

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera întâi)

7 iulie 2011(*)

„Impozite interne – Articolul 110 TFUE – Taxă pe poluare aplicată cu ocazia primei înmatriculări a autovehiculelor”

În cauza C-263/10,

având ca obiect o cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Tribunalul Gorj (România), prin decizia din 24 martie 2010, primită de Curte la 27 mai 2010, în procedura

Iulian Nisipeanu

împotriva

Direcției Generale a Finanțelor Publice Gorj,

Administrației Finanțelor Publice Târgu Cărbunești,

Administrației Fondului pentru Mediu,

CURTEA (Camera întâi),

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

avocat general: doamna E. Sharpston,

grefier: doamna R. Șereș, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 5 mai 2011,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru guvernul român, inițial de domnii A. Popescu și V. Angelescu și ulterior de domnul R. H. Radu și de doamna A. Wellman, în calitate de agenți;
- pentru Comisia Europeană, de domnul D. Triantafyllou și de doamna L. Bouyon, în calitate de agenți,

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

Hotărâre

1 Cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare privește interpretarea articolului 110 TFUE.

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între domnul Nisipeanu, pe de o parte, și Direcția Generală a Finanțelor Publice Gorj, Administrația Finanțelor Publice Târgu

Cărbunești și Administrația Fondului pentru Mediu, pe de altă parte, referitor la o taxă pe care domnul Nisipeanu a trebuit să o achite cu ocazia înmatriculării unui autovehicul provenit dintr-un alt stat membru.

Cadrul juridic

Reglementarea Uniunii

3 „Normele europene de emisii” stabilesc limitele permise ale emisiilor de gaze de evacuare pentru autovehiculele noi comercializate în statele membre ale Uniunii Europene. Prima dintre aceste norme (denumită în general „Euro 1”) a fost introdusă prin Directiva 91/441/CEE a Consiliului din 26 iunie 1991 de modificare a Directivei 70/220/CEE privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile preconizate împotriva poluării aerului cu emisiile poluante provenite de la autovehicule (JO L 242, p. 1, Ediție specială, 13/vol. 10, p. 135), care a intrat în vigoare la 1 ianuarie 1992. De atunci, normele în materie au fost înăsprite progresiv în vederea îmbunătățirii calității aerului în Uniune.

4 Norma „Euro 2” a fost instituită începând de la 1 ianuarie 1996. Legiuitorul Uniunii a introdus în continuare noi norme, printre care norma „Euro 4”, instituită începând cu 1 ianuarie 2005. În temeiul Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (JO L 171, p. 1), limita în vigoare în prezent este cea a normei „Euro 5”, iar instituirea unei norme „Euro 6” este prevăzută pentru anul 2014.

5 Pe de altă parte, Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO L 263, p. 1) distinge autovehiculele din categoria M, care cuprinde „[autovehiculele] cu cel puțin patru roți, [...] pentru transportul pasagerilor”, de cele din categoria N, care cuprinde „[autovehiculele] cu cel puțin patru roți, [...] pentru transportul mărfurilor”. Aceste categorii cuprind subdiviziuni în funcție de numărul de locuri și de masa maximă (categoria M) sau numai în funcție de masa maximă (categoria N).

Reglementarea națională

6 Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 din 21 aprilie 2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule (*Monitorul Oficial al României*, Partea I, nr. 327 din 25 aprilie 2008, denumită în continuare „OUG nr. 50/2008”), care a intrat în vigoare la 1 iulie 2008, instituie, la articolul 3, o taxă pe poluare pentru autovehiculele din categoriile M1-M3 și N1-N3.

7 Potrivit articolului 4 litera a) din OUG nr. 50/2008, obligația de plată a taxei menționate intervine „cu ocazia primei înmatriculări a unui autovehicul în România”.

8 Articolul 6 din OUG nr. 50/2008 prevede:

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

a) pentru autovehiculele din categoria M1, cu norma de poluare Euro 3, Euro 4, Euro 5 sau Euro 6:

[...]

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

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

unde:

C = cilindree (capacitatea cilindrică);

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

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

[...]

(3) Cota fixă de reducere prevăzută în anexa nr. 4 este stabilită în funcție de vechimea autovehiculului, de rulajul mediu anual, de starea tehnică și nivelul de dotare al autovehiculului. [...]

[...]"

9 Potrivit Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 208/2008 din 4 decembrie 2008 pentru stabilirea unor măsuri privind taxa pe poluare pentru autovehicule (*Monitorul Oficial al României*, Partea I, nr. 825 din 8 decembrie 2008, denumită în continuare „OUG nr. 208/2008”), autovehiculele a căror capacitate cilindrică nu depășește 2 000 cm³ și care au fost înmatriculate pentru prima dată în România sau în alte state membre începând cu data de 15 decembrie 2008 se exceptează de la obligația de plată a taxei stabilite prin OUG nr. 50/2008.

10 Pentru autovehiculele care nu îndeplineau aceste criterii, cuantumul taxei menționate a fost majorat prin OUG nr. 208/2008.

11 OUG nr. 208/2008 a fost ulterior abrogată prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 218/2008 din 10 decembrie 2008 privind modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule (*Monitorul Oficial al României*, Partea I, nr. 836 din 11 decembrie 2008, denumită în continuare „OUG nr. 218/2008”), această nouă ordonanță prevăzând că autovehiculele din categoria M1 cu norma de poluare Euro 4 a căror capacitate cilindrică nu depășește 2 000 cm³, precum și toate autovehiculele din categoria N1 cu norma de poluare Euro 4 care se înmatriculează pentru prima dată în România sau în alte state membre în perioada 15 decembrie 2008-31 decembrie 2009 se exceptează de la obligația de plată a taxei instituite prin OUG nr. 50/2008.

12 Pentru celelalte autovehicule din categoriile M1 și N1, cuantumul taxei nu s-a modificat în raport cu cel stabilit prin OUG nr. 208/2008.

13 Prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 7/2009 din 18 februarie 2009 privind modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe

poluare pentru autovehicule (*Monitorul Oficial al României*, Partea I, nr. 103 din 19 februarie 2009, denumită în continuare „OUG nr. 7/2009”), anexele 1, 2 și 4 la OUG nr. 50/2008, cu modificările ulterioare, au fost înlocuite cu anexele 1-3 la OUG nr. 7/2009 menționată.

14 Ulterior, Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 117/2009 din 29 decembrie 2009 pentru aplicarea unor măsuri privind taxa pe poluare pentru autovehicule (*Monitorul Oficial al României*, Partea I, nr. 926 din 30 decembrie 2009, denumită în continuare „OUG nr. 117/2009”), care a intrat în vigoare la 30 decembrie 2009, a prevăzut că autovehiculele din categoria M1 cu norma de poluare Euro 4, a căror capacitate cilindrică nu depășește 2 000 cm³, precum și autovehiculele din categoria N1 cu norma de poluare Euro 4 înmatriculate pentru prima dată într-un stat membru al Uniunii Europene în perioada 15 decembrie 2008-31 decembrie 2009 inclusiv se exceptează de la obligația de plată a taxei pe poluare, cu condiția să fie înmatriculate pentru prima dată în România în cele 45 de zile ulterioare datei de 30 decembrie 2009.

Acțiunea principală și întrebările preliminare

15 Domnul Nisipeanu a înmatriculat în România un autovehicul de ocazie cumpărat în Germania. Acest vehicul figurează printre vehiculele din categoria M1, are o capacitate cilindrică de 1 597 cm³ și respectă, având în vedere emisiile pe care le produce, norma de poluare Euro 2. Acesta fusese înmatriculat în Germania în anul 1997.

16 În vederea înmatriculării în România a vehiculului menționat, domnul Nisipeanu a plătit, la 1 februarie 2010, suma de 4 431 de lei ca taxă pe poluare în temeiul OUG nr. 50/2008, conform unei decizii emise de autoritatea competentă. Ulterior, acesta a solicitat să i se restituie respectiva sumă. Împotriva refuzului de a se da curs cererii sale, domnul Nisipeanu a introdus o acțiune la Tribunalul Gorj, prin care a solicitat ca pârâtele din acțiunea principală să fie obligate să îi restituie suma menționată. În susținerea acțiunii sale, acesta a invocat faptul că taxa în cauză este incompatibilă cu articolul 110 TFUE.

17 În aceste condiții, Tribunalul Gorj a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Articolul 110 [TFUE] trebuie interpretat în sensul că impozitele interne discriminatorii pe care le interzice includ și taxa reglementată în legislația României prin [OUG nr. 50/2008], așa cum a fost modificată prin [OUG nr. 208/2008, nr. 218/2008, nr. 7/2009 și nr. 117/2009]?

2) Articolul 110 [TFUE] permite României ca, prin intermediul legislației naționale, să instituie, la emiterea [OUG] nr. 50/2008, începând cu 1 iulie 2008, criteriul «primei înmatriculări în România», așa cum este prevăzut în articolul 4 litera a) al [OUG], aceasta fiind o cerință obiectivă conform dispozițiilor Tratatului?

3) Articolul 110 [TFUE] autorizează România [...] să aplice [începând] cu 1 iulie 2008 taxa pe poluare vehiculelor de ocazie importate din [Uniune] sau dobândite din achiziții [din alte state ale Uniunii] și înmatriculate pentru prima dată în România, în timp ce pentru vehiculele de ocazie cumpărate din România taxa pe poluare nu este percepută?

4) Articolul 110 [TFUE] permite ca România să acorde [...] scutirea de plată a taxei pe poluare doar [pentru] «autovehiculele M1 cu norma de poluare Euro 4 a căror capacitate cilindrică nu depășește 2 000 de centimetri cubi, [precum și pentru] toate autovehiculele N1 cu norma de poluare Euro 4, care se înmatriculează pentru prima dată în România sau în alte

state membre ale Uniunii Europene în perioada 15 decembrie 2008-31 decembrie 2009», în timp ce pentru autoturismele noi cu alte caracteristici decât cele expuse scutirea nu este acordată?

5) Articolul 110 [TFUE] trebuie interpretat în sensul că permite României să protejeze industria națională a automobilelor, întrucât taxa de poluare se achită doar pentru [autovehiculele] second hand importate și înmatriculate din Uniune [...], în timp ce ea nu este percepută pentru [autovehiculele] second hand deja înmatriculate în România și care fac obiectul revânzării pe teritoriul acesteia?

6) Constituie situațiile expuse o taxare discriminatorie, interzisă de dispozițiile art. 110 [TFUE], în condiția în care criteriul «primei înmatriculări în România» prevăzut de articolul 4 litera a) din [OUG nr.] 50/2008 nu este unul obiectiv raportat la scopul declarat al instituirii taxei pe poluare prin aplicarea principiului «poluatorul plătește», însă, taxa fiind legată de acest criteriu, protejează producția națională a autoturismelor noi, precum și piața internă [românească] a [autovehiculelor] second hand?”

Cu privire la întrebările preliminare

18 Prin intermediul primelor trei întrebări adresate, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă articolul 110 TFUE se opune ca un stat membru să instituie o taxă pe poluare, precum cea în cauză în acțiunea principală, care se aplică autovehiculelor cu ocazia primei lor înmatriculări în acest stat membru.

19 Este cert că, din punct de vedere formal, regimul de impozitare în cauză în acțiunea principală nu face deosebire nici între autovehicule, în funcție de proveniența lor, nici între proprietarii acestor vehicule, în funcție de cetățenia sau naționalitatea lor. Cu toate acestea, chiar dacă nu sunt întrunite condițiile unei discriminări directe, un impozit intern poate fi indirect discriminatoriu din cauza efectelor sale (Hotărârea din 5 octombrie 2006, Nádásdi și Németh, C-290/05 și C-333/05, Rec., p. I-10115, punctul 47).

20 În ceea ce privește o taxă precum cea reglementată de OUG nr. 50/2008, este necesar, astfel cum Curtea a arătat deja la punctul 38 din Hotărârea din 7 aprilie 2010, Tatu (C-402/09, nepublicată încă în Repertoriu), să se examineze neutralitatea taxei în cauză, în special între vehiculele de ocazie importate și vehiculele de ocazie similare care au fost înmatriculate pe teritoriul național anterior intrării în vigoare a acestei taxe.

21 Desigur, astfel cum a subliniat guvernul român, articolul 110 TFUE nu urmărește să împiedice un stat membru să introducă impozite noi sau să modifice cota ori baza impozabilă a impozitelor existente (Hotărârile Nádásdi și Németh, punctul 49, și Tatu, punctul 50, citate anterior).

22 În plus și cu siguranță, atunci când un stat membru introduce o nouă lege fiscală, acesta stabilește aplicarea legii respective începând de la o anumită dată. Prin urmare, taxa aplicată după intrarea în vigoare a acestei legi poate fi diferită de taxa fiscală în vigoare anterior. Această din urmă împrejurare nu poate, prin ea însăși, să fie considerată ca având un efect discriminatoriu între situațiile constituite anterior și cele care sunt posterioare intrării în vigoare a noii norme (Hotărârea Tatu, citată anterior, punctul 51).

23 Cu toate acestea, competența statelor membre de a stabili noi taxe nu este nelimitată. Astfel, potrivit unei jurisprudențe constante, interdicția prevăzută la articolul 110 TFUE trebuie să se aplice de fiecare dată când un impozit fiscal este de natură să descurajeze

importul de bunuri provenind din alte state membre, favorizând produsele naționale (Hotărârea Tatu, citată anterior, punctul 52 și jurisprudența citată).

24 În ceea ce privește taxele aplicate autovehiculelor, este cert că vehiculele prezente pe piață într-un 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 cu aceeași uzură. Astfel, vehiculele de ocazie cumpărate de pe piața statului membru menționat și cele cumpărate, în scopul importării și punerii în circulație în acest stat, din alte state membre constituie produse concurente (Hotărârea Tatu, citată anterior, punctul 55 și jurisprudența citată).

25 Rezultă că, în pofida constatărilor efectuate la punctele 21 și 22 din prezenta hotărâre, 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 Astfel cum a arătat Curtea la punctul 58 din Hotărârea Tatu, citată anterior, o reglementare precum OUG nr. 50/2008 are ca efect faptul că autovehiculele de ocazie importate și caracterizate printr-o vechime și o uzură importante sunt supuse, în pofida aplicării unei reduceri mari a cuantumului taxei pentru a ține seama de deprecierea lor, unei taxe care se poate apropia de 30 % din valoarea lor de piață, în timp ce vehiculele similare puse în vânzare pe piața națională a vehiculelor de ocazie nu sunt în niciun fel grevate de o astfel de sarcină fiscală. Nu se poate contesta că, în aceste condiții, reglementarea națională menționată are ca efect descurajarea importării și punerii în circulație în România a unor autovehicule de ocazie cumpărate din alte state membre.

27 Aceleași considerații se impun în ceea ce privește regimul de impozitare prevăzut de OUG nr. 50/2008, astfel cum a fost modificată prin OUG nr. 208/2008, OUG nr. 218/2008, OUG nr. 7/2009 și, respectiv, OUG nr. 117/2009. Astfel, din dosarul cauzei rezultă că toate versiunile de modificare a OUG nr. 50/2008 mențin un regim de impozitare care descurajează înmatricularea în România a unor autovehicule de ocazie cumpărate din alte state membre și care se caracterizează printr-o uzură și o vechime importante, 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. Pe de altă parte, cu ocazia ședinței, care a avut loc după pronunțarea Hotărârii Tatu, citată anterior, guvernul român nu a susținut că ar exista o diferență relevantă, în scopul examinării compatibilității cu articolul 110 TFUE a unei taxe precum cea reglementată de OUG nr. 50/2008, între versiunea inițială a OUG nr. 50/2008 și versiunile ulterioare ale acesteia.

28 În sfârșit, trebuie amintit că obiectivul protecției mediului, care se materializează în faptul, pe de o parte, de a împiedica, prin aplicarea unei taxe disuasive, circulația în România a unor vehicule deosebit de poluante, precum cele care corespund normelor Euro 1 și Euro 2 și care au o capacitate cilindrică mare, și, pe de altă parte, de a folosi veniturile generate de această taxă pentru finanțarea unor proiecte de mediu, ar putea fi realizat mai complet și mai coerent aplicând taxa pe poluare oricărui vehicul de acest tip care a fost pus în circulație în România. O astfel de taxare, a cărei punere în aplicare în cadrul unei taxe anuale rutiere este perfect posibilă, nu ar favoriza piața națională a vehiculelor de ocazie în detrimentul punerii în circulație a vehiculelor de ocazie importate și ar fi, în plus, conformă principiului poluatorul plătește (Hotărârea Tatu, citată anterior, punctul 60).

29 Având în vedere considerațiile care precedă, trebuie să se răspundă la prima, la a doua, la a treia, la a cincea și la a șasea întrebare adresate că articolul 110 TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune ca un stat membru să instituie o taxă pe poluare aplicată autovehiculelor cu ocazia primei lor înmatriculări în acest stat membru dacă regimul acestei măsuri fiscale este astfel stabilit încât descurajează punerea în circulație în statul membru menționat a unor vehicule de ocazie cumpărate din alte state membre, fără însă a descuraja cumpărarea unor vehicule de ocazie având aceeași vechime și aceeași uzură de pe piața națională.

30 Întrucât acest răspuns permite instanței de trimitere să soluționeze acțiunea principală, care privește taxa plătită la înmatricularea unui vehicul cu norma de poluare Euro 2, nu este necesar să se răspundă la a patra întrebare adresată, care privește exceptarea de la taxa instituită prin OUG nr. 50/2008 în favoarea persoanelor care înmatriculează în România anumite autovehicule cu norma de poluare Euro 4.

Cu privire la limitarea în timp a efectelor prezentei hotărâri

31 În ipoteza în care hotărârea care urmează a fi pronunțată ar statua că articolul 110 TFUE se opune percepției unei taxe precum cea instituită prin reglementarea națională în cauză, guvernul român a solicitat Curții, cu ocazia ședinței, să limiteze efectele în timp ale hotărârii sale.

32 În conformitate cu o jurisprudență constantă, 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 hotărârea 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 10 ianuarie 2007, Skov și Bilka, C-402/03, Rep., p. I-199, punctul 50, precum și Hotărârea din 18 ianuarie 2007, Brzeziński, C-313/05, Rep., p. I-513, punctul 55).

33 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 se invoca o dispoziție pe care a interpretat-o. 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 perturbări grave (Hotărârea Skov și Bilka, citată anterior, punctul 51, precum și Hotărârea din 3 iunie 2010, Kalinchev, C-2/09, nepublicată încă în Repertoriu, punctul 50).

34 În ceea ce privește riscul unor perturbări grave, trebuie amintit 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 (Hotărârea din 20 septembrie 2001, Grzelczyk, C-184/99, Rec., p. I-6193, punctul 52, Hotărârea din 15 martie 2005, Bidar, C-209/03, Rec., p. I-2119, punctul 68, și Hotărârea Brzeziński, citată anterior, punctul 58). 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 (Hotărârile Brzeziński, punctele 59 și 60, și Kalinchev, punctele 54 și 55, citate anterior).

35 Or, în ceea ce privește repercusiunile economice care pot decurge dintr-o hotărâre prin care Curtea declară că articolul 110 TFUE se opune unui regim de impozitare precum cel instituit prin OUG nr. 50/2008, guvernul român s-a limitat în esență la menționarea numărului mare de cereri de rambursare a taxei percepute, care s-ar ridica la aproximativ 40 000, și să facă referire la criza economică de care este afectată România.

36 Trebuie să se constate 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.

37 În aceste condiții, nu este necesar să se verifice îndeplinirea criteriului privind buna-credință a celor interesați.

38 Din aceste considerații rezultă că nu este necesar să fie limitate în timp efectele prezentei hotărâri.

Cu privire la cheltuielile de judecată

39 Întrucât, în privința părților din acțiunea principală, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera întâi) declară:

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

Semnături

* Limba de procedură: româna.