtea ar fi declarat în esență că articolul 110 TFUE nu poate fi invocat în mod util pentru a stabili un efect discriminatoriu al unei taxe pentru simplul motiv că aceasta se aplică unor vehicule înmatriculate după intrarea în vigoare a legii privind această taxă, iar nu și celor înmatriculate anterior acestei intrări în vigoare.
- 50 În această privință, trebuie amintit mai întâi, astfel cum Curtea a arătat la punctul 49 din Hotărârea Nádasi și Németh, citată anterior, că articolul 110 TFUE nu urmărește să împiedice un stat membru să introducă impozite noi sau să modifice cota ori baza impozabilă a impozitelor existente.

- 51 În plus și cu siguranță, atunci când un stat membru introduce o nouă lege fiscală, acesta stabilește aplicarea legii respective începând de la o anumită dată. Prin urmare, taxa aplicată după intrarea în vigoare a acestei legi poate fi diferită de taxa fiscală în vigoare anterior. Astfel cum a constatat Curtea la punctul 49 din Hotărârea Nadasdi și Németh menționată, pe care guvernul român a invocat-o, împrejurarea respectivă nu poate, prin ea însăși, să fie considerată ca având un efect discriminatoriu între situațiile constituite anterior și cele care sunt posterioare intrării în vigoare a noii norme.
- 52 În schimb, din Hotărârea Nadasdi și Németh menționată nu rezultă în niciun fel că competența statelor în stabilirea regimului unor noi taxe este nelimitată. Dimpotrivă, potrivit unei jurisprudențe constante, interdicția prevăzută la articolul 110 TFUE trebuie să se aplice de fiecare dată când un impozit fiscal este de natură să descurajeze importul de bunuri provenind din alte state membre favorizând produsele naționale (a se vedea în acest sens Hotărârea din 3 martie 1988, Bergandi, 252/86, Rec., p. 1343, punctul 25, Hotărârea din 7 decembrie 1995, Ayuntamiento de Ceuta, C-45/94, Rec., p. I-4385, punctul 29, precum și Hotărârea din 8 noiembrie 2007, Stadtgemeinde Frohnleiten și Gemeindebetriebe Frohnleiten, C-221/06, Rep., p. I-9643, punctul 40).
- 53 Astfel, articolul 110 TFUE ar fi golit de sensul și de obiectivul său dacă statelor membre le-ar fi permis să instituie noi taxe care au ca obiect sau ca efect descurajarea vânzării de produse importate în favoarea vânzării de produse similare disponibile pe piața națională și introduse pe această piață înainte de intrarea în vigoare a taxelor menționate. O astfel de situație ar permite statelor membre să eludeze, prin instituirea unor impozite interne al căror regim este stabilit astfel încât să aibă efectul descris mai sus, interdicțiile prevăzute la articolele 28 TFUE, 30 TFUE și 34 TFUE.
- 54 În ceea ce privește taxele aplicate autovehiculelor, din lipsa unei armonizări în materie rezultă că fiecare stat membru poate să stabilească regimul acestor măsuri fiscale potrivit propriilor aprecieri. Astfel de aprecieri, asemenea măsurilor adoptate pentru punerea lor în aplicare, trebuie însă să fie lipsite de efectul descris la punctul precedent (a se vedea în acest sens Hotărârea din 21 martie 2002, Cura Anlagen, C-451/99,

Rec., p. I-3193, punctul 40, Hotărârea din 15 septembrie 2005, Comisia/Danemarca, C-464/02, Rec., p. I-7929, punctul 74, și Hotărârea din 1 iunie 2006, De Danske Bilimportører, C-98/05, Rec., p. I-4945, punctul 28).

55 În această privință, trebuie amintit că autovehiculele prezente pe piața unui stat membru sunt „produse naționale” ale acestuia în sensul articolului 110 TFUE. Atunci când aceste produse sunt puse în vânzare pe piața vehiculelor de ocazie a acestui stat membru, ele trebuie considerate „produse similare” vehiculelor de ocazie importate de același tip, cu aceleași caracteristici și aceeași uzură. Astfel, vehiculele de ocazie cumpărate pe piața statului membru menționat și cele cumpărate, în scopul importării și punerii în circulație în acest stat, în alte state membre constituie produse concurente (a se vedea în special Hotărârile citate anterior Comisia/Danemarca, punctul 17, precum și Kalinchev, punctele 32 și 40).

56 Din principiile amintite mai sus rezultă că articolul 110 TFUE obligă fiecare stat membru să aleagă taxele aplicate autovehiculelor și să le stabilească regimul astfel încât acestea să nu aibă ca efect favorizarea vânzării vehiculelor de ocazie naționale și descurajarea, în acest mod, a importului de vehicule de ocazie similare.

57 În acțiunea principală, în pofida prezenței necontestate a unor date statistice care demonstrează o scădere foarte considerabilă a înmatriculărilor de vehicule de ocazie importate în România de la intrarea în vigoare a OUG nr. 50/2008, guvernul român a subliniat în fața Curții că obiectivul primordial urmărit de această reglementare este cel al protecției mediului.

- 58 Cu toate acestea, din dosarul prezentat Curții rezultă fără echivoc că reglementarea menționată are ca efect faptul că vehiculele de ocazie importate și caracterizate printr-o vechime și o uzură importante sunt supuse, în pofida aplicării unei reduceri ridicate a valorii taxei pentru a ține seama de deprecierea lor, unei taxe care se poate apropia de 30% din valoarea lor de piață, în timp ce vehiculele similare puse în vânzare pe piața națională a vehiculelor de ocazie nu sunt în niciun fel grevate de o astfel de sarcină fiscală. Nu se poate contesta că, în aceste condiții, OUG nr. 50/2008 are ca efect descurajarea importării și punerii în circulație în România a unor vehicule de ocazie cumpărate în alte state membre.
- 59 În această privință, trebuie precizat, în lumina principiilor amintite la punctele 50-53 din prezenta hotărâre, că, deși statele membre păstrează, în materie fiscală, competențe extinse care le permit să adopte o mare varietate de măsuri, acestea trebuie totuși să respecte interdicția prevăzută la articolul 110 TFUE.
- 60 În plus, trebuie să se constate, astfel cum a subliniat în mod corect domnul Tatu, că obiectivul protecției mediului menționat de guvernul român, care se materializează în faptul, pe de o parte, de a împiedica, prin aplicarea unei taxe disuasive, circulația în România a unor vehicule deosebit de poluante, precum cele care corespund normelor Euro 1 și Euro 2 și care au o capacitate cilindrică mare, și, pe de altă parte, de a folosi veniturile generate de această taxă pentru finanțarea unor proiecte de mediu, ar putea fi realizat mai complet și mai coerent aplicând taxa pe poluare oricărui vehicul de acest tip care a fost pus în circulație în România. O astfel de taxare, a cărei punere în aplicare în cadrul unei taxe anuale rutiere este perfect posibilă, nu ar favoriza piața națională a vehiculelor de ocazie în detrimentul punerii în circulație a vehiculelor de ocazie importate și ar fi, în plus, conformă principiului poluatorul plătește.
- 61 Având în vedere toate cele de mai sus, trebuie să se răspundă la întrebarea adresată că articolul 110 TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune ca un stat membru să

institue o taxă pe poluare aplicată autovehiculelor cu ocazia primei lor înmatriculări în acest stat membru, dacă regimul acestei măsuri fiscale este astfel stabilit încât descurajează punerea în circulație, în statul membru menționat, a unor vehicule de ocazie cumpărate în alte state membre, fără însă a descuraja cumpărarea unor vehicule de ocazie având aceeași vechime și aceeași uzură de pe piața națională.

Cu privire la cheltuielile de judecată

⁶² Întrucât, în privința părților din acțiunea principală, 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 întâi) declară:

Articolul 110 TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune ca un stat membru să instituie o taxă pe poluare aplicată autovehiculelor cu ocazia primei lor înmatriculări în acest stat membru, dacă regimul acestei măsuri fiscale este astfel stabilit încât descurajează punerea în circulație, în statul membru menționat, a unor vehicule de ocazie cumpărate în alte state membre, fără însă a descuraja cumpărarea unor vehicule de ocazie având aceeași vechime și aceeași uzură de pe piața națională.

Semnături