



Date de réception : 12/02/2014

СЪД НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ
TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA
SOUDNÍ DVŮR EVROPSKÉ UNIE
DEN EUROPÆISKE UNIONS DOMSTOL
GERICHTSHOF DER EUROPÄISCHEN UNION
EUROOPA LIIDU KOHUS
ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ
COURT OF JUSTICE OF THE EUROPEAN UNION
COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPÉENNE
CÚIRT BHREITHIÚNAIS AN AONTAIS EORPAIGH
SUD EUROPSKE UNIE
CORTE DI GIUSTIZIA DELL'UNIONE EUROPEA



LUXEMBOURG

EIROPAS SAVIENĪBAS TIESA
EUROPOS SĄJUNGOS TEISINGUMO TEISMAS
AZ EURÓPAI UNIÓ BÍRÓSÁGA
IL-QORTI TAL-ĠUSTIZZJA TAL-UNJONI EWROPEA
HOF VAN JUSTITIE VAN DE EUROPESE UNIE
TRYBUNAŁ SPRAWIEDLIWOŚCI UNII EUROPEJSKIEJ
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA
CURTEA DE JUSTIȚIE A UNIUNII EUROPENE
SŮDNY DVOR EURÓPSKEJ ÚNIE
SODIŠČE EVROPSKE UNIJE
EUROOPAN UNIONIN TUOMIOISTUIN
EUROPEISKA UNIONENS DOMSTOL

ORDONANȚA CURȚII (Marea Cameră)

- 955808 -

3 februarie 2014*

„Trimitere preliminară – Impozite interne – Articolul 110 TFUE – Taxă pe poluare percepută cu ocazia primei înmatriculări a autovehiculelor – Neutralitatea taxei între autovehiculele de ocazie importate și autovehiculele similare care se află deja pe piața națională”

În cauzele conexe C-97/13 și C-214/13,

având ca obiect cereri de decizie preliminară formulate în temeiul articolului 267 TFUE de Tribunalul Sibiu (C-97/13) și de Curtea de Apel București (C-214/13) (România), prin deciziile din 15 noiembrie 2012 și din 13 martie 2013, primite de Curte la 27 februarie și la 23 aprilie 2013, în procedurile

Silvia Georgiana Câmpean

împotriva

Administrației Finanțelor Publice a Municipiului Mediaș,

Administrației Fondului pentru Mediu (C-97/13),

și

Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Alexandria

împotriva

George Ciocoiu (C-214/13)

CURTEA (Marea Cameră),

compusă din domnul V. Skouris, președinte, domnul K. Lenaerts, vicepreședinte, doamna R. Silva de Lapuerta și domnii M. Ilešič (raportor), L. Bay Larsen, E. Juhász și M. Safjan, președinți de cameră, domnii A. Rosas, G. Arestis și A.

* Limba de procedură: româna.

Arabadjiev, doamna C. Toader, domnul D. Šváby, doamna M. Berger, domnul F. Biltgen și doamna K. Jürimäe, judecători,

avocat general: domnul M. Szpunar,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru doamna Câmpean, de D. Târșia, avocat;
- pentru Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Alexandria, de G. Pene și de A. Dogeanu, în calitate de agenți;
- pentru guvernul român, de R. H. Radu, în calitate de agent, asistat de V. Angelescu și de A. L. Crișan, consilieri;
- pentru Comisia Europeană, de R. Lyal, de C. Barslev, de L. Keppenne și de G.-D. Balan, în calitate de agenți,

având în vedere decizia luată, după ascultarea avocatului general, de a se pronunța prin ordonanță motivată conform articolului 99 din Regulamentul de procedură al Curții,

dă prezenta

Ordonanță

- 1 Cererile de decizii preliminare privesc interpretarea articolului 110 TFUE.
- 2 Aceste cereri au fost formulate în cadrul unor litigii între doamna Câmpean, pe de o parte, și Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Mediaș și Administrația Fondului pentru Mediu, pe de altă parte, respectiv, între Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Alexandria, pe de o parte, și domnul Ciocoiu, pe de altă parte, cu privire la o taxă pe care doamna Câmpean și domnul Ciocoiu au trebuit să o achite cu ocazia înmatriculării unui autovehicul provenit dintr-un alt stat membru decât România.

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 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).

Dreptul român

- 5 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 intrase în vigoare la 1 iulie 2008, instituisse o taxă pe poluare pentru vehiculele din categoriile M1-M3 și N1-N3. Obligația de plăti această taxă lua naștere la prima înmatriculare a unui autovehicul în România.
- 6 OUG nr. 50/2008 a fost modificată de mai multe ori, fiind în cele din urmă abrogată prin Legea nr. 9/2012 din 6 ianuarie 2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule (*Monitorul Oficial al României*, Partea I, nr. 17 din 10 ianuarie 2012), care a intrat în vigoare la 13 ianuarie 2012.
- 7 Ca și OUG nr. 50/2008, Legea nr. 9/2012 instituisse o taxă pe poluare pentru autovehiculele din categoriile M1-M3 și N1-N3.
- 8 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.
- 9 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.
- 10 Cu toate acestea, Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 1/2012 din 30 ianuarie 2012 pentru suspendarea aplicării unor dispoziții ale Legii nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, precum și pentru restituirea taxei achitate în conformitate cu prevederile articolului 4 alineatul (2) din lege

(*Monitorul Oficial al României*, Partea I, nr. 97 din 31 ianuarie 2012, denumită în continuare „OUG nr. 1/2012”), care a intrat în vigoare la 31 ianuarie 2012, a suspendat aplicarea articolului 4 alineatul (2) din Legea nr. 9/2012 până la 1 ianuarie 2013. Pe de altă parte, potrivit OUG nr. 1/2012, contribuabilii care au achitat această taxă în conformitate cu prevederile articolului 4 alineatul (2) menționat în perioada cuprinsă între data intrării în vigoare a Legii nr. 9/2012 și data intrării în vigoare a OUG nr. 1/2012 au dreptul la restituirea acesteia.

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

Litigiile principale și întrebările preliminare

Cauza C-97/13

- 12 Doamna Câmpean a înmatriculat în România un autovehicul de ocazie cumpărat din Germania. Acest vehicul face parte din categoria M1. Vehiculul în cauză a fost fabricat în cursul anului 1999 și respectă, având în vedere emisiile pe care le produce, norma de poluare Euro 3.
- 13 În vederea înmatriculării menționate, doamna Câmpean a plătit, la 18 ianuarie 2012, suma de 2 737 de lei cu titlu de taxă pe poluare prevăzută de Legea nr. 9/2012.
- 14 La 21 februarie 2012, doamna Câmpean a introdus o acțiune la Tribunalul Sibiu, solicitând restituirea sumei menționate, pentru motivul că această taxă este incompatibilă cu dreptul Uniunii.
- 15 În aceste condiții, Tribunalul Sibiu a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

- „1) Contravin reglementările Legii nr. 9/2012 dispozițiilor articolului 110 din TFUE[?] [S]e instituie într-adevăr o măsură vădit discriminatorie?
- 2) Articolul 110 TFUE poate fi interpretat ca opunându-se reglementării statuate de Legea nr. 9/2012 (forma sa inițială), prin care s-a instituit o taxă pentru emisii poluante pentru autovehicule, 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?”

Cauza C-214/13

- 16 Domnul Ciocoiu a înmatriculat în România un autovehicul de ocazie cumpărat din Germania. Acest vehicul face parte din categoria M1. Vehiculul în cauză a fost

fabricat în cursul anului 2004 și respectă, având în vedere emisiile pe care le produce, norma de poluare Euro 4.

- 17 În vederea înmatriculării menționate, domnul Ciocoiu a plătit, la 18 mai 2012, suma de 4 240 de lei cu titlu de taxă pe poluare prevăzută de Legea nr. 9/2012.
- 18 La 9 iulie 2012, domnul Ciocoiu a introdus o acțiune împotriva Administrației Finanțelor Publice a Municipiului Alexandria la Tribunalul Teleorman, solicitând restituirea sumei menționate, pentru motivul că această taxă este incompatibilă cu dreptul Uniunii.
- 19 Prin hotărârea din 6 septembrie 2012, Tribunalul Teleorman a admis această acțiune. Administrația Finanțelor Publice a Municipiului Alexandria a declarat apel împotriva acestei hotărâri la Curtea de Apel București. Aceasta a decis să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Se opune articolul 110 TFUE aplicării de către un stat membru a unei taxe pentru emisii poluante asupra unui autovehicul de ocazie (second-hand) provenit din celelalte state membre ale Uniunii [...], cu ocazia primei înmatriculări a aceluiași autoturism în statul membru respectiv, în condițiile în care perceperea și plata aceleiași taxe, deși prevăzută printr-un act normativ și în cazul autoturismelor de ocazie (second-hand) de pe piața internă, similare ca vechime, stare tehnică și rulaj, ca fiind datorată cu ocazia primului lor transfer de proprietate, au fost suspendate ulterior printr-un act normativ cu putere de lege?”
- 20 Prin decizia președintelui Curții din 24 septembrie 2013, cauzele C-97/13 și C-214/13 au fost conexe.
- 21 Prin scrisori depuse la grefa Curții la 2 septembrie și la 1 octombrie 2013, guvernul român a cerut, în temeiul articolului 16 al treilea paragraf din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene, întrunirea Curții în Marea Cameră.

Cu privire la întrebările preliminare

- 22 În temeiul articolului 99 din Regulamentul de procedură al Curții, atunci când răspunsul la întrebarea formulată cu titlu preliminar poate fi în mod clar dedus din jurisprudență, Curtea, la propunerea judecătorului raportor și după ascultarea avocatului general, poate oricând să decidă să se pronunțe prin ordonanță motivată.
- 23 Se impune aplicarea acestei dispoziții în prezentele cauze.
- 24 La punctul 55 din Hotărârea din 7 aprilie 2011, Tatu (C-402/09, Rep., p. I-2711), Curtea a 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.

- 25 În această privință, 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 (Hotărârea Tatu, citată anterior, punctul 56).
- 26 În temeiul acestor principii, Curtea a statuat, la punctul 58 din Hotărârea Tatu, citată anterior, că o reglementare precum OUG nr. 50/2008 are ca efect descurajarea importării și punerii în circulație a unor vehicule de ocazie cumpărate în alte state membre, întrucât supune taxei pe poluare vehiculele de ocazie importate, în timp ce vehiculele similare puse în vânzare pe piața națională a vehiculelor de ocazie nu sunt în niciun fel grevate de o asemenea sarcină fiscală.
- 27 La punctul 27 din Hotărârea din 7 iulie 2011, Nisipeanu (C-263/10), Curtea a ajuns la aceeași concluzie în ceea ce privește versiunile modificate ale OUG nr. 50/2008. Astfel, fiecare dintre aceste versiuni modificate menținea un regim de impozitare care descuraja înmatricularea unor autovehicule de ocazie cumpărate în alte state membre și caracterizate printr-o vechime și o uzură importante, în timp ce vehiculele similare puse în vânzare pe piața națională a vehiculelor de ocazie nu erau în niciun fel grevate de o asemenea sarcină fiscală.
- 28 Prin intermediul prezentelor întrebări preliminare, instanțele de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă articolul 110 TFUE se opune și unui regim de impozitare precum cel instituit prin Legea nr. 9/2012.
- 29 Este cert, pe de o parte, că, asemenea OUG nr. 50/2008, Legea nr. 9/2012 supunea vehiculele de ocazie importate taxei pe poluare.
- 30 Pe de altă parte, Legea nr. 9/2012 prezenta o diferență esențială în raport cu OUG nr. 50/2008, în măsura în care această lege prevedea, la articolul 4 alineatul (2), că taxa pe poluare era datorată începând din acel moment și cu ocazia primei vânzări pe piața națională a unor autovehicule de ocazie deja înmatriculate în România și cărora nu li se aplicase încă această taxă.
- 31 Trebuie să se constate însă că OUG nr. 1/2012 a privat articolul 4 alineatul (2) menționat de efectele sale până la 1 ianuarie 2013. Rezultă că regimul de impozitare în vigoare la data faptelor aflate la originea litigiilor principale avea, asemenea celui instituit prin OUG nr. 50/2008, un efect descurajator în ceea ce privește înmatricularea unor autovehicule de ocazie cumpărate în alte state membre decât România și caracterizate printr-o vechime și o uzură importante, în

timp ce vehiculele similare puse în vânzare pe piața națională a vehiculelor de ocazie nu erau în niciun fel grevate de o asemenea sarcină fiscală.

- 32 Această concluzie nu este în niciun fel infirmată de faptul că OUG nr. 1/2012 nu a suspendat aplicarea articolului 4 alineatul (2) din Legea nr. 9/2012 decât începând de la 31 ianuarie 2012, dată ulterioară celei la care doamna Câmpean a achitat taxa pe poluare aplicată autovehiculului de ocazie pe care l-a importat în România. Astfel, OUG nr. 1/2012 prevedea nu numai suspendarea aplicării articolului 4 alineatul (2) din Legea nr. 9/2012 începând de la 31 ianuarie 2012, ci și restituirea taxei pe poluare percepute în temeiul articolului 4 alineatul (2) menționat în perioada cuprinsă între 13 ianuarie 2012 și 30 ianuarie 2012. În consecință, situația creată retroactiv prin OUG nr. 1/2012 pentru această perioadă era, la rândul său, caracterizată prin aplicarea unui regim care avea un efect descurajator în ceea ce privește înmatricularea unor autovehicule de ocazie cumpărate în alte state membre decât România, în timp ce vehiculele similare puse în vânzare pe piața națională a vehiculelor de ocazie nu erau în niciun fel grevate de o asemenea sarcină fiscală.
- 33 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, trebuie să se răspundă la întrebările adresate că articolul 110 TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune unui regim de impozitare precum cel instituit, apoi restrâns de reglementarea națională în discuție în litigiile principale, prin care un stat membru aplică autovehiculelor o taxă pe poluare care este astfel stabilită încât descurajează punerea în circulație, în acest stat membru, a unor vehicule de ocazie cumpărate din 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 efectele în timp ale prezentei ordonanțe

- 34 În ipoteza în care Curtea ar hotărî că articolul 110 TFUE se opune unui regim de impozitare precum cel în cauză, guvernul român a solicitat Curții, în observațiile sale scrise, limitarea efectelor în timp ale deciziei sale.
- 35 Conform unei jurisprudențe constante, interpretarea unei norme a dreptului Uniunii dată de Curte în exercitarea competenței pe care i-o conferă articolul 267 TFUE lămurește și precizează semnificația și domeniul de aplicare al acestei norme, astfel cum trebuie sau cum ar fi trebuit să fie înțeleasă și aplicată de la intrarea sa în vigoare. Rezultă că norma astfel interpretată poate și trebuie să fie aplicată raporturilor juridice născute și constituite înainte de decizia asupra cererii de interpretare, dacă sunt reunite și condițiile care permit supunerea litigiului privind aplicarea normei respective instanțelor competente (a se vedea în special Hotărârea din 2 februarie 1988, Blaizot și alții, 24/86, Rec., p. 379, punctul 27, Hotărârea din 18 ianuarie 2007, Brzeziński, C-313/05, Rep., p. I-513, punctul 55, și Hotărârea Nisipeanu, citată anterior, punctul 32).

- 36 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 invoca o dispoziție pe care a interpretat-o (Hotărârea Nisipeanu, citată anterior, punctul 33).
- 37 În favoarea unei astfel de limitări, guvernul român subliniază în special faptul că legiuitorul național a acționat cu bună-credință atunci când a înlocuit OUG nr. 50/2008 cu Legea nr. 9/2012, care avea ca scop să facă taxa pe poluare conformă cu articolul 110 TFUE.
- 38 Or, trebuie să se constate că, astfel cum reiese din cuprinsul punctelor 31 și 32 din prezenta ordonanță, prin adoptarea OUG nr. 1/2012, guvernul român a menținut în vigoare o reglementare națională pe care Curtea o declarase deja incompatibilă cu articolul 110 TFUE în Hotărârea Tatu, citată anterior. Prin urmare, acest guvern nu poate invoca în mod util finalitatea urmărită de legiuitorul național.
- 39 În plus, potrivit jurisprudenței constante a Curții, o limitare în timp a posibilității de a invoca o dispoziție astfel cum a fost interpretată de Curte nu poate fi admisă decât în hotărârea care se pronunță cu privire la interpretarea solicitată (Hotărârea din 6 martie 2007, Meilicke și alții, C-292/04, Rep., p. I-1835, punctul 36).
- 40 Astfel, este necesar să existe un moment unic de stabilire a efectelor în timp ale interpretării solicitate pe care Curtea o dă unei dispoziții a dreptului Uniunii. În această privință, principiul potrivit căruia o limitare nu poate fi admisă decât în hotărârea care se pronunță cu privire la interpretarea solicitată garantează egalitatea de tratament a statelor membre și a celorlalți justițiabili în fața acestui drept și îndeplinește astfel cerințele care decurg din principiul securității juridice (Hotărârea Meilicke și alții, citată anterior, punctul 37).
- 41 La punctul 33 din prezenta ordonanță Curtea reiterează interpretarea pe care o oferise deja în Hotărârile citate anterior Tatu și Nisipeanu. Întrucât Curtea nu a dispus, în acele hotărâri, o limitare în timp a efectelor interpretării menționate, și aceasta în pofida faptului că o astfel de limitare fusese de altfel solicitată de guvernul român în cauza Nisipeanu, o limitare în timp nu poate fi admisă în cadrul prezentei ordonanțe, care este adoptată în temeiul articolului 99 din Regulamentul de procedură.
- 42 Prin urmare, nu este necesar să fie limitate în timp efectele prezentei ordonanțe.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 43 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 se opune unui regim de impozitare precum cel instituit, apoi circumscris de reglementarea națională în discuție în litigiile principale, prin care un stat membru aplică autovehiculelor o taxă pe poluare care este astfel stabilită încât descurajează punerea în circulație, în acest stat membru, a unor vehicule de ocazie cumpărate din alte state membre, fără însă a descuraja cumpărarea unor vehicule de ocazie având aceeași vechime și aceeași uzură de pe piața națională.

Luxemburg, 3 februarie 2014

Grefier

Președinte

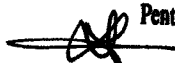
A. Calot Escobar

V. Skouris

Pentru conformitate cu originalul

Luxemburg, 04. 02. 2014

Pentru Grefier,



Leticia Carrasco Marco
Administrator