

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera întâi)
5 octombrie 2006*

Ákos Nádasdi

împotriva

Vám- és Pénzügyőrség Észak-Alföldi Regionális Parancsnoksága

și

Ilona Németh

împotriva

Vám- és Pénzügyőrség Dél-Alföldi Regionális Parancsnoksága

(cereri de pronunțare a unor hotărâri preliminare, formulate de Hajdú-Bihar Megyei Bíróság și de Bács-Kiskun Megyei Bíróság)

„Impozite interne – Taxă de înmatriculare a autovehiculelor – Autovehicule de ocazie – Import”

Cauzele conexate C-290/05 și C-333/05

În cauzele conexate C-290/05 și C-333/05,

având ca obiect cereri de pronunțare a unor hotărâri preliminare, formulate în temeiul articolului 234 CE, introduse de Hajdú-Bihar Megyei Bíróság și de Bács-Kiskun Megyei Bíróság (Ungaria), prin Deciziile din 3 martie 2005 și 12 iulie 2005, primite de Curte la 19 iulie și, respectiv, 14 septembrie 2005, în procedurile

Ákos Nádasdi (C-290/05)

împotriva

Vám- és Pénzügyőrség Észak-Alföldi Regionális Parancsnoksága,

și

Ilona Németh (C-333/05)

împotriva

Vám- és Pénzügyőrség Dél-Alföldi Regionális Parancsnoksága,

CURTEA (Camera întâi),

* Limba de procedură: maghiara.

compusă din domnul P. Jann, președinte de cameră, doamna N. Colneric (raportor), domnii J. N. Cunha Rodrigues, M. Ilešič și E. Levits, judecători,

avocat general: doamna E. Sharpston,
grefier: domnul B. Fülöp, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 1 iunie 2006 (C-290/05),

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru domnul Nádassdi, de către Z. Lampé, ügyvéd,
- pentru doamna Németh, de către I. Szabados, ügyvéd,
- pentru guvernul maghiar, de domnul P. Gottfried (C-290/05 și C-333/05), precum și de doamnele R. Somssich și A. Müller (C-290/05), în calitate de agenți,
- pentru guvernul polonez, de domnul J. Pietras, în calitate de agent,
- pentru Comisia Comunităților Europene, de domnul R. Lyal și doamna K. Riczné-Talabér, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general prezentate în ședința din 13 iulie 2006,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererile de pronunțare a unor hotărâri preliminare privesc interpretarea articolelor 23 CE, 25 CE, 28 CE și 90 CE, precum și a articolului 33 din A șasea directivă 77/388/CEE a Consiliului din 17 mai 1977 privind armonizarea legislațiilor statelor membre referitoare la impozitele pe cifra de afaceri – sistemul comun al taxei pe valoarea adăugată: bază unitară de evaluare (JO L 145, p. 1), astfel cum a fost modificată prin Directiva 91/680/CEE a Consiliului din 16 decembrie 1991 (JO L 376, p. 1, Ediție specială, 09/vol. 1, p. 110, denumită în continuare „A șasea directivă”).

2 Aceste întrebări au fost formulate în cadrul a două litigii între (i) domnul Nádassdi și Vám- és Péntzügyország Észak-Alföldi Regionális Parancsnoksága (Direcția Vămilelor și a Gărzii Financiare pentru regiunea Észak-Alföld) și (ii) doamna Németh și Vám- és Péntzügyország Dél-Alföldi Regionális Parancsnoksága (Direcția Vămilelor și a Gărzii Financiare pentru regiunea Dél-Alföld) cu privire la o taxă de înmatriculare aplicată atunci când aceștia au înmatriculat, în Ungaria, autovehicule de ocazie cumpărate din Germania.

Cadrul juridic

Dreptul comunitar

3 Articolul 23 CE prevede:

„(1) Comunitatea se întemeiază pe o uniune vamală care reglementează ansamblul schimburilor de mărfuri și care implică interzicerea, în relațiile dintre statele membre, a taxelor vamale la import și la export și a oricăror taxe cu efect echivalent, precum și adoptarea unui tarif vamal comun în relațiile cu țări terțe.

(2) Dispozițiile articolului 25 și ale capitolului 2 din prezentul titlu se aplică produselor originare din statele membre, precum și produselor care provin din țări terțe care se află în liberă circulație în statele membre.”

4 Articolul 25 CE prevede:

„Între statele membre sunt interzise taxele vamale la import și la export sau taxele cu efect echivalent. Această interdicție se aplică, de asemenea, taxelor vamale cu caracter fiscal.”

5 Articolul 90 CE este formulat după cum urmează:

„Nici un stat membru nu aplică, direct sau indirect, produselor altor state membre impozite interne, de orice natură, mai mari decât cele care se aplică, direct sau indirect, produselor naționale similare.

De asemenea, nici un stat membru nu aplică produselor altor state membre impozite interne de natură să protejeze indirect alte sectoare de producție.”

6 Articolul 33 din A șasea directivă prevede:

„(1) Fără a aduce atingere altor dispoziții comunitare, în special celor prevăzute de dispozițiile comunitare în vigoare privind acordurile generale pentru deținerea, circulația și monitorizarea produselor supuse accizelor, prezenta directivă nu împiedică un stat membru să mențină și să introducă impozite asupra contractelor de asigurări, impozite asupra pariurilor și a jocurilor de noroc, accize, taxe de timbru și, în general, taxe și impozite care nu pot fi caracterizate ca impozite pe cifra de afaceri, cu condiția ca taxele și impozitele în cauză să nu conducă la impunerea unor formalități la trecerea frontierei în schimburile comerciale dintre statele membre.

(2) Orice trimitere din prezenta directivă la produse supuse accizelor se aplică următoarelor produse, astfel cum sunt definite de dispozițiile comunitare în vigoare:

- uleiuri minerale;
- alcool și băuturi alcoolice;
- tutun prelucrat.”

Reglementarea maghiară

7 Legea nr. CX din 2003 privind taxa de înmatriculare (a regisztrációs adóról szóló 2003. évi CX. Törvény, denumită în continuare „Legea privind taxa de înmatriculare”) prevede:

„Articolul 1

(1) Taxa de înmatriculare (denumită în continuare „taxa”) este datorată pentru orice autoturism sau autorulotă (denumit în continuare „autoturism”) destinată introducerii în circulație pe teritoriul Republicii Ungare (denumit în continuare „teritoriul național”).

[...]

Articolul 2

(1) Introducerea în circulație implică o primă înmatriculare a autoturismului pe teritoriul național (în cazul modificării autovehiculului, înmatricularea are loc ca urmare a modificării respective) și presupune introducerea acestor informații în certificatul de înmatriculare [...]

[...]

(8) Importul: importul unui autovehicul sau introducerea acestuia în orice alt mod pe teritoriul național dintr-un teritoriu situat în afara Comunității Europene (denumită în continuare „Comunitatea”).

[...]

Articolul 3

[...]

(2) Orice persoană fizică ori juridică sau orice organizație fără personalitate juridică, care este parte la documentul care atestă dobândirea dreptului de proprietate – cu excepția cazului definit la alineatul (4) – este obligată la plata taxei.

[...]

(4) Dacă introducerea în circulație este consecința directă a importării autoturismului, importatorul este obligat la plata taxei.

[...]

Articolul 6

(1) Obligația achitării taxei apare:

(a) în cazul introducerii în circulație pe teritoriul național a unui autoturism, la dobândirea dreptului de proprietate,

(b) în cazul modificării unui autoturism, la data modificării.

[...]

Articolul 8

(1) Valoarea taxei este stabilită în anexa la prezenta lege pentru diferitele categorii de autoturisme.

(2) În cazul modificării unui autoturism, valoarea taxei care trebuie achitată se stabilește la momentul introducerii în circulație a autoturismului modificat, făcându-se diferența între taxa

care ar fi trebuit plătită anterior modificării și cea care trebuie plătită ulterior acestei modificări.

(3) În cazul în care suma rezultată în urma acestui calcul este pozitivă, persoana impozabilă este obligată să plătească autorităților competente taxa corespunzătoare.

[...]

Articolul 13

(1) Administrația fiscală rambursează taxa sau, la cerere, o deduce din avans, dacă persoana impozabilă exportă autovehiculul de pe teritoriul național.

[...]

Articolul 15

Clasificarea în materie de mediu se realizează în conformitate cu punctul II din anexa 5 la Regulamentul KöHÉM nr. 6/1990 (IV. 12.) privind cerințele tehnice pentru introducerea în circulație și menținerea în circulație a vehiculelor de transport rutier, în vigoare de la 30 august 2003.

[...]”

8 Anexa la Legea privind taxa de înmatriculare stabilește valori diferite pentru taxa în cauză, în funcție de standardele de emisie, de tipul carburantului utilizat și de capacitatea cilindrică a motorului. Aceste valori sunt aplicate conform baremului stabilit și rămân neschimbate atât pentru înmatricularea unui autovehicul nou, cât și a unui autovehicul de ocazie.

9 Articolul 16 din legea respectivă a modificat dispozițiile Legii nr. 1 din 1988 privind circulația pe drumurile publice (a közüti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, denumită în continuare „Legea privind circulația”).

În conformitate cu articolul 5 alineatul (4) din această lege, astfel cum a fost modificat:

„Orice autovehicul care circulă cu o autorizație și un număr de înmatriculare emis de o autoritate competentă străină poate participa la traficul rutier național în condițiile stabilite în legislația specifică.”

Articolul 23 din Legea privind circulația dispune:

„(1) Un vehicul poate fi introdus în circulație – după ce a fost supus examinării prevăzute la alineatul (3) – dacă proprietarul a dovedit, în cadrul unei proceduri administrative, că a dobândit în mod legal dreptul de proprietate, că are asigurare de răspundere civilă pentru autovehicul și că a plătit taxa de înmatriculare prevăzută de legislația specifică.

(2) Introducerea în circulație a autovehiculelor presupune eliberarea de către administrație a unor numere de înmatriculare și a unui certificat de înmatriculare, precum și o înscriere în registrul național al autovehiculelor.

[...]

(6) Utilizatorul național al autovehiculului trebuie să inițieze procedura de introducere în circulație a unui autovehicul care are un număr de înmatriculare străin și este destinat utilizării pe teritoriul național cel târziu în termen de 30 de zile de la achiziționarea sau de la importarea autovehiculului respectiv.”

12 Articolul 47 litera (t) din Legea privind circulația prevede că prin „utilizator național” trebuie să se înțeleagă:

„un utilizator care are domiciliul, reședința obișnuită sau sediul pe teritoriul Republicii Ungare”.

13 La 1 februarie 2004, în paralel cu intrarea în vigoare a Legii privind taxa de înmatriculare, a fost abrogată Legea nr. LXXVIII din 1991 privind impozitul pe consum (a fogyasztási adóról szóló 1991. évi LXXVIII. törvény), care instituise un impozit pe cifra de afaceri în ceea ce privește prețul anumitor produse, inclusiv autoturisme, și care trebuia să fie achitat la bugetul central, pe de o parte, de fabricanții produselor respective, și, pe de altă parte, de către debitorii dreptului vamal, în caz de import. În temeiul articolului 6 alineatul (1) din Legea privind impozitul pe consum, această taxă nu trebuia să fie plătită la vânzarea, pe piața națională, de bunuri de ocazie, în special autoturisme.

Acțiunile principale și întrebările preliminare

Cauza C-290/05

14 În urma achiziționării în Germania, la 2 mai 2004, pentru suma de 6 000 euro, a unui autoturism de ocazie, domnul Nádásdi a depus, la 13 mai 2004, la Debreceni Fővámhivatal (Direcția vamală principală din Debrecen), o cerere în vederea achitării taxei de înmatriculare.

15 Prin Decizia din 14 mai 2004, autoritatea în cauză a impus o taxă cu o valoare de 150 000 HUF, pe care domnul Nádásdi a achitat-o în aceeași zi. Această autoritate a emis și certificatul de plată a taxei de către debitor, menționând data de 14 mai 2004.

16 Ulterior, Vám- és Pénzügyőrség Észak-Alföldi Regionális Parancsnoksága, în exercitarea puterii sale de control, prin Decizia nr. 8074/2004 din 11 noiembrie 2004, a modificat decizia adoptată de Debreceni Fővámhivatal, crescând valoarea taxei de înmatriculare datorate de domnul Nádásdi la 390 000 HUF, și a dispus ca debitorul să plătească soldul de 240 000 HUF cel târziu în termen de cincisprezece zile de la data la care decizia în cauză va fi devenit definitivă.

17 Conform motivelor Deciziei nr. 8074/2004, valoarea taxei de înmatriculare a fost revizuită ca urmare a adoptării Legii nr. XII din 2004 de modificare a Legii nr. CX din 2003 privind taxa de înmatriculare (a regisztrációs adóról szóló 2003. évi CX. törvény módosításáról rendelkező 2004. évi XII. törvény), care a intrat în vigoare la 14 mai 2004, noua grilă tarifară fiind aplicabilă în cazurile în care certificatul de plată a taxei în cauză a fost emis după intrarea în vigoare a Legii nr. XII din 2004.

18 Domnul Nádásdi a introdus în fața instanței de trimitere o acțiune având ca obiect controlul legalității Deciziei 8074/2004.

19 În aceste condiții, Hajdú-Bihar Megyei Bíróság a hotărât să suspende judecata și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Articolul 90 primul paragraf CE permite statelor membre să mențină în vigoare un

impozit aplicabil autoturismelor de ocazie care provin din alte state membre, atunci când acest impozit este total independent de valoarea autoturismelor, iar valoarea impozitului respectiv se determină exclusiv în funcție de caracteristicile tehnice ale autoturismelor (tip de motor, capacitatea cilindrică) și de clasificarea lor în materie de mediu?

2) În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare: Legea nr. CX din 2003 privind taxa de înmatriculare, aplicabilă în speță, este compatibilă, în ceea ce privește autoturismele de ocazie importate, cu articolul 90 primul paragraf CE, având în vedere că respectiva taxă nu este exigibilă în cazul autoturismelor care au fost introduse în circulație în Ungaria înainte de intrarea în vigoare a legii în cauză?”

Cauza C-333/05

20 În urma achiziționării în Germania a unui autoturism personal de ocazie, la 28 decembrie 2004, doamna Németh a inițiat, înaintea Kecskeméti Fővármhivatal (Direcția vamală principală din Kecskemét), o procedură de plată a taxei de înmatriculare. În conformitate cu Regulamentul KöHÉM nr. 6/1990, care este un regulament al Ministerului Transporturilor, Comunicațiilor și Construcțiilor, Bács-Kiskun Megyei Közlekedési Felügyelet (Inspectoratul pentru monitorizarea traficului rutier din regiunea Bács-Kiskun) a clasificat acest autovehicul în categoria de mediu nr. 7.

21 Kecskeméti Fővármhivatal a stabilit valoarea taxei de înmatriculare la 390 000 HUF, ținând seama atât de caracteristicile tehnice, cât și de cele în materie de mediu, ale autovehiculului în cauză.

22 Pronunțându-se cu privire la contestația formulată de doamna Németh împotriva acestei decizii, Vám- és Pénzügyőrség Dél-Alföldi Regionális Parancsnoksága, acționând în calitate de organism administrativ de apel, a confirmat decizia.

23 Astfel, doamna Németh a introdus în fața instanței de trimitere o acțiune împotriva deciziei confirmative respective. Aceasta consideră că Legea privind taxa de înmatriculare încalcă dreptul comunitar. Într-adevăr, această taxă constituie, în esență, un drept vamal aplicabil importurilor și, ca atare, este interzisă în Comunitatea Europeană, în temeiul articolelor 23 CE și 25 CE. Cu toate acestea, presupunând că o astfel de taxă nu ar fi un drept vamal sau o taxă cu efect echivalent, aceasta ar putea fi considerată ca fiind o taxă care încalcă articolele 90 CE - 93 CE, sau chiar un impozit pe cifra de afaceri interzis în temeiul articolului 33 din A șasea directivă, astfel încât aceasta nu ar putea fi aplicată.

24 În aceste condiții, Bács-Kiskun Megyei Bíróság a hotărât să suspende judecata și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) O taxă națională, precum taxa de înmatriculare din Ungaria, poate fi considerată ca fiind un drept vamal sau o măsură cu efect echivalent?

2) În cazul unui răspuns negativ la prima întrebare, o taxă națională, precum taxa de înmatriculare din Ungaria – a cărei achitare constituie o condiție prealabilă înmatriculării și introducerii în circulație a unui autoturism personal – poate să fie considerată o formă de taxă la import?

3) În cazul unui răspuns negativ la a doua întrebare, o taxă națională, precum taxa de înmatriculare din Ungaria, este compatibilă cu cerințele articolului 90 CE sau cu cerințele

articolului 33 din [A șasea] directivă [...], sau taxa în cauză încalcă dispozițiile sistemului comun privind taxa pe valoare adăugată?

4) O taxă națională, precum taxa de înmatriculare din Ungaria, este compatibilă, în stadiul actual al dreptului comunitar, cu cerințele acestuia, atunci când taxa de înmatriculare a autoturismelor noi și a celor de ocazie este, în ceea ce privește valoarea acesteia – și făcând abstracție de clasificarea în materie de mediu a autovehiculelor –, de o valoare identică, valoare ce nu reflectă în niciun fel diminuarea valorii autoturismelor de ocazie și este total independentă de data la care un autovehicul a fost introdus în circulație și de perioada în cursul căreia a rămas în circulație (în mod legal)?”

Procedura în fața Curții

25 În conformitate cu articolul 104 alineatul (4) a doua teză din Regulamentul de procedură, Curtea a hotărât, după ascultarea avocatului general, să se pronunțe fără parcurgerea fazei orale a procedurii în cauza C-333/05.

26 Întrucât cauzele C-290/05 și C-333/05 au același obiect, este necesar, în conformitate cu articolul 43 din regulamentul de procedură, ca acestea să fie conexe în vederea pronunțării hotărârii.

Cu privire la admisibilitatea cererilor de pronunțare a unor hotărâri preliminare

Cauza C-290/05

27 Guvernul maghiar consideră că cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare nu este admisibilă. În primul rând, acesta susține că instanța de trimitere trebuie să adopte o poziție în ceea ce privește clarificarea problemei dacă reclamantul în acțiunea principală ar trebui să fie obligat la plata taxei de înmatriculare în conformitate cu noua grilă tarifară. Este vorba, prin însăși natura sa, despre o problemă de drept intern. Decizia de trimitere nu menționează în ce fel interpretarea dreptului comunitar solicitată de instanța națională ar influența soluționarea litigiului. Întrebările adresate sunt ipotetice. În al doilea rând, guvernul respectiv susține că cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare nu conține o prezentare suficient de detaliată a reglementării naționale aplicabile litigiului.

28 În această privință, este necesar să se observe că procedura prevăzută la articolul 234 CE este întemeiată pe o separare clară a funcțiilor între instanțele naționale și Curte. Este exclusiv de competența instanței naționale, care este sesizată cu soluționarea litigiului și care trebuie să își asume răspunderea pentru hotărârea judecătorească ce urmează a fi pronunțată, să aprecieze, luând în considerare particularitățile cauzei, atât necesitatea unei hotărâri preliminare, pentru a fi în măsură să pronunțe propria hotărâre, cât și relevanța întrebărilor pe care le adresează Curții. În consecință, în cazul în care întrebările adresate au ca obiect interpretarea dreptului comunitar, Curtea este, în principiu, obligată să se pronunțe (a se vedea, în special, Hotărârea din 11 iulie 2006, Chacón Navas, C-13/05, Rec., p. 1-6467, punctul 32, și jurisprudența citată).

29 Cu toate acestea, Curtea a afirmat, de asemenea, că, în circumstanțe excepționale, are competența de a examina condițiile în care este sesizată de instanța națională în vederea verificării propriei competențe. Curtea poate refuza să se pronunțe asupra unei întrebări preliminare adresate de o instanță națională numai atunci când este evident că interpretarea dreptului comunitar solicitată nu are nicio legătură cu realitatea sau cu obiectul acțiunii

principale, atunci când problema este de natură ipotetică sau atunci când Curtea nu dispune de elementele de fapt și de drept necesare pentru a răspunde în mod util la întrebările care i-au fost adresate (Hotărârea Chacón Navas, citată anterior, punctul 33, și jurisprudența citată).

30 Necesitatea de a ajunge la o interpretare a dreptului comunitar care să fie utilă instanței naționale impune definirea de către această instanță a situației de fapt și a cadrului juridic în care se încadrează întrebările sau, cel puțin, explicarea ipotezelor de fapt pe care se întemeiază aceste întrebări (a se vedea Hotărârea din 11 septembrie 2003, Altair Chimica, C-207/01, Rec., p. 1-8875, punctul 24, și Hotărârea din 12 aprilie 2005, Keller, C-145/03, Rec., p. 1-2529, punctul 29).

31 În prezenta cauză, este necesar să se constate, de la început, că instanța comunitară dispune de suficiente informații pentru a putea oferi un răspuns util la întrebările adresate de instanța de trimitere, fără să fie necesară obținerea unor informații mai detaliate cu privire la reglementarea națională aplicabilă acțiunii principale.

32 În ceea ce privește motivele pentru care au fost adresate întrebările, instanța de trimitere precizează că, deși domnul Nádasi nu pretinde că Legea privind taxa de înmatriculare încalcă dreptul comunitar, aceasta consideră că, în privința autoturismelor de ocazie care au fost importate, este necesară aplicarea din oficiu a dreptului comunitar. Din această explicație reiese că instanța respectivă urmărește să controleze legalitatea Deciziei nr. 8074/2004, care face obiectul acțiunii principale, în lumina dreptului comunitar. Prin urmare, nu se poate susține că întrebările adresate sunt de natură ipotetică.

33 În consecință, este necesar să se considere că cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare este admisibilă.

Cauza C-333/05

34 Guvernul maghiar contestă admisibilitatea întrebărilor 2 și 4, argumentând că instanța de trimitere nu a precizat motivele de fapt și de drept pentru care consideră că este necesar să adreseze Curții întrebările respective.

35 Cu toate acestea, instanța națională a afirmat că, în cazul în care Curtea răspunde afirmativ întrebărilor adresate de reclamanta în acțiunea principală, va putea admite cererea reclamantei și că, în caz contrar, va trebui să o respingă.

36 Prin urmare, susținerile guvernului maghiar nu sunt întemeiate și, în consecință, este necesar să se considere că cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare este admisibilă.

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima și la a doua întrebare preliminară din cauza C-333/05

37 Prin prima întrebare, instanța de trimitere dorește, în esență, să afle dacă o taxă precum cea instituită prin Legea privind taxa de înmatriculare constituie un drept vamal la import sau o taxă cu efect echivalent în sensul articolelor 23 CE și 25 CE. A doua întrebare trebuie să fie înțeleasă în sensul că instanța în cauză dorește să afle dacă o astfel de taxă trebuie să fie considerată o taxă la import interzisă de aceste dispoziții. Prin urmare, a doua întrebare privește aceeași problemă ca cea prezentată Curții prin prima întrebare. Într-adevăr, o taxă la import intră în categoria taxelor cu efect echivalent în sensul dispozițiilor în cauză.

38 O taxă precum taxa de înmatriculare nu reprezintă un drept vamal propriu-zis.

39 În ceea ce privește problema dacă taxa respectivă reprezintă o taxă cu efect echivalent, potrivit jurisprudenței constante rezultă că orice obligație pecuniară, oricare ar fi denumirea sa și modul său de aplicare, impusă unilateral asupra mărfurilor pe motiv că trec frontiera, atunci când aceasta nu este un drept vamal propriu-zis, constituie o taxă cu efect echivalent în sensul articolelor 23 CE și 25 CE (a se vedea, în special, Hotărârea din 17 iulie 1997, Haahr Petroleum, C-90/94, Rec., p. 1-4085, punctul 20, și Hotărârea din 2 aprilie 1998, Outokumpu, C-213/96, Rec., p. 1-1777, punctul 20).

40 O taxă precum cea instituită prin Legea privind taxa de înmatriculare nu este percepută atunci când un autovehicul trece frontiera statului membru care impune taxa respectivă, ci la înmatricularea vehiculului pe teritoriul acestui stat, în vederea introducerii în circulație.

41 O astfel de taxă intră sub incidența regimului general al impozitelor interne aplicate mărfurilor și, prin urmare, trebuie să fie examinată în lumina articolului 90 CE.

42 În consecință, este necesar să se răspundă la prima și la a doua întrebare adresate în cauza C-333/05 că o taxă precum cea instituită prin Legea privind taxa de înmatriculare, care nu se aplică autoturismelor ca urmare a faptului că trec frontiera, nu constituie un drept vamal la import sau o taxă cu efect echivalent în sensul articolelor 23 CE și 25 CE.

Cu privire la întrebările din cauza C-290/05, precum și la prima parte a celei de-a treia întrebări și la a patra întrebare din cauza C-333/05

43 Prin aceste întrebări, instanțele de trimitere doresc să afle, în esență, dacă articolul 90 primul paragraf CE trebuie să fie interpretat în sensul în care se opune unei taxe precum cea instituită prin Legea privind taxa de înmatriculare.

44 În această privință, instanțele naționale subliniază că o astfel de taxă nu este exigibilă în cazul autovehiculelor introduse în circulație în Ungaria înainte de intrarea în vigoare a legii respective (a doua întrebare din cauza C-290/05), că această taxă este total independentă de valoarea autovehiculelor, cuantumul său fiind stabilit exclusiv în funcție de caracteristicile tehnice ale acestora (tip de motor, capacitatea cilindrică), precum și de clasificarea lor în materie de mediu (prima întrebare din cauza C-290/05), și că această valoare nu reflectă în niciun fel deprecierea valorii autovehiculelor de ocazie și este total independentă de perioada în cursul căreia un autovehicul a fost în circulație (a patra întrebare din cauza C-333/05).

45 Astfel cum a constatat deja Curtea, în cadrul Tratatului CE, articolul 90 CE reprezintă o completare a dispozițiilor privind eliminarea drepturilor vamale și a taxelor cu efect echivalent. Obiectivul acestei dispoziții este acela de a asigura libera circulație a mărfurilor între statele membre în condiții normale de concurență, prin eliminarea oricărei forme de protecție care poate rezulta din aplicarea unor impozite interne discriminatorii în privința produselor originare din alte state membre (Hotărârea din 15 iunie 2006, Air Liquide Industries Belgium, C-393/04 și C-41/05, Rec., p. 1-5293, punctul 55, și jurisprudența citată).

46 În ceea ce privește impozitarea autovehiculelor de ocazie importate, Curtea a considerat, de asemenea, că articolul 90 CE are în vedere garantarea neutralității totale a impozitelor interne în raport cu concurența între produsele care se află deja pe piața națională și produsele importate (a se vedea Hotărârea din 29 aprilie 2004, Weigel, C-387/01, Rec., p. 1-4981,

punctul 66, și jurisprudența citată).

47 Conform unei jurisprudențe constante, articolul 90 primul paragraf CE este încălcat atunci când impozitul asupra produsului importat și cel asupra produsului național similar sunt calculate în mod diferit și pe baza unor criterii diferite, care conduc, chiar dacă numai în anumite cazuri, la stabilirea unui impozit mai mare pentru produsul importat (a se vedea Hotărârea Weigel, citată anterior, punctul 67, și jurisprudența citată). Cu toate acestea, chiar dacă nu sunt îndeplinite condițiile pentru o astfel de discriminare directă, impozitarea poate fi discriminatorie în mod indirect, ca urmare a efectelor sale.

48 Pentru a garanta neutralitatea impozitelor interne în ceea ce privește concurența între autovehiculele de ocazie care se află deja pe piața națională și autovehiculele similare importate, este necesară compararea efectelor taxei de înmatriculare aplicate autovehiculelor de ocazie importate recent dintr-un stat membru, altul decât Republica Ungară, cu efectele valorii reziduale a taxei de înmatriculare care grevează autovehiculele de ocazie similare înmatriculate în Ungaria și care, din acest motiv, au fost supuse deja aceleiași taxe.

49 O comparație cu autovehiculele de ocazie introduse în circulație în Ungaria înainte de intrarea în vigoare a Legii privind taxa de înmatriculare nu ar fi relevantă. Articolul 90 CE nu are ca scop să împiedice un stat membru să introducă impozite noi sau să modifice cota sau baza de calcul a impozitelor existente.

50 Din considerentele precedente rezultă că faptul, invocat de guvernul maghiar, că există autovehicule de ocazie înmatriculate anterior în Ungaria, a căror valoare de piață include valoarea reziduală a impozitului pe consum, nu este relevant.

51 În ceea ce privește criteriile care pot fi utilizate pentru calcularea unei taxe, trebuie amintit că dreptul comunitar nu restrânge, în stadiul actual al evoluției sale, libertatea fiecărui stat membru de a stabili un sistem de impozitare diferențiat pentru anumite produse, chiar similare în sensul articolului 90 primul paragraf CE, în funcție de criterii obiective, precum natura materiilor prime utilizate sau procesele de producție aplicate. Astfel de diferențieri nu sunt totuși compatibile cu dreptul comunitar decât dacă urmăresc obiective care sunt, la rândul lor, compatibile cu cerințele tratatului și ale dreptului derivat și dacă metodele folosite sunt de natură să evite orice formă de discriminare, directă sau indirectă, în ceea ce privește importurile provenite din alte state membre, sau orice formă de protecție în favoarea produselor naționale concurente (Hotărârea Outokumpu, citată anterior, punctul 30).

52 În cadrul unui regim privind taxa de înmatriculare, criterii precum tipul de motor, capacitatea cilindrică și clasificarea bazată pe considerente în materie de mediu constituie criterii obiective. Prin urmare, pot fi utilizate în cadrul unui astfel de regim. În schimb, nu se impune o cerință conform căreia valoarea impozitului să fie legată de prețul autovehiculului.

53 Cu toate acestea, produselor originare din alte state membre nu trebuie să li se aplice o taxă de înmatriculare mai mare decât cea aplicată produselor naționale similare.

54 Or, un autovehicul nou pentru care a fost achitată o taxă de înmatriculare în Ungaria își pierde, în timp, o parte din valoarea de piață. Ca urmare a acestei diminuări, scade, la rândul său, și valoarea taxei de înmatriculare incluse în valoarea reziduală a autovehiculului. Din moment ce este un autovehicul de ocazie, acesta poate fi vândut numai la un preț reprezentând un procent din valoarea sa inițială, care include valoarea reziduală a taxei de înmatriculare.

55 Din dosarele transmise Curții de către instanțele de trimitere reiese că un autovehicul care

are același model, aceeași vechime, același kilometraj și alte caracteristici identice, cumpărat de ocazie în alt stat membru și înmatriculat în Ungaria, va fi totuși supus taxei de înmatriculare aplicabile unui autovehicul din această categorie la o rată integrală. Prin urmare, taxa aplicabilă autovehiculelor de ocazie importate este superioară celei aplicate autovehiculelor de ocazie similare care au fost deja înmatriculate în Ungaria și supuse aceleiași taxe.

56 Astfel, cu toate că obiectivul și fundamentul taxei de înmatriculare au o natură specifică politicii de mediu și deși acestea nu au nicio legătură cu valoarea de piață a autovehiculului, articolul 90 primul paragraf CE implică obligația de a se ține seama de deprecierea autovehiculelor de ocazie care fac obiectul impozitării, având în vedere că taxa respectivă este caracterizată de faptul că se percepe o singură dată, atunci când autovehiculul este înmatriculat pentru prima dată în vederea utilizării sale în statul membru în cauză, fiind, astfel, inclusă în valoarea respectivă.

57 Din considerentele precedente reiese că este necesar să se răspundă la întrebările adresate în cauza C-290/05, precum și la prima parte a celei de-a treia întrebări și la a patra întrebare din cauza C-333/05, că articolul 90 primul paragraf CE trebuie să fie interpretat în sensul că se opune unei taxe precum cea instituită prin Legea privind taxa de înmatriculare, în măsura în care:

– este percepută în cazul autovehiculelor de ocazie la prima introducere în circulație a acestora pe teritoriul unui stat membru și

– valoarea acesteia, stabilită exclusiv în funcție de caracteristicile tehnice ale autovehiculelor (tip de motor, capacitate cilindrică) și de clasificarea lor în materie de mediu, se calculează fără să se țină seama de deprecierea acestora, astfel încât, atunci când se aplică unor autovehicule de ocazie importate din alte state membre, depășește valoarea respectivei taxe incluse în valoarea reziduală a autovehiculelor de ocazie similare care au fost deja înmatriculate în statul membru de import.

O comparație cu autovehiculele de ocazie introduse în circulație în statul membru în cauză înainte de introducerea acestei taxe nu este relevantă.

Cu privire la a doua parte a celei de-a treia întrebări din cauza C-333/05

58 Taxa de înmatriculare care face obiectul acțiunii principale nu constituie un impozit pe cifra de afaceri în sensul articolului 33 din A șasea directivă. Într-adevăr, baza de calcul a acesteia nu este cifra de afaceri. De asemenea, taxa în cauză nu implică, în cadrul schimburilor comerciale între statele membre, formalități legate de trecerea frontierei.

59 Prin urmare, o astfel de taxă nu este interzisă în temeiul articolului 33 din A șasea directivă.

60 Astfel, este necesar să se răspundă la a doua parte a celei de-a treia întrebări că articolul 33 din A șasea directivă nu se opune percepției unei taxe precum cea instituită prin Legea privind taxa de înmatriculare, a cărei bază de calcul nu este reprezentată de cifra de afaceri și care nu implică, în cadrul schimburilor comerciale între statele membre, formalități legate de trecerea frontierei.

Cu privire la limitarea în timp a efectelor prezentei hotărâri

61 În ipoteza în care hotărârea care urmează să fie pronunțată constată că o taxă precum cea instituită prin Legea privind taxa de înmatriculare este incompatibilă cu articolul 90 primul paragraf CE, guvernul maghiar a solicitat Curții, în cursul ședinței în cauza C-290/05, să limiteze în timp efectele hotărârii sale. În observațiile scrise prezentate Curții în aceeași cauză, guvernul polonez a făcut o sugestie în același sens.

62 Conform unei jurisprudențe constante, interpretarea unei norme de drept comunitar de către Curte în exercitarea competenței pe care i-o conferă articolul 234 CE, clarifică și precizează, în cazul în care este necesar, semnificația și sfera de aplicare a normei respective, astfel cum trebuie sau ar fi trebuit să fie înțeleasă și aplicată din momentul intrării sale în vigoare. Rezultă că norma astfel interpretată poate și trebuie să fie aplicată de către instanță chiar raporturilor juridice născute și constituite anterior hotărârii pronunțate cu privire la cererea de interpretare, în cazul în care, în alte privințe, sunt îndeplinite condițiile care permit supunerea unui litigiu privind aplicarea normei respective instanțelor competente (a se vedea, în special, Hotărârea din 2 februarie 1988, Blaizot, 24/86, Rec., p. 379, punctul 27, Hotărârea din 15 decembrie 1995, Bosman, C-415/93, Rec., p. 1-4921, punctul 141, precum și Hotărârea din 10 ianuarie 2006, Skov și Bilka, C-402/03, Rec., p. 1-199, punctul 50).

63 În această privință, este necesar să se precizeze că numai în mod excepțional, în aplicarea principiului general al securității juridice, inerent ordinii juridice comunitare, Curtea poate să fie determinată să limiteze posibilitatea oricărei persoane interesate de a invoca o dispoziție pe care a interpretat-o în scopul contestării unor raporturi juridice stabilite cu bună-credință. Pentru a putea impune o astfel de limitare, este necesară îndeplinirea a două criterii esențiale, și anume buna-credință a persoanelor interesate și existența riscului unor perturbări grave (Hotărârea din 28 septembrie 1994, Vroege, C-57/93, Rec., p. 1-4541, punctul 21; Hotărârea din 12 octombrie 2000, Cooke, C-372/98, Rec., p. 1-8683, punctul 42, precum și Hotărârea Skov și Bilka, citată anterior, punctul 51).

64 În ceea ce privește riscul unor perturbări grave, guvernul maghiar a prezentat în ședință statistici privind perioada cuprinsă între 1 mai 2004, data aderării Republicii Ungare la Uniunea Europeană, și 31 decembrie 2005, respectiv o perioadă de 20 de luni. În această perioadă, 81 612 de autovehicule de ocazie au fost introduse pe teritoriul Republicii Ungare din alte state membre. Guvernul maghiar a estimat valoarea totală a veniturilor provenite din taxa de înmatriculare percepută pentru aceste autovehicule la aproximativ 116 milioane euro. Acesta a admis că nu ar trebui să fie rambursată integral suma respectivă, ci numai valoarea corespunzătoare suprataxei încasate pentru autovehiculele în cauză, având în vedere deprecierea acestora.

65 Cu toate acestea, guvernul respectiv, pe de o parte, a subliniat costurile administrative pe care examinarea fiecărui caz în parte le-ar implica pentru rambursarea suprataxei, costuri care ar depăși probabil valoarea totală care trebuie rambursată, și, pe de altă parte, a evidențiat importanța dificultăților legate de identificarea tuturor persoanelor care au dreptul la rambursare.

66 În cursul ședinței, a reieșit că, de la 1 ianuarie 2006, a fost introdusă o grilă de reducere a valorii taxei de înmatriculare, reducerile fiind stabilite în funcție de numărul de luni care s-au scurs între data primei introduceri în circulație a autovehiculului și data inițierii procedurii administrative în vederea achitării taxei în cauză.

67 În aceste condiții, examinarea problemei de a stabili existența, în speță, a unui risc de perturbări grave poate fi limitată la perioada cuprinsă între 1 mai 2004 și 31 decembrie 2005.

68 Valoarea care trebuie rambursată nu este atât de ridicată încât rambursarea propriu-zisă să riște să genereze repercusiuni economice grave care pot justifica o limitare în timp a efectelor prezentei hotărâri.

69 În ceea ce privește costurile administrative, dreptul comunitar impune numai rambursarea de către statul membru a sumei excedentare în conformitate cu dispozițiile dreptului național, cu condiția respectării principiilor echivalenței și efectivității (a se vedea, în acest sens, Hotărârea din 15 septembrie 1998, Edis, C-231/96, Rec., p. I-4951, punctele 19, 20 și 34, precum și Hotărârea din 17 iunie 2004, Recheio – Cash & Carry, C-30/02, Rec., p. I-6051, punctele 17, 18 și 20).

70 În consecință, este necesar să se constate că al doilea criteriu, menționat la punctul 63 din prezenta hotărâre, referitor la riscul unor perturbări grave, nu este îndeplinit.

71 În aceste condiții, nu este necesar să se verifice dacă este îndeplinit criteriul legat de buna-credință a părților interesate.

72 Din considerentele precedente rezultă că nu este necesară limitarea în timp a efectelor prezentei hotărâri.

Cu privire la cheltuielile de judecată

73 Întrucât, în privința părților din acțiunea principală, procedura are caracterul unui incident survenit în fața instanței de trimitere, este de competența acestei instanțe 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:

1) O taxă precum cea instituită în Ungaria prin Legea nr. CX din 2003 privind taxa de înmatriculare (a regisztrációs adóról szóló 2003. évi CX. törvény), care nu se aplică autovehiculelor personale pe motiv că trec frontiera, nu constituie un drept vamal de import sau o taxă cu efect echivalent în sensul articolelor 23 CE și 25 CE.

2) Articolul 90 primul paragraf CE trebuie să fie interpretat în sensul că se opune unei taxe precum cea instituită prin Legea privind taxa de înmatriculare, în măsura în care:

– este percepută în cazul autovehiculelor de ocazie la prima introducere în circulație a acestora pe teritoriul unui stat membru și

– valoarea acesteia, stabilită exclusiv în funcție de caracteristicile tehnice ale autovehiculelor (tip de motor, capacitate cilindrică) și de clasificarea lor în materie de mediu, se calculează fără să se țină seama de deprecierea acestora, astfel încât, atunci când se aplică unor autovehicule de ocazie importate din alte state membre, depășește valoarea respectivei taxe incluse în valoarea reziduală a autovehiculelor de ocazie similare care au fost deja înmatriculate în statul membru de import.

O comparație cu vehiculele de ocazie introduse în circulație în statul membru în cauză înainte de introducerea acestei taxe nu este relevantă.

3) Articolul 33 din A șasea directivă 77/388/CEE a Consiliului din 17 mai 1977 privind

armonizarea legislațiilor statelor membre referitoare la impozitele pe cifra de afaceri – sistemul comun al taxei pe valoarea adăugată: bază unitară de evaluare nu se opune percepției unei taxe precum cea instituită prin Legea privind taxa de înmatriculare, a cărei bază de calcul nu este reprezentată de cifra de afaceri și care nu implică, în cadrul schimburilor comerciale între statele membre, formalități legate de trecerea frontierei.

Semnături