CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
MELCHIOR WATHELET
prezentate la 15 mai 2014[1]

Cauza C-331/13

Ilie Nicolae Nicula
împotriva
Administrației Finanțelor Publice a Municipiului Sibiu,
Administrației Fondului pentru Mediu

[cerere de decizie preliminară formulată de Tribunalul Sibiu (România)]

„Rambursarea unei taxe incompatibile cu dreptul Uniunii — Limitare a cuantumului restituirii ca urmare a modificării reglementării naționale”

I – **Introducere**

1. Prezenta cauză se înscrie într-o listă lungă de cauze românești cu privire la compatibilitatea cu articolul 110 TFUE a taxei pe poluarea cauzată de autovehicule[2]. În special, aceasta ridică problema dacă autoritățile fiscale române au dreptul de a păstra în temeiul unei taxe noi de aceeași natură și cu același obiect, numită „timbru de mediu”, suma care a fost percepută în temeiul taxei pe poluare incompatibile cu dreptul Uniunii.

II – **Cadrul juridic**

A – *Dreptul Uniunii*

2. Articolul 110 TFUE prevede:

„Niciun 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, niciun stat membru nu aplică produselor altor state membre impozite interne de natură să protejeze indirect alte sectoare de producție.”

1 — Limba originală: franceza.

2 — A se vedea Hotărârile Tatu (C-402/09, EU:C:2011:219) și Nisipeanu (C-263/10, EU:C:2011:466), precum și Ordonanțele Druțu (C-438/10, EU:C:2011:478), Micșa (C-573/10, EU:C:2011:479), Vijulan (C-335/10, EU:C:2011:477) și Câmpean și Ciocoiu (C-97/13 și C-214/13, EU:C:2014:229).

3. În cauza Tatu (EU:C:2011:219), Curtea a interpretat acest articol 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” [3].

B – *Dreptul românesc*

4. Articolul 4 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 9/2013 privind timbrul de mediu pentru autovehicule (denumită în continuare „O.U.G. nr. 9/2013”) prevede:

„Obligația de plată a timbrului intervine o singură dată, astfel:

a) cu ocazia înscrierii în evidențele autorității competente, potrivit legii, a dobândirii dreptului de proprietate asupra unui vehicul de către primul proprietar din România și atribuirea unui certificat de înmatriculare și a numărului de înmatriculare;

b) la reintroducerea în parcul auto național a unui autovehicul, în cazul în care, la momentul scoaterii sale din parcul auto național, i s-a restituit proprietarului valoarea reziduală a timbrului […];

c) cu ocazia transcrierii dreptului de proprietate asupra autovehiculului rulat și pentru care nu a fost achitată taxa specială pentru autoturisme și autovehicule, taxa pe poluare pentru autovehicule sau taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, potrivit reglementărilor legale în vigoare la momentul înmatriculării;

d) cu ocazia transcrierii dreptului de proprietate asupra autovehiculului rulat în situația autovehiculelor pentru care s-a dispus de către instanțe restituirea [taxei] sau înmatricularea fără plata taxei speciale pentru autoturisme și autovehicule, taxei pe poluare pentru autovehicule sau taxei pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule.”

5. Articolul 12 alineatul (1) din această ordonanță de urgență prevede că:

„În cazul în care taxa specială pentru autoturisme și autovehicule, taxa pe poluare pentru autovehicule sau taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, achitată, este mai mare decât timbrul rezultat din aplicarea prezentelor prevederi privind timbrul de mediu, calculat în lei la cursul de schimb valutar aplicabil la momentul înmatriculării sau al transcrierii dreptului de proprietate asupra unui autovehicul rulat, se pot restitui sumele reprezentând diferența de sumă plătită, numai către titularul obligației de plată, pe baza procedurii stabilite prin normele metodologice de aplicare a prezentei ordonanțe de urgență. Calculul diferenței de restituit se face pe baza formulei de calcul din prezenta ordonanță de urgență, în care se utilizează elementele avute în vedere la momentul înmatriculării sau al transcrierii dreptului de proprietate asupra unui autovehicul rulat.”

3 — Punctul 61.

III – **Litigiul principal și întrebarea preliminară**

6. Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule (denumită în continuare „O.U.G. nr. 50/2008”), care a intrat în vigoare la 1 iulie 2008, a instituit o taxă pe poluare pentru autovehiculele din categoriile M1-M3 și N1-N3. Obligația de a plăti această taxă lua naștere în special cu ocazia primei înmatriculări a unui autovehicul în România, grevând astfel vehiculele de ocazie importate.

7. Curtea a declarat că o taxă precum această taxă pe poluare era contrară articolului 110 TFUE pentru motivul că aceasta „[avea] ca efect descurajarea importării și punerii în circulație în România a unor vehicule de ocazie cumpărate în alte state membre”[4]. Pentru același motiv, Curtea a statuat că această situație se regăsea în cazul unei taxe precum taxa pe poluare instituită prin Legea nr. 9/2012[5], care, la 13 ianuarie 2012, abrogase O.U.G. nr. 50/2008, înainte de a fi ea însăși abrogată la 15 martie 2013 prin O.U.G. nr. 9/2013.

8. În cursul anului 2009, domnul Nicula a cumpărat un autovehicul marca BMW 320i, înmatriculat pentru prima dată în alt stat al Uniunii Europene, și anume Germania. În vederea înmatriculării vehiculului respectiv în România, acesta a plătit o sumă de 5 153 RON (aproximativ 1 200 euro) cu titlu de taxă pe poluare, prevăzută de O.U.G. nr. 50/2008.

9. Domnul Nicula a depus o cerere de restituire a acestei sume la autoritățile fiscale române și, ca urmare a respingerii cererii menționate de către acestea din urmă, o acțiune la instanțele române.

10. Prin sentința administrativă nr. 1497/CA/2012, Tribunalul Sibiu (România) a admis acțiunea introdusă de domnul Nicula împotriva Agenției Fondului pentru Mediu (beneficiarul taxei), a obligat această pârâtă să restituie taxa, după ce a constatat, pe baza Hotărârii Tatu (EU:C:2011:219), incompatibilitatea taxei pe poluare cu articolul 110 TFUE, și a respins acțiunea introdusă împotriva Administrației Finanțelor Publice Sibiu (instituția care a colectat taxa).

11. La 25 ianuarie 2013, în urma recursului formulat împotriva acestei sentințe, Curtea de Apel Alba-Iulia a decis casarea sentinței și trimiterea cauzei spre rejudecare primei instanțe, cu indicația dată în rejudecare că, în acest gen de litigii, calitatea de pârât în acțiunea în restituirea unei taxe percepute cu încălcarea dreptului Uniunii revenea nu numai beneficiarului acestei taxe, dar și colectorului acesteia.

12. După reînscrierea cauzei pe rolul Tribunalului Sibiu, O.U.G. nr. 9/2013 privind timbrul de mediu a intrat în vigoare la 15 martie 2013.

13. În situația concretă a reclamantului, cuantumul timbrului de mediu pentru autovehiculul său s-a stabilit la 8 126,44 RON, în temeiul O.U.G. nr. 9/2013, în timp ce taxa pe poluare plătită anterior se ridica la 5 153 RON.

14. Or, în temeiul articolului 12 alineatul (1) din O.U.G. nr. 9/2013, domnul Nicula nu ar mai avea dreptul să recupereze taxa pe poluare și dobânzile aferente acesteia, suma pe care o plătise fiind reținută de autoritățile fiscale și de mediu cu titlu de timbru de mediu, întrucât valoarea timbrului de mediu era mai ridicată decât taxa pe poluare pe care o plătise.

4 — *Ibidem* (punctul 58). Versiunile modificate ale O.U.G. nr. 50/2008 au fost considerate de asemenea contrare dreptului Uniunii prin Hotărârea Nisipeanu (EU:C:2011:466) și prin Ordonanțele Druțu (EU:C:2011:478), Micșa (EU:C:2011:479) și Vijulan (EU:C:2011:477).

5 — A se vedea Ordonanța Câmpean și Ciocoiu (EU:C:2014:229, punctele 31-33).

15. În aceste condiții, Tribunalul Sibiu a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Dispozițiile articolului 6 din Tratatul privind Uniunea Europeană, ale articolelor 17, 20 și 21 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, ale articolului 110 TFUE, principiul securității juridice și principiul *non reformatio in peius*, ambele statuate [de] dreptul [Uniunii] și jurisprudența Curții [Hotărârile Belgocodex, C-381/97, EU:C:1998:589 și Belbouab, 10/78, EU:C:1978:181], pot fi interpretate ca opunându-se unei reglementări precum O.U.G. nr. 9/2013?”

IV – **Procedura în fața Curții**

16. Cererea de decizie preliminară a fost depusă la Curte la 18 iunie 2013. Domnul Nicula, guvernul român și Comisia Europeană au depus observații scrise.

17. Prin scrisoarea din 20 decembrie 2013, guvernul român a solicitat atribuirea prezentei cauze Marii Camere. Conform articolului 16 al treilea paragraf din statutul său, Curtea a dat curs acestei cereri. În ședință, guvernul român a justificat această cerere prin necesitatea de a asigura coerența jurisprudenței Curții referitoare la impozitarea vehiculelor de ocazie importate.

18. În temeiul articolului 101 din Regulamentul de procedură, la 14 februarie 2014, Curtea a solicitat instanței de trimitere să furnizeze, până la 5 martie 2014, clarificări privind aplicabilitatea O.U.G. nr. 9/2013 în litigiul principal. Răspunsul instanței de trimitere a fost primit de Curte la 4 martie 2014.

19. La 25 martie 2014 a avut loc o ședință în cursul căreia domnul Nicula, guvernul român, precum și Comisia au prezentat observații orale.

V – **Analiză**

A – *Cu privire la admisibilitate*

20. Guvernul român consideră că prezenta cerere de decizie preliminară este inadmisibilă întrucât un răspuns la întrebarea formulată de instanța de trimitere nu ar fi util pentru soluționarea litigiului principal. Potrivit guvernului român, O.U.G. nr. 9/2013 nu se aplică litigiului principal pentru două motive.

21. În primul rând, guvernul român consideră că procedura extrajudiciară de restituire a eventualelor diferențe între taxele plătite în temeiul actelor normative anterioare O.U.G. nr. 9/2013 și timbrul de mediu, instituită prin articolul 12 din această ordonanță de urgență, nu vizează în niciun fel instanța de trimitere și nu se aplică litigiului principal.

22. Guvernul român consideră astfel că această procedură extrajudiciară de restituire nu împiedică instanța de trimitere să dispună restituirea în întregime a sumei plătite de domnul Nicula cu titlu de taxă pe poluare.

23. În al doilea rând, guvernul român consideră că, în temeiul principiului *tempus regit actum*, O.U.G. nr. 9/2013, care a intrat în vigoare la 15 martie 2013, nu se aplică cererii de rambursare a taxei pe poluare plătite de domnul Nicula în anul 2009. În consecință, instanța de trimitere nu ar trebui să se considere legată de articolul 12 din această ordonanță de urgență.

24. Având în vedere aceste argumente, Curtea a solicitat instanței de trimitere să ia poziție cu privire la aplicabilitatea în litigiul principal a O.U.G. nr. 9/2013, în special a articolului 12 din aceasta.

25. Prin răspunsul primit de Curte la 13 martie 2014, instanța de trimitere a confirmat aplicabilitatea articolului 12 din O.U.G. nr. 9/2013 în litigiul principal. Potrivit instanței de trimitere, interpretarea acestei ordonanțe de urgență invocată de guvern este lipsită de orice temei juridic și golește de conținut articolul 12 din ordonanța menționată.

26. Potrivit unei jurisprudențe consacrate a Curții, „în cadrul unei proceduri prevăzute la articolul [267 TFUE], întemeiată pe o separare clară a funcțiilor între instanțele naționale și Curte, orice apreciere a situației de fapt din cauză este de competența instanței naționale. De asemenea, numai instanța națională care este sesizată cu soluționarea litigiului și care trebuie să își asume răspunderea pentru hotărârea judecătorească ce urmează a fi pronunțată are competența să aprecieze, luând în considerare particularitățile cauzei, atât necesitatea unei decizii preliminare, pentru a fi în măsură să pronunțe propria hotărâre, cât și pertinența întrebărilor pe care le adresează Curții. În consecință, în cazul în care întrebările adresate au ca obiect interpretarea dreptului [Uniunii], Curtea este, în principiu, obligată să se pronunțe”[6].

27. Întrucât instanța de trimitere a confirmat aplicabilitatea O.U.G. nr. 9/2013 în litigiul principal, este necesar să se înlăture obiecțiile guvernului român cu privire la admisibilitatea prezentei cereri de decizie preliminară.

B – *Cu privire la fond*

28. Prin intermediul întrebării formulate, instanța urmărește să afle dacă dispoziții precum cele ale O.U.G. nr. 9/2013 sunt conforme cu articolul 110 TFUE, cu principiile egalității în fața legii și nediscriminării prevăzute la articolele 20 și 21 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene (denumită în continuare „carta”), cu dreptul de proprietate menționat la articolul 17 din această cartă, precum și cu principiile securității juridice, neretroactivității legii și *non reformatio in peius*.

1. Principiile sau dispozițiile dreptului Uniunii aplicabile în speță

29. Esența criticii formulate de domnul Nicula este că articolul 12 din O.U.G. nr. 9/2013 perpetuează discriminarea instituită prin taxa pe poluare între vehiculele de ocazie importate în România și vehiculele prezente deja pe piața românească și care erau, în această calitate, scutite de taxa pe poluare. În opinia noastră, în consecință, la fel ca în cauzele Tatu (EU:C:2011:219), Nisipeanu (EU:C:2011:466), Druțu (EU:C:2011:478), Micșa (EU:C:2011:479), Vijulan (EU:C:2011:477) și Câmpean și Ciocoiu (EU:C:2014:229), normele aplicabile sunt articolul 110 TFUE, care interzice taxele discriminatorii, precum și principiul potrivit căruia orice taxă percepută cu încălcarea dreptului Uniunii, în special a articolului 110 TFUE, trebuie restituită contribuabilului.

30. Potrivit articolului 52 alineatul (2) din cartă, „[d]repturile recunoscute prin prezenta cartă care fac obiectul unor dispoziții prevăzute de tratate se exercită în condițiile și cu respectarea limitelor stabilite de acestea”. În consecință, nu este necesar, în vederea interpretării dreptului Uniunii de către Curte, să se examineze aplicabilitatea în litigiu a altor norme și principii conținute în cartă. Acest lucru este valabil și pentru celelalte principii generale citate de instanța de trimitere, care s-ar putea referi totuși la aceste norme și principii, de exemplu în cadrul unei analize de constituționalitate în dreptul român a O.U.G. nr. 9/2013.

6 — Hotărârea Zurita García și Choque Cabrera (C-261/08 și C-348/08, EU:C:2009:648, punctul 34). A se vedea de asemenea în acest sens Hotărârile IKA (C-326/00, EU:C:2003:101, punctul 27), Keller (C-145/03, EU:C:2005:211, punctul 33), Conseil général de la Vienne (C-419/04, EU:C:2006:419, punctul 19) și Gómez-Limón Sánchez-Camacho (C-537/07, EU:C:2009:462, punctul 24).

2. Argumentele prezentate Curții

31. Domnul Nicula consideră că, instituind o nouă taxă pe poluare numită „timbru de mediu” și permițând autorităților fiscale române să restituie contribuabilului doar diferența dintre cuantumul timbrului de mediu și cel plătit deja cu titlu de taxă pe poluare, O.U.G. nr. 9/2013 urmărește în special să blocheze demersurile de restituire a taxei pe poluare în toate aceste forme care precedă timbrul de mediu.

32. În plus, domnul Nicula consideră că timbrul de mediu însuși este contrar articolului 110 TFUE, întrucât instituie o discriminare între:

— pe de o parte, proprietarii de vehicule de ocazie cumpărate într-un alt stat membru decât România, precum domnul Nicula, care au plătit taxa pe poluare la înmatricularea acestora în România și nu au recuperat-o încă, pentru care timbrul de mediu este exigibil imediat prin reținerea unei părți sau a întregii taxe plătite anterior, și

— pe de altă parte, proprietarii de vehicule deja înmatriculate în România, pentru care timbrul de mediu este exigibil abia în momentul eventualei transcrieri a dreptului de proprietate al unui terț.

33. Domnul Nicula adaugă că timbrul de mediu constituie de asemenea o sarcină fiscală discriminatorie în sensul că O.U.G. nr. 9/2013 nu garantează că cuantumul taxei datorate cu privire la vehiculele de ocazie importate dintr-un alt stat membru nu depășește cuantumul taxei reziduale încorporate în valoarea vehiculelor similare înmatriculate deja în România.

34. Guvernul român susține că O.U.G. nr. 9/2013 respectă în totalitate normele enunțate în Hotărârea Tatu (EU:C:2011:219). Acesta consideră că timbrul de mediu se întemeiază pe criterii obiective și transparente, precum cilindreea și norma de poluare Euro sau emisiile de CO_2 ale vehiculului. În plus, cuantumul acesteia ar ține seama în mod adecvat de valoarea reală pe piață a unui vehicul de ocazie calculată de la momentul introducerii vehiculului pe piață și ar putea fi contestat pe cale administrativă sau judiciară, pentru a demonstra o depreciere mai semnificativă decât cea stabilită în temeiul cotei de depreciere. Astfel, susține guvernul român, timbrul de mediu impus vehiculelor importate nu depășește cuantumul taxei reziduale încorporat în valoarea autovehiculelor de ocazie similare înmatriculate deja pe teritoriul național.

35. Guvernul român amintește de asemenea că plata timbrului de mediu este obligatorie și exigibilă la data primei transcrieri a dreptului de proprietate pentru vehiculele care se află deja în parcul auto național înaintea apariției taxei respective, inclusiv pentru vehiculele pentru care taxele anterioare pe poluare nu au fost achitate, după cum impuneau Hotărârile Tatu (EU:C:2011:219) și Nisipeanu (EU:C:2011:466).

36. În consecință, guvernul român concluzionează că o reglementare națională precum O.U.G. nr. 9/2013 nu este contrară articolului 110 TFUE.

37. Comisia consideră că regimul instituit prin O.U.G. nr. 9/2013 este contrar articolului 110 TFUE, întrucât se aplică retroactiv unor evenimente impozabile intervenite înainte de intrarea în vigoare a O.U.G. nr. 9/2013 și perpetuează astfel practica discriminatorie constatată de Curte în Hotărârea Tatu (EU:C:2011:219).

3. Apreciere

38. Trebuie amintit de la bun început că, potrivit unei jurisprudențe constante, reiese că dreptul de a obține rambursarea unor taxe percepute de un stat membru cu încălcarea dreptului Uniunii reprezintă consecința și completarea drepturilor conferite justițiabililor de dispozițiile dreptului Uniunii care interzic astfel de taxe. Prin urmare, statul membru este obligat, în principiu, să restituie impozitele percepute cu încălcarea dreptului Uniunii [7]. În plus, atunci când un stat membru a perceput taxe cu încălcarea dreptului Uniunii, justițiabilii au dreptul nu numai la restituirea taxei astfel percepute, dar și a dobânzilor aferente acesteia, din momentul plății taxei [8].

39. Există o singură excepție de la această regulă, și anume repercutarea taxei asupra altor subiecte [9], și intră, în absența unei reglementări la nivelul Uniunii, sub incidența normelor de procedură naționale, sub rezerva respectării principiilor echivalenței și efectivității [10].

40. În această privință, trebuie amintit că Curtea a statuat deja că, în toate versiunile sale, O.U.G. nr. 50/2008 instituia un regim de impozitare care descurajează înmatricularea în România a unor autovehicule de ocazie cumpărate din alte state membre și, pentru acest motiv, contrar articolului 110 TFUE [11].

41. În consecință, România este obligată să restituie taxa pe poluare domnului Nicula.

42. Astfel, statele membre pot impune taxe noi pe vehicule din rațiuni legate de politica de mediu sau politica generală prin intermediul unor dispoziții legislative noi, cu condiția ca aceste impozite să nu fie de natură să descurajeze importul bunurilor originare din alte state membre, în favoarea produselor naționale, și să nu încalce astfel articolul 110 TFUE [12].

43. Considerăm, așadar, că, în special în urma pronunțării Hotărârii Tatu (EU:C:2011:219), citată anterior, autoritățile române trebuiau să aleagă în realitate între două opțiuni pentru a se conforma cu obligațiile ce le revin în temeiul dreptului Uniunii: fie desființarea taxei pe poluare și rambursarea sumelor percepute în temeiul acestei taxe contribuabililor care o plătiseră deja, însoțită de introducerea sau de neintroducerea unei taxe noi conforme cu articolul 110 TFUE pentru viitor, fie menținerea taxei pe poluare (indiferent de denumire), dar să o solicite fără întârziere și de la proprietarii de autovehicule de ocazie înmatriculate deja în România.

44. În loc să aleagă una dintre aceste soluții, guvernul român a optat în realitate, prin O.U.G. nr. 9/2013, pentru un regim care impune tuturor vehiculelor, importate sau neimportate, o nouă taxă începând de la o dată viitoare, permițând în același timp autorităților fiscale să păstreze sumele percepute în mod nelegal în temeiul taxei pe poluare până în momentul unei transcrieri viitoare a dreptului de proprietate asupra vehiculului în cauză, care va determina plata timbrului de mediu.

7 — A se vedea Hotărârile San Giorgio (199/82, EU:C:1983:318, punctul 12), Metallgesellschaft și alții (C-397/98 și C-410/98, EU:C:2001:134, punctul 84), Test Claimants in the FII Group Litigation (C-446/04, EU:C:2006:774, punctul 202) și Test Claimants in the Franked Investment Income Group Litigation (C-362/12, EU:C:2013:834, punctul 30).

8 — A se vedea Hotărârea Irimie (C-565/11, EU:C:2013:250, punctul 29).

9 — A se vedea în special Hotărârea Lady & Kid și alții (C-398/09, EU:C:2011:540, punctul 20).

10 — A se vedea de exemplu Hotărârile Danfoss și Sauer-Danfoss (C-94/10, EU:C:2011:674, punctul 24 și jurisprudența citată) și Irimie (EU:C:2013:250, punctul 23).

11 — Hotărârea Nisipeanu (EU:C:2011:466, punctele 27-29). A se vedea de asemenea, în ceea ce privește O.U.G. nr. 9/2012, Ordonanța Câmpean și Ciocoiu (EU:C:2014:229, punctele 31-33).

12 — Hotărârea Nádasdi și Németh (C-290/05 și C-333/05, EU:C:2006:652, punctul 49).

45. Astfel, după cum afirmă instanța de trimitere, articolul 12 din O.U.G. nr. 9/2013 limitează restituirea taxei pe poluare percepute în temeiul O.U.G. nr. 50/2008 la diferența dintre cuantumul timbrului de mediu și taxa pe poluare. Suma plătită anterior este reținută, așadar, în temeiul timbrului de mediu, în timp ce, pentru vehiculele înmatriculate deja în România în momentul intrării în vigoare a O.U.G. nr. 50/2008 și care erau, în această calitate, scutite de taxa amintită, timbrul de mediu devine exigibil abia în momentul transcrierii viitoare a dreptului de proprietate asupra acestor vehicule.

46. Se ridică, așadar, problema dacă un stat membru poate refuza restituirea unei taxe contrare dreptului Uniunii prin introducerea unei taxe noi, eventual exigibile în viitor, și a unui temei juridic care permite administrației fiscale să păstreze suma percepută în temeiul taxei declarate contrare dreptului Uniunii până în momentul în care noua taxă devine exigibilă, compensarea dintre cele două taxe efectuându-se în același moment.

47. În acest context, chiar dacă prezenta cauză privește restituirea taxei pe poluare, iar nu impunerea timbrului de mediu, trebuie analizat dacă coroborarea articolelor 4 și 12 din O.U.G. nr. 9/2013, care amână restituirea taxei pe poluare până la data la care timbrul de mediu devine exigibil, și în măsura în care cuantumul taxei pe poluare depășește acest timbru, respectă obligația de a restitui taxele percepute cu încălcarea dreptului Uniunii, eliminând totodată discriminarea interzisă prin articolul 110 TFUE, pe care o instituise O.U.G. nr. 50/2008. Chiar dacă domnul Nicula și guvernul român au dezbătut pe larg în cadrul ședinței metoda de calcul al timbrului de mediu, prezenta cauză privește numai rambursarea taxei pe poluare. Compatibilitatea metodei de calcul al timbrului de mediu cu articolul 110 TFUE nu face parte, așadar, din întrebarea preliminară.

a) Coerența jurisprudenței Curții referitoare la autovehiculele de ocazie importate

48. În ședință, guvernul român a justificat cererea sa de a atribui prezenta cauză Marii Camere susținând existența unei incoerențe între, pe de o parte, Hotărârea Nádasdi și Németh [13] și, pe de altă parte, Hotărârile Tatu [14] și Nisipeanu [15].

49. Potrivit aceluiași guvern, nu este posibil să se reconcilieze Hotărârea Nádasdi și Németh, în care Curtea a decis că „[o] comparație [a vehiculelor de ocazie importate recent în Ungaria] cu vehiculele de ocazie puse în circulație în Ungaria înainte de intrarea în vigoare a legii referitoare la taxa de înmatriculare nu ar fi pertinentă” [16], cu Hotărârile Tatu și Nisipeanu, în care Curtea a examinat neutralitatea taxei pe poluare între vehiculele de ocazie importate și vehiculele de ocazie similare care au fost înmatriculate pe teritoriul național anterior intrării în vigoare a O.U.G. nr. 50/2008 [17].

50. Amintim că, spre deosebire de cauzele Nádasdi și Németh, Tatu și Nisipeanu, prezenta cauză privește o acțiune în restituirea unei taxe declarate incompatibilă cu articolul 110 TFUE, iar nu compatibilitatea timbrului de mediu cu acest articol. În consecință, problema unității jurisprudenței Curții evocată de guvernul român nu se ridică, hotărârile de referință pentru taxa pe poluare în discuție în prezenta cauză fiind în mod incontestabil Hotărârile Tatu și Nisipeanu, cu mult ulterioare Hotărârii Nádasdi și Németh.

13 — EU:C:2006:652.

14 — EU:C:2011:219.

15 — EU:C:2011:466.

16 — EU:C:2006:652, punctul 49.

17 — EU:C:2011:219, punctul 38, și EU:C:2011:466, punctul 20.

b) Compatibilitatea unei norme precum cea prevăzută la articolul 4 din O.U.G. nr. 9/2013 cu articolul 110 TFUE

51. Este cert că articolul 110 primul paragraf TFUE impune o neutralitate perfectă a impozitării interne în raport cu concurența dintre produsele care se află deja pe piața națională și produsele similare importate [18].

52. Se impune, așadar, să se examineze dacă articolul 4 din O.U.G. nr. 9/2013 supune aceleiași taxe vehiculele de ocazie importate și vehiculele de ocazie înmatriculate în România înainte de intrarea în vigoare a O.U.G. nr. 50/2008 și care erau scutite, în această calitate, de taxa pe poluare.

53. Considerăm că literele c) și d) ale acestui articol 4, astfel cum sunt formulate, nu sunt afectate de discriminarea constatată în Hotărârea Tatu (EU:C:2011:219), întrucât vehiculele de ocazie înmatriculate în România înainte de intrarea în vigoare a O.U.G. nr. 50/2008, care erau scutite, în această calitate, de taxa pe poluare sunt supuse noii taxe, ca și vehiculele de ocazie pentru care o instanță română, în urma pronunțării Hotărârii Tatu, dispusese fie restituirea taxei pe poluare, fie înmatricularea fără plata taxei pe poluare.

54. Nu numai că timbrul de mediu este aplicabil în principiu celor două categorii citate anterior, însă acesta este de asemenea exigibil în același moment, și anume în momentul viitoarei transcrieri a dreptului de proprietate.

55. În temeiul acestei aprecieri ar trebui, așadar, să îi fie rambursată domnului Nicula taxa pe poluare incompatibilă cu dreptul Uniunii, noul timbru de mediu neputând, eventual, să îi fie impus decât la momentul transcrierii viitoare a dreptului de proprietate asupra vehiculului său.

56. Întrucât instanța de trimitere consideră că articolul 12 din O.U.G. nr. 9/2013 este de asemenea aplicabil litigiului în cauză, trebuie analizată și compatibilitatea cu dreptul Uniunii a unei norme precum cea prevăzută la acest articol, care prevede că taxa pe poluare (plătită în speță de domnul Nicula) îi poate fi rambursată dacă și în măsura în care aceasta este mai mare decât timbrul de mediu care ar trebui să fie plătit cu privire la vehiculul în cauză.

c) Compatibilitatea unei norme precum cea prevăzută la articolul 12 din O.U.G. nr. 9/2013 cu articolul 110 TFUE și obligația de a restitui o taxă percepută cu încălcarea dreptului Uniunii

57. Amintim că discriminarea instituită prin O.U.G. nr. 50/2008 consta în faptul că taxa pe poluare „[avea] ca efect faptul că vehiculele de ocazie importate și caracterizate printr-o vechime și o uzură importante [erau] supuse […] unei taxe care [se putea] apropia de 30 % din valoarea lor de piață, în timp ce vehiculele similare puse în vânzare pe piața națională a vehiculelor de ocazie [nu erau] în niciun fel grevate de o astfel de sarcină fiscală” [19]. În acest temei, Curtea considerase că taxa pe poluare „[avea] ca efect descurajarea importării și punerii în circulație în România a unor vehicule de ocazie cumpărate în alte state membre” [20].

58. Potrivit guvernului român, România s-a conformat Hotărârilor Tatu (EU:C:2011:219) și Nisipeanu (EU:C:2011:466) prin adoptarea articolului 4 litera c) din O.U.G. nr. 9/2013, extinzând impunerea timbrului de mediu la vehiculele înmatriculate deja în România și care erau scutite de taxa pe poluare, și acest lucru de la următoarea schimbare a proprietății asupra acestor vehicule.

18 — A se vedea Hotărârile Comisia/Danemarca (C-47/88, EU:C:1990:449, punctele 8 și 9) și Tatu (EU:C:2011:219, punctul 34).

19 — Hotărârea Tatu (EU:C:2011:219, punctul 58).

20 — *Idem.*

59. Considerăm, dimpotrivă, că articolul 12 din această ordonanță (despre care guvernul român aprecia că nu era aplicabil litigiului în cauză)[21] nu permite eliminarea discriminărilor create prin legislația anterioară.

60. Astfel, efectul acestui articol este de a permite administrației fiscale să rețină suma percepută deja în temeiul taxei pe poluare până în momentul unei eventuale transcrieri a dreptului de proprietate asupra vehiculului în cauză. Și aceasta fără a lua în considerare dobânzile care ar fi datorate contribuabililor care au plătit taxa pe poluare și fără a prevedea un mecanism de restituire a acestei taxe și de plată a dobânzilor aferente acesteia în ipoteza în care nu ar mai exista în viitor transcrierea dreptului de proprietate asupra acestui vehicul.

61. Astfel cum arată domnul Nicula, transcrierea dreptului de proprietate asupra unei vehicul de ocazie care era înmatriculat deja în România în momentul intrării în vigoare a O.U.G. nr. 50/2008 sau care, precum cel al domnului Nicula, a fost importat la data la care această ordonanță de urgență era în vigoare nu este nicidecum certă, întrucât o parte semnificativă a acestor vehicule poate avea o vechime mare. Același rezultat este posibil în cazul în care vehiculul în cauză a fost furat sau a fost distrus.

62. În consecință, astfel cum arată Comisia, timbrul de mediu nu se aplică în același mod tuturor tranzacțiilor care au avut loc în perioada de aplicare a O.U.G. nr. 50/2008. Chiar dacă acesta se aplică vehiculelor de ocazie care erau înmatriculate deja în România și care erau, în această calitate, scutite de taxa pe poluare, va fi datorat abia la data primului transfer al dreptului de proprietate asupra acestui vehicul care va urma intrării în vigoare a O.U.G. nr. 9/2013, în timp ce articolul 12 permite administrației fiscale să nu restituie cuantumul taxei pe poluare care fusese deja perceput, cu încălcarea articolului 110 TFUE, cu privire la vehiculele de ocazie importate de la intrarea în vigoare a O.U.G. nr. 50/2008.

63. Guvernul român încearcă să justifice această diferență de tratament susținând că anumite diferențe de tratament între situații comparabile sunt inerente unei intervenții legislative de restabilire a legalității ca urmare a unei hotărâri a Curții prin care a fost declarată neconformitatea unei norme de drept național cu dreptul Uniunii. Nu suntem de acord cu această poziție, care afectează eficacitatea și aplicarea uniformă a dreptului Uniunii. Dimpotrivă, în urma constatării de către Curte a unei încălcări a dreptului Uniunii, statele membre sunt obligate să repare această încălcare și să elimine toate consecințele sale.

64. Considerăm, așadar, la fel ca și Comisia, că articolul 12 din O.U.G. nr. 9/2013 nu este compatibil cu articolul 110 TFUE și încalcă obligația ce revine României de a restitui taxa pe poluare percepută cu încălcarea aceluiași articol din tratat.

65. În aceste împrejurări, cuantumul taxei pe poluare, împreună cu dobânzile aferente trebuie restituite domnului Nicula.

66. Trebuie să se răspundă, așadar, la întrebarea adresată de instanța de trimitere că articolul 110 TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune unui regim național de impozitare a vehiculelor precum cel instituit prin articolele 4 și 12 din O.U.G. nr. 9/2013.

C – *Cu privire la limitarea în timp a efectelor hotărârii*

67. În ipoteza în care Curtea ar considera că articolul 110 TFUE se opune unui regim de impozitare precum cel în discuție, guvernul român solicită Curții să limiteze în timp efectele deciziei sale.

21 — Poziție pe care instanța de trimitere a respins-o în răspunsul scris la cererea de lămuriri adresată de Curte.

1. Argumentele guvernului român

68. Guvernul român susține că a acționat cu bună-credință prin instituirea regimului de impozitare în discuție cu intenția de a respecta Hotărârile Tatu (EU:C:2011:219) și Nisipeanu (EU:C:2011:466). Acesta adaugă că restituirea sumelor percepute ar provoca perturbări grave pentru statul român.

69. În ședință, guvernul român a arătat că suma totală percepută în temeiul O.U.G. nr. 9/2013 [22] s-ar ridica la 3 288 565 944 RON (aproximativ 750 de milioane de euro). Potrivit propriilor aprecieri, dobânzile cu privire la această sumă ar depăși suma de 1 583 545 688 RON (aproximativ 360 de milioane de euro), ceea ce ar ridica suma totală care grevează bugetul român la aproximativ 1,1 miliarde de euro. Potrivit guvernului român, această sumă ar reprezenta 36,5 % din deficitul prevăzut în bugetul 2013, iar restituirea acesteia ar putea pune în discuție programele și proiectele avute în vedere pentru protecția mediului.

70. În plus, subliniază guvernul român, bugetul român pentru anul 2013 prezintă un deficit de 2,97 miliarde de euro, iar restituirea sumelor percepute și a dobânzilor aferente acestora ar crește deficitul bugetar cu 0,8 %, ceea ce ar pune în pericol respectarea obligației impuse României prin Tratatul privind stabilitatea, coordonarea și guvernanța în cadrul uniunii economice și monetare de a reduce în măsura posibilului deficitul bugetar.

71. Domnul Nicula a contestat de asemenea în cadrul ședinței fiabilitatea cifrelor avansate de guvernul român, întemeindu-se pe cifrele publicate de Administrația Fondului pentru Mediu, potrivit cărora suma primită în 2013 cu titlu de timbru de mediu în urma intrării în vigoare a O.U.G. nr. 9/2013 se ridica la aproximativ 730 de milioane de RON, iar nu la 3 288 565 944 RON. Domnul Nicula contestă și suma de 1 583 545 688 RON reprezentând dobânzi, fără a oferi însă o cifră alternativă. În opinia acestuia, suma totală care trebuie restituită reprezintă doar 0,83 % din bugetul român pentru anul 2013.

72. În replică, guvernul român nu a contestat cifrele oferite de domnul Nicula.

2. Apreciere

73. Trebuie amintit de la bun început că, potrivit unei jurisprudențe constante, interpretarea unei norme de drept al Uniunii făcută de Curte în exercitarea competenței pe care i-o conferă articolul 267 TFUE lămurește și precizează semnificația și câmpul de aplicare ale acestei norme, astfel cum trebuie sau 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 de o instanță raporturilor juridice născute și constituite înainte de pronunțarea hotărârii asupra cererii de interpretare dacă, pe de altă parte, sunt întrunite și condițiile care permit declanșarea unui litigiu privind aplicarea normei respective la instanțele competente [23].

22 — La o întrebare pe care i-am adresat-o în cadrul ședinței, guvernul român a confirmat că se referea într-adevăr la sumele percepute în temeiul O.U.G. nr. 9/2013.

23 — A se vedea Hotărârile Barreira Pérez (C-347/00, EU:C:2002:560, punctul 44), Linneweber și Akritidis (C-453/02 și C-462/02, EU:C:2005:92, punctul 41) și Meilicke și alții (C-292/04, EU:C:2007:132, punctul 34).

74. Invocând o jurisprudență constantă a Curții, am arătat în Concluziile noastre prezentate în cauza T-Mobile Austria: „Curtea poate, numai în mod excepțional, în aplicarea principiului general al securității juridice, inerent ordinii juridice comunitare, să considere necesar să limiteze posibilitatea oricărei persoane interesate de a invoca o dispoziție pe care a interpretat-o în scopul de a contesta raporturi juridice stabilite cu bună-credință. Pentru a putea impune o astfel de limitare, este necesară întrunirea a două criterii esențiale, și anume buna-credință a celor interesați și riscul unor consecințe grave.” [24]

75. În opinia noastră, niciunul dintre aceste două elemente nu este prezent în speță.

76. În ceea ce privește criteriul bunei-credințe, guvernul român arată că O.U.G. nr. 9/2013 a fost adoptată în scopul asigurării respectării obligațiilor impuse României de articolul 110 TFUE, astfel cum a fost interpretat de către Curte în Hotărârile Tatu (EU:C:2011:219) și Nisipeanu (EU:C:2011:466).

77. Or, prin introducerea unei aplicabilități diferite pentru vehiculele importate și vehiculele înmatriculate deja în România, O.U.G. nr. 9/2013 perpetuează, pentru motivele pe care le-am formulat la punctele 59-64 din prezentele concluzii, discriminarea instituită inițial prin O.U.G. nr. 50/2008, ceea ce guvernul român nu putea ignora.

78. Atunci când criteriul bunei-credințe nu este îndeplinit, „nu este necesar să se verifice dacă este îndeplinit al doilea criteriu […] privind riscul unor consecințe grave” [25]. În măsura în care ar putea fi util pentru Curte, prezentăm totuși în continuare câteva elemente de reflecție cu privire la acest al doilea criteriu.

79. Amintim mai întâi că guvernul român solicitase deja limitarea în timp a efectelor Hotărârii Nisipeanu (EU:C:2011:466). Cu acea ocazie, Curtea a decis că „existența unor consecințe financiare care ar rezulta pentru un stat membru dintr-o hotărâre preliminară nu justifică, prin ea însăși, limitarea în timp a efectelor acestei hotărâri […]. Statului membru care solicită o astfel de limitare îi revine obligația de a prezenta în fața Curții date cifrice care să stabilească riscul unor repercusiuni economice grave […]” [26].

80. Cererea guvernului român a fost respinsă pentru motivul că, „în lipsa unor date cifrice mai precise care să permită să se concluzioneze că economia românească riscă să fie serios afectată de repercusiunile prezentei hotărâri, condiția privind existența unor perturbări grave nu poate fi considerată stabilită” [27].

81. În opinia noastră, cifrele avansate de guvernul român și dezacordul dintre părți cu privire la aceste estimări sunt irelevante, întrucât prezenta cauză nu privește problema restituirii sumelor percepute în temeiul O.U.G. nr. 9/2013, ci restituirea sumelor percepute în temeiul legislației anterioare, în special O.U.G. nr. 50/2008. Astfel, în lipsa unor date cifrice precise care să permită să se concluzioneze că economia românească riscă să fie serios afectată de repercusiunile prezentei hotărâri, considerăm că, precum în cauza Nisipeanu (EU:C:2011:466), condiția privind existența unor perturbări grave nu este stabilită.

24 — Concluziile prezentate în cauza T-Mobile Austria (C-616/11, EU:C:2013:691, punctul 96). A se vedea Hotărârile Vroege (C-57/93, EU:C:1994:352, punctul 21), Cooke (C-372/98, EU:C:2000:558, punctul 42), Skov și Bilka (C-402/03, EU:C:2006:6, punctul 51), Nádasdi și Németh (EU:C:2006:652, punctul 63), Brzeziński (C-313/05, EU:C:2007:33, punctul 56), Kalinchev (C-2/09, EU:C:2010:312, punctul 50) și Santander Asset Management SGIIC și alții (C-338/11-C-347/11, EU:C:2012:286, punctul 59).

25 — Hotărârea Transportes Jordi Besora (C-82/12, EU:C:2014:108, punctul 47).

26 — Punctul 34.

27 — *Ibidem* (punctul 36).

82. În orice caz, astfel cum am susținut la punctul 43 din prezentele concluzii, în urma pronunțării Hotărârii Tatu (EU:C:2011:219), guvernul român putea alege fie să elimine taxa pe poluare și să restituie sumele percepute în temeiul acestei taxe contribuabililor care o plătiseră deja, fie să mențină taxa pe poluare (indiferent de denumire), dar să o impună prompt și fără întârziere proprietarilor de autovehicule de ocazie înmatriculate deja în România care erau, în această calitate, scutite de taxa pe poluare.

83. Dat fiind că, prin adoptarea O.U.G. nr. 9/2013, guvernul român a ales să mențină taxa pe poluare sub forma timbrului de mediu, era suficient, pentru evitarea acestei perturbări bugetare și eliminarea discriminării instituite prin O.U.G. nr. 50/2008, să se perceapă timbrul de mediu pentru vehiculele de ocazie înmatriculate deja în România cărora nu li se aplicase taxa pe poluare, și aceasta imediat, iar nu la data viitoarei transcrieri a dreptului de proprietate asupra acestor vehicule.

84. În consecință, chiar dacă, în temeiul regimului actual, domnul Nicula are dreptul la restituirea taxei pe poluare pe care o plătise în 2009, România poate evita orice risc bugetar prin modificarea O.U.G. nr. 9/2013, astfel încât să impună plata timbrului de mediu proprietarilor de vehicule de ocazie înmatriculate deja în România în momentul intrării în vigoare a O.U.G. nr. 50/2008 și care erau la acea dată scutite de taxa pe poluare.

85. Rezultă din aceste considerații că nu este necesar să se limiteze în timp efectele hotărârii.

VI – **Concluzie**

86. Propunem, așadar, Curții să răspundă la întrebarea preliminară adresată de Tribunalul Sibiu după cum urmează:

„Articolul 110 TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune unui regim național de impozitare a vehiculelor precum cel instituit prin articolele 4 și 12 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 9/2013 privind timbrul de mediu pentru autovehicule.”