Сборник съдебна практика

Решение на Съда (девети състав)9 юни 2016 годинаTYPEDENOTENONPREVUЕзик на производството: румънски.

„Преюдициално запитванеВътрешно данъчно облаганеЧлен 110 ДФЕСДанък, събиран от държава членка при първата регистрация на моторни превозни средства или при първоначалното вписване на правото на собственост върху тяхДанъчен неутралитет по отношение на употребявани моторни превозни средства, внесени от други държави членки, и на подобни моторни превозни средства на местния пазар“

По дело C-586/14с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Curtea de Apel Cluj (Апелативен съд Клуж, Румъния) с акт от 24 ноември 2014 г., постъпил в Съда на 18 декември 2014 г., в рамките на производство по делоVasile Budișan

срещуAdministrația Județeană a Finanțelor Publice Cluj

СЪДЪТ (девети състав),състоящ се от: C. Lycourgos, председател на състава, E. Juhász и K. Jürimäe (докладчик), съдии,генерален адвокат: M. Szpunar,секретар: A. Calot Escobar,предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:за румънското правителство, от R.-H. Radu, D. Bulancea и R. Mangu, в качеството на представители,за италианското правителство, от G. Palmieri, в качеството на представител, подпомагана от A. De Stefano, avvocato dello Stato,за Европейската комисия, от M. Wasmeier и G.-D. Balan, в качеството на представители,предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, делото да бъде разгледано без представяне на заключение,

постанови настоящотоРешение1Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 110 ДФЕС.2Запитването е отправено в рамките на спор между г-н Vasile Budișan и Administrația Județeană a Finanțelor Publice Cluj (Районна администрация на публичните финанси на Клуж, Румъния) относно данъка, който г-н Budișan трябва да плати, за да регистрира в Румъния внесено от друга държава членка употребявано моторно превозно средство. Румънското право3Legea nr. 343/2006 pentru modificarea și completarea Legii nr. 571/2003 privind Codul fiscal (Закон № 343/2006 за изменение и допълнение на Закон № 571/2003 относно Данъчния кодекс) от 17 юли 2006 г. (Monitorul Oficial al României, раздел I, бр. 662 от 1 август 2006 г.) въвежда в Данъчния кодекс специална такса върху моторните превозни средства, приложима от 1 януари 2007 г., начислявана по повод първоначалната регистрация на моторно превозно средство в Румъния (наричана по-нататък „специалната такса“).4Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule (Извънредно постановление на правителството № 50/2008 за въвеждане на такса за замърсяването от моторни превозни средства) от 21 април 2008 г. (Monitorul Oficial al României, раздел I, бр. 327 от 25 април 2008 г., наричано по-нататък „OUG № 50/2008“), в сила от 1 юли 2008 г., въвежда такса за замърсяването от моторни превозни средства от категориите M1—M3 и N1—N3 (наричана по-нататък „таксата за замърсяване“). Задължение за плащане на тази такса възниква по-специално при първоначалната регистрация на моторното превозно средство в Румъния. 5OUG № 50/2008 е изменяно многократно, преди да бъде отменено с Legea nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule (Закон № 9/2012 за таксата за замърсяващи емисии от моторни превозни средства) от 6 януари 2012 г. (Monitorul Oficial al

României, раздел I, № 17 от 10 януари 2012 г., наричан по-нататък „Закон № 9/2012“), в сила от 13 януари 2012 г. Този закон заменя таксата за замърсяване с нова такса — за замърсяващи емисии от моторни превозни средства (наричана по-нататък „таксата за замърсяващи емисии“). 6Съгласно член 4 от Закон № 9/2012 задължението за заплащане на такса за замърсяващите емисии възниква не само при първоначалната регистрация на моторно превозно средство в Румъния, но при определени условия и при първоначалното вписване в Румъния на правото на собственост върху употребявано моторно превозно средство.7Съгласно обаче Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 1/2012 pentru suspendarea aplicării unor dispoziții ale Legii nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, precum și pentru restituirea taxei achitate în conformitate cu prevederile art. 4 alin. 2 din lege (Извънредно постановление на правителството № 1/2012 за спиране на прилагането на някои разпоредби от Закон № 9/2012 относно таксата за замърсяващи емисии от моторни превозни средства и връщане на таксата, внесена на основание член 4, параграф 2 от него) от 30 януари 2012 г. (Monitorul Oficial al României, раздел I, брой 79 от 31 януари 2012 г.), в сила от 31 януари 2012 г., прилагането на таксата за замърсяващи емисии от моторни превозни средства при първоначалното вписване в Румъния на правото на собственост върху употребявано моторно превозно средство е спряно до 1 януари 2013 г.8Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 9/2013 privind timbrul de mediu pentru autovehicule (Извънредното правителствено постановление № 9/2013 за екологичната таксова марка за моторни превозни средства) от 19 февруари 2013 г. (Monitorul Oficial al României, раздел I, бр. 119 от 4 март 2013 г., наричано по-нататък „OUG № 9/2013“), което отменя Закон № 9/2012, влиза в сила на 15 март 2013 г.9Член 4 от OUG № 9/2013 гласи:„[Екологична] таксова марка [за моторни превозни средства] се заплаща еднократно в следните случаи:a)при вписване в регистрите на компетентния орган на придобиването на право на собственост върху моторно превозно средство от първи собственик в Румъния и издаване на свидетелство за регистрация и на регистрационен номер;b)при повторно въвеждане на моторно превозно средство в националния автопарк, в случай че при извеждането му от националния автопарк на собственика е възстановен остатъчният размер на [екологичната таксова марка за моторни превозни средства] […];c)при вписване на правото на собственост върху употребявано моторно превозно средство, за което не е платена специалната такса за леки пътнически автомобили и моторни превозни средства, [таксата за замърсяване] или таксата за замърсяващи емисии от моторни превозни средства съгласно действащите към датата на регистрацията разпоредби;d) при вписване на правото на собственост върху употребявано моторно превозно средство, за което по съдебен ред е разпоредено връщане на таксата или регистрация без заплащане на специалната такса за леки пътнически автомобили и моторни превозни средства, [таксата за замърсяване] или таксата за замърсяващи емисии от моторни превозни средства“.10Член 7, параграф 2 от OUG № 9/2013 гласи:„Остатъчният размер на [екологичната таксова марка за моторни превозни средства] представлява сумата, която следва да бъде платена за съответното моторно превозно средство, ако то е било регистрирано към момента на извеждането му от националния автопарк, изчислена съгласно законодателството, по което е определен размерът на дължимия към момента на регистрацията налог в [румънски леи (RON)] по обменния валутен курс към деня на регистрацията или на вписването на правото на собственост върху употребявано моторно превозно средство, въз основа на възрастта на моторното превозно средство към момента на извеждането му от националния автопарк“.Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси11На 5 юни 2013 г. г-н Budișan придобива употребявано моторно превозно средство, което е произведено през 2006 г. и е регистрирано първоначално в Германия.12За да регистрира превозното средство в Румъния, г-н Budișan трябва да заплати на румънските органи сума от 5300 RON (приблизително 1193 EUR) за екологична таксова марка за моторни превозни средства (наричана по-нататък „екологичната таксова марка“) по OUG № 9/2013.13Тъй като счита, че OUG №°9/2013 е несъвместим с член 110 ДФЕС, г-н Budișan предявява пред Tribunalul Cluj (Окръжен съд Клуж) иск за осъждане на Районна администрация на публичните финанси на Клуж да му възстанови сумата, която е платил за екологична таксова марка.14С решение от 3 април 2014 г. Tribunalul Cluj (Окръжен съд Клуж) отхвърля иска. Според него OUG №°9/2013 съответства на правото на Съюза, тъй като не води до дискриминация на вносните спрямо местните стоки, без значение

дали те са нови или употребявани. Жалбоподателят в главното производство обжалва решението пред запитващата юрисдикция.15Curtea de Apel Cluj (Апелативен съд Клуж) счита, че въпросът за съвместимостта с член 110 ДФЕС на екологичната таксова марка, въведена с OUG №°9/2013, се поставя в два аспекта. На първо място, този съд иска да установи съвместимо ли е с посочения член обстоятелството, че OUG №°9/2013 предвижда моторните превозни средства, за чиято регистрация в Румъния вече е платена специална такса, такса за замърсяване или такса за замърсяващи емисии, да бъдат освободени от екологичната таксова марка, като се има предвид, че остатъчната сума по едната от предходните такси, включена в стойността на тези моторни превозни средства, е по-ниска от размера на екологичната таксова марка. Тъй като посоченото освобождаване всъщност води до по-ниски продажни цени на тези моторни превозни средства, отколкото на моторните превозни средства, внесени от държава членка, за които се дължи новата такса, продажбата на местни употребявани моторни превозни средства се стимулира в ущърб на вноса на моторни превозни средства от други държави членки.16На второ място, посоченият съд иска да се установи евентуалната съвместимост с член 110 ДФЕС на реда и условията на облагане с екологична таксова марка. Всъщност собствениците на продавани на вътрешния пазар моторни превозни средства, за които не се плаща каквато и да било такса, тъй като или съответното моторно превозно средство е било регистрирано преди 1 януари 2007 г., или собственикът му си е възстановил сумата за предварително заплатената такса, биха могли по силата на OUG № 9/2013 да използват моторното превозно средство, без да дължат екологична таксова марка, докато го продадат, тоест до настъпването на бъдещо несигурно събитие, а собственикът на подобно моторно превозно средство, което обаче е внесено от друга държава членка, би могъл да го използва само 90 дни, преди да трябва да го регистрира и следователно да заплати екологична таксова марка.17При това положение Curtea de Apel Cluj (Апелативен съд Клуж) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:„1)Следва ли с оглед на разпоредбите на OUG № 9/2013 и на предмета на [екологичната таксова марка] да се приеме, че член 110 от ДФЕС трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска въвеждането от държава — членка на Съюза, на такса за замърсяващи емисии при регистрацията на моторни превозни средства, внесени от друга държава на Съюза, която такса не се прилага при регистрацията в случай на прехвърляне на правото на собственост върху местни моторни превозни средства, за които такава или подобна такса вече е платена, ако стойността на остатъчната сума, включена в стойността на моторните превозни средства на вътрешния пазар, е по-ниска от новата такса?2) Следва ли с оглед на разпоредбите на OUG № 9/2013 и на предмета на [екологичната таксова марка] да се приеме, че разпоредбата на член 110 ДФЕС трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска въвеждането от държава — членка на Съюза на такса за замърсяващи емисии при регистрацията на моторни превозни средства, внесени от друга държава на Съюза, която такса за местните моторни превозни средства се дължи единствено при прехвърляне на правото на собственост, в резултат на което чуждестранно моторно превозно средство не може да бъде ползвано, без да бъде платена таксата, докато местно моторно превозно средство може да бъде ползвано неограничено във времето, без таксата да бъде платена, до момента, в който евентуално не се извърши прехвърляне на правото на собственост върху съответното моторно превозно средство, последвано от регистрация на новия собственик?“.По преюдициалните въпроси18С въпросите си, които следва да се разгледат заедно, запитващата юрисдикция иска по същество да установи дали член 110 ДФЕС трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска държава членка, от една страна, да въведе данък, дължим при първоначалната регистрация на вносни употребявани моторни превозни средства и при първоначалното вписване на правото на собственост на вече регистрирани в нея моторни превозни средства, и от друга страна, да освободи от такъв данък вече регистрираните моторни превозни средства, за които е бил заплатен приложим по-рано налог и за които той не е бил възстановен, когато остатъчният размер от последния налог, включен в стойността на тези моторни превозни средства, е по-ниска от размера на новия данък.19Следва да се напомни, че член 110 ДФЕС има за цел да осигури свободното движение на стоки между държавите членки при нормални условия на конкуренция. Той цели отстраняването на всякаква форма на закрила, която може да последва от прилагането на дискриминационни вътрешни данъци по отношение на стоки с произход от

други държави членки (решение от 14 април 2015 г., Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, т. 28 и цитираната съдебна практика).20За тази цел член 110, първа алинея ДФЕС забранява на всяка държава членка да налага върху стоките на други държави членки вътрешни данъци, които надвишават наложените пряко или косвено върху подобните местни стоки.21В случая, що се отнася по-конкретно до представляващата предмет на преюдициалните въпроси продажба на употребявани моторни превозни средства, от акта за преюдициално запитване следва, че OUG № 9/2013 въвежда данък, а именно екологичната таксова марка, която се дължи, от една страна, при първоначалната регистрация в Румъния на вносни употребявани моторни превозни средства и от друга страна, при първоначалното вписване в тази държава членка на правото на собственост на вече регистрирани там моторни превозни средства.22Впрочем съгласно член 4, буква c) от OUG № 9/2013 споменатата екологична таксова марка не се дължи при вписването на правото на собственост върху местни употребявани моторни превозни средства, когато при регистрацията им в Румъния вече е била платена специална такса, такса за замърсяване или такса за замърсяващите емисии, освен в случаите по буква d) от същия член, когато по съдебен ред е било разпоредено връщането на съответната такса.23За да се установи дали данъчният режим, който OUG № 9/2013 установява, създава дискриминация в нарушение на член 110 ДФЕС, първа алинея, следва да се разгледа, от една страна, какви са последиците от данъка върху конкуренцията между употребявани моторни превозни средства, внесени от държави членки, различни от Румъния, и местните моторни превозни средства, подлежащи на облагане с данъка. От друга страна, следва да се разгледа дали споменатият режим оказва влияние върху конкуренцията между първите моторни превозни средства и подобните местни моторни превозни средства, ползващи се от описаното в предходната точка освобождаване.24В това отношение съгласно постоянната съдебна практика употребявани моторни превозни средства, внесени от други държави членки, които представляват „стоки на други държави членки“ по смисъла на член 110 ДФЕС, са моторните превозни средства в продажба в държавите членки, различни от съответната държава членка, които в случай на покупка от местно лице в последната държава членка могат да бъдат внесени и пуснати в движение в нея, докато подобни моторни превозни средства в страната, които представляват „местни стоки“ по смисъла на член 110 ДФЕС, са употребявани моторни превозни средства от същия вид, със същите характеристики и същото овехтяване, които се продават в тази държава членка (решение от 14 април 2015 г., Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, т. 31 и цитираната съдебна практика).25Поради това въпросът за изисквания от член 110 ДФЕС неутралитет спрямо моторните превозни средства в движение в Румъния, които не се продават, не следва да се разглежда. Всъщност именно поради обстоятелството че не са на пазара, тези моторни превозни средства не са в конкуренция с други моторни превозни средства, независимо дали на местния пазар, или на пазара в други държави членки (решение от 14 април 2015 г., Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, т. 32).По данъчния неутралитет на екологичната таксова марка с оглед на конкуренцията между употребяваните моторни превозни средства, внесени от други държави членки, и подобните румънски моторни превозни средства, които вече са регистрирани в тази държава членка и не се ползват от предвиденото в OUG № 9/2013 освобождаване26За прилагането на член 110 ДФЕС, и по-специално за целите на сравнението между режима на облагане на внесените употребявани превозни средства и на употребяваните превозни средства, които вече се намират на територията на страната, е необходимо да се вземе предвид не само ставката на съответния данък, а именно на екологичната таксова марка, но и данъчната основа и условията за събирането му (решение от 14 април 2015 г., Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, т. 33 и цитираната съдебна практика).27Впрочем държава членка не може да събира данък върху внесените употребявани моторни превозни средства, който се основава на стойност, по-висока от действителната стойност на превозното средство, като резултатът от това е по-тежко облагане за тези превозни средства в сравнение с облагането на достъпните на националния пазар подобни моторни превозни средства. Поради това, за да се избегне дискриминационно данъчно облагане, следва да се отчете действителното обезценяване на моторните превозни средства (решение от 14 април 2015 г., Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, т. 34 и цитираната съдебна практика).28Това отчитане не трябва задължително да води до оценка или експертиза на всяко едно превозно средство. Всъщност, като избягва присъщата тежест на такава система, държава

членка може чрез фиксирани изчислителни таблици, определени със законова, подзаконова или административна разпоредба и въз основа на критерии като възраст, километраж, общо състояние, начин на задвижване, марка или модел на превозното средство да установи стойност на употребяваните моторни превозни средства, която в голяма част от случаите би била много близка до тяхната действителна стойност (вж. решение от 14 април 2015 г., Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, т. 35 и цитираната съдебна практика).29В случая, видно от предоставената на Съда преписка по делото, и по-специално от становището на румънското правителство, чиито твърдения подлежат на проверка от страна на запитващата юрисдикция, размерът на екологичната таксова марка е установен в таблица в зависимост от обективни и прозрачни критерии, като например работен обем на двигателя, норма на замърсяване Евро или емисии на CO2 от съответното моторно превозно, както и възраст и километраж на моторното превозно средство. Впрочем, ако прецени, че тази таблица не отразява действителното обезценяване на моторното превозно средство, данъчнозадълженото лице може да поиска то да бъде определено посредством експертиза, разходите за която в тежест на данъчнозадълженото лице не биха могли да надхвърлят цената на свързаните с експертизата действия.30Ето защо OUG № 9/2013 явно гарантира, че размерът на данъка се намалява в зависимост от разумното доближаване до действителната стойност на превозното средство, като това обстоятелство подлежи на проверка от запитващата юрисдикция (вж. по аналогия решения от 7 април 2011 г., Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, т. 44 и от 14 април 2015 г., Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, т. 38).31 Впрочем, за разлика от специалната такса, таксата за замърсяване и таксата за замърсяващи емисии, събирани през периода 13 януари 2012 г.—1 януари 2013 г., екологичната таксова марка се изчислява по един и същи метод, от една страна, за употребяваните моторни превозни средства, внесени от други държави членки, при първоначалната им регистрация в Румъния, и от друга страна, за вече регистрираните в Румъния моторни превозни средства при първоначалното вписване на правото на собственост в посочената държава членка, ако не се ползват от посоченото в точка 22 от настоящото решение освобождаване.32Следователно, като това обстоятелство също подлежи на проверка от запитващата юрисдикция, OUG № 9/2013 налага една и съща финансова тежест както на данъчнозадължените лица, които са закупили употребявано моторно превозно средство от държава членка, различна от Румъния, и са го регистрирали в последната държава членка, така и на данъчнозадължените лица, които са закупили употребявано моторно превозно средство в Румъния, което е вече регистрирано в тази държава членка, но което подлежи на първоначално вписване на собствеността, като при това не се ползва от освобождаването по точка 22 от настоящото решение, тъй като за целите на екологичната таксова марка последното моторно превозно средство е от същия тип, със същите характеристики и същото овехтяване като моторното превозно средство от друга държава членка.33От изложените съображения е видно, че режим на данъчно облагане като установения с OUG № 9/2013 е неутрален с оглед на конкуренцията между употребяваните моторни превозни средства, внесени от държави членки, различни от Румъния, и подобни превозни средства в страната, които вече са били регистрирани в съответната държава членка и които не са освободени от установения с този нормативен акт данък.По неутралитета на екологичната таксова марка с оглед на конкуренцията между употребяваните моторни превозни средства, внесени от други държави членки, и подобни румънски превозни средства, които вече са регистрирани в тази държава членка и се ползват от освобождаването по OUG № 9/2013 34Както бе посочено в точка 22 от настоящото решение, член 4, буква c) от OUG № 9/2013 предвижда освобождаване от екологична таксова марка при вписване на правото на собственост върху местни употребявани моторни превозни средства, когато при регистрацията им в Румъния вече е била платена специална такса, такса за замърсяване или такса за замърсяващи емисии, освен в случаите по буква d) от същия член, когато румънски съд е разпоредил връщане на съответната такса за моторното превозно средство.35В това отношение от практиката на Съда по дела относно таксата за замърсяване по OUG № 50/2008 и таксата за замърсяващи емисии по Закон № 9/2012, чието действие частично е спряно с OUG № 1/2012 (регистрация на моторни превозни средства през периода 13 януари 2012 г.—1 януари 2013 г.), недвусмислено следва, че посочените такси са несъвместими с член 110 ДФЕС (решения от 7 април 2011 г., Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219 и от 7 юли 2011 г., Nisipeanu, C-263/10,

непубликувано, EU:C:2011:466; определение от 3 февруари 2014 г., Câmpean и Ciocoiu, C-97/13 и C-214/13, непубликувано, EU:C:2014:229).36Специалната такса също следва да се счита за несъвместима с член 110 ДФЕС, тъй като има идентични характеристики с несъвместимата с този член такса по OUG № 50/2008 (вж. в този смисъл решение от 14 април 2015 г., Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, т. 45). Таксата за замърсяващи емисии, събирана съгласно приложимата в периода 1 януари 2013 г.—15 март 2013 г. редакция на Закон № 9/2012, също е несъвместима с член 110 ДФЕС поради условията за събирането ѝ, и по-специално поради факта, че се събира само за местни употребявани моторни превозни средства, за които не е бил внесен какъвто и да било действащ по-рано в Румъния налог при регистрацията (вж. в този смисъл решение от 14 април 2015 г., Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, т. 47—50).37Съдът вече е постановил, че режим на данъчно облагане, предвиждащ, че употребяваните моторни превозни средства, за които са били заплатени такива несъвместими с правото на Съюза такси, ще бъдат освободени от нов данък, какъвто в случая е екологичната таксова марка, е несъвместим с член 110 ДФЕС (вж. в този смисъл решение от 14 април 2015 г., Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, т. 47—51).38Всъщност съгласно постоянната практика на Съда размерът на данъка, начисляван при регистрацията на моторно превозно средство, се включва в неговата стойност. Когато регистрирано със заплащане на данък в държава членка превозно средство впоследствие е продадено като употребявано превозно средство в същата държава членка, неговата пазарна стойност включва остатъчния размер на този данък. Ако размерът на данъка при регистрация, с който се облага вносно употребявано превозно средство от същия вид, със същите характеристики и същото овехтяване, надхвърля този остатъчен размер, е налице нарушение на член 110 ДФЕС (решение от 19 декември 2013 г., X, C-437/12, EU:C:2013:857, т. 30 и 31 и цитираната съдебна практика). 39С оглед на това данък, несъвместим с правото на Съюза, като например тези по точка 35 от настоящото решение, подлежи на възстановяване с лихви (вж. в този смисъл решения от 18 април 2013 г., Irimie, C-565/11, EU:C:2013:250, т. 20 и 21 и от 15 октомври 2014 г., Nicula, C-331/13, EU:C:2014:2285, т. 27 и 28) и поради това размерът му не трябва повече да се счита за част от пазарната стойност на обложените моторни превозни средства. Тъй като е равен на 0, включеният в стойността на посочените превозни средства остатъчен размер на данъка следователно по необходимост е по-нисък от новия данък, какъвто в случая е екологичната таксова марка, дължима за вносно употребявано моторно превозно средство от същия вид, със същите характеристики и същото овехтяване (вж. в този смисъл решение от 14 април 2015 г., Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, т. 50).40Вярно е наистина, че в главното производство член 4, буква d) от OUG № 9/2013 урежда хипотеза, при която за дадено моторно превозно средство платената при регистрацията такса е била реално върната, като предвижда, че в такива случаи за вписването на правото на собственост върху съответното моторно превозно средство се дължи плащане на екологична таксова марка.41Следва обаче да се приеме, че остатъчният размер на налог, който е несъвместим с правото на Съюза, престава да бъде част от пазарната стойност на моторното превозно средство от момента, от който по силата на това право собственикът му разполага с възможност да изиска връщането му, без значение дали към датата на продажбата на моторното превозно средство той реално му е бил върнат.42Всъщност тази възможност може да накара собствениците на съответните употребявани румънски моторни превозни средства да предложат за моторните превозни средства — дори и съответният налог все още да не им е върнат — продажна цена, в която той не се включва. Ако обаче налогът все още не е възстановен, купувачите на моторните превозни средства ще бъдат по силата на член 4, буква c) от OUG № 9/2013 освободени от задължение за заплащане на екологична таксова марка. За разлика от тях за вписването в Румъния на правото на собственост върху внесените от друга държава членка употребявани превозни средства винаги ще се дължи екологична таксова марка по OUG № 9/2013. В този смисъл освобождаване като това по посочената разпоредба може да предостави конкурентно предимство на вече наличните на румънския пазар употребявани моторни превозни средства и следователно да възпре вноса на подобни моторни превозни средства от другите държави членки.43С оглед на всички изложени съображения на отправените въпроси следва да се отговори, че член 110 ДФЕС трябва да се тълкува в смисъл, че:допуска държава членка да въведе данък върху моторните превозни средства, с който се облагат употребявани вносни моторни превозни средства при

първоначалната им регистрация в тази държава членка и вече регистрираните в същата държава членка моторни превозни средства при първоначалното вписване в нея на правото на собственост върху тях,не допуска посочената държава членка да освобождава от този данък вече регистрираните моторни превозни средства, за които е бил внесен действащ по-рано налог и той не е бил възстановен, за който е постановено, че е несъвместим с правото на Съюза.По последиците от решението на Съда във времето44Ако предстоящото съдебно решение обяви, че режим на данъчно облагане като въведения с OUG № 9/2013 е несъвместим с член 110 ДФЕС, румънското правителство е поискало от Съда да ограничи последиците от решението си във времето. То всъщност твърди, че такова решение би могло да причини сериозни затруднения на румънската икономика.45В съответствие с постоянната съдебна практика тълкуването, което Съдът дава на норма от правото на Съюза при упражняване на поверената му от член 267 ДФЕС компетентност, изяснява и уточнява значението и приложното поле на тази норма, както тя трябва или е трябвало да се разбира и прилага от момента на влизането ѝ в сила. Следователно така разтълкувана, нормата може и трябва да се прилага спрямо правоотношения, породени и установени преди решението, постановено по искането за тълкуване, при положение, освен това, че са изпълнени условията, които позволяват отнасянето пред компетентните юрисдикции на спор относно прилагането на посочената норма (вж. решения от 2 февруари 1988 г., Blaizot и др., 24/86, EU:C:1988:43, т. 27, от 10 януари 2006 г., Skov и Bilka, C-402/03, EU:C:2006:6, т. 50 и от 14 април 2015 г., Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, т. 53). 46При това положение Съдът може да ограничи възможността за позоваване на разтълкувана от него разпоредба единствено по изключение въз основа на общия принцип на правна сигурност, присъщ на правния ред на Съюза. За да може да се вземе решение за подобно ограничение, е необходимо да са изпълнени два основни критерия, а именно добросъвестност на заинтересованите среди и риск от сериозни смущения (решения от 10 януари 2006 г., Skov и Bilka, C-402/03, EU:C:2006:6, т. 51 и от 14 април 2015 г., Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, т. 54). 47Освен това такова ограничение може да се допусне единствено в решението по искането тълкуване (решение от 6 март 2007 г., Meilicke и др., C-292/04, EU:C:2007:132, т. 36 и цитираната съдебна практика).48В главното производство, що се отнася до икономическите последици, които могат да произтекат от несъвместимостта с член 110 ДФЕС на въведения с OUG № 9/2013 режим на данъчно облагане, румънското правителство представя предвиждания, съгласно които сумата за възстановяване с лихвите на получения данък при регистрацията на моторни превозни средства би възлизала на 0 RON (приблизително 0 EUR). Възстановяването на такава сума би довело до увеличаване с 0,9 % на предвидения за 2015 г. бюджетен дефицит на Румъния, който от 1,83 % би нараснал до 2,7 % от БВП на страната.49Следва да се констатира, че от становището на румънското правителство не е недвусмислено ясно дали оценката се отнася до възстановяването само на сумите, събрани за екологична таксова марка по OUG № 9/2013, или също и за тези, събрани от румънската държава за всички налози при регистрация, а именно също и за специалната такса, за таксата за замърсяване и за таксата за замърсяващите емисии.50Досега обаче Съдът мълчаливо или изрично отказва да ограничи последиците както от решенията си, с които установява несъвместимост на налозите с правото на Съюза (относно таксата за замърсяване по OUG № 50/2008 вж. решения от 7 април 2011 г., Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219 и от 7 юли 2011 г., Nisipeanu, C-263/10, непубликувано, EU:C:2011:466, т. 34—38, а относно таксата за замърсяващите емисии, събирана по силата на Закон № 9/2012, в различните му редакции, вж. определение от 3 февруари 2014 г., Câmpean и Ciocoiu, C-97/13 и C-214/13, непубликувано, EU:C:2014:229, т. 37—42, както и решение от 14 април 2015 г., Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, т. 56—59), така и от тези, с които постановява, че такива налози би трябвало да се възстановят, заедно с лихвите (вж. решения от 18 април 2013 г., Irimie, C-565/11, EU:C:2013:250 и от 15 октомври 2014 г., Nicula, C-331/13, EU:C:2014:2285, т. 40—42).51В този контекст обстоятелството, че румънската държава забавя възстановяването на събраните суми за специалната такса, таксата за замърсяване и таксата за замърсяващите емисии, не може да обоснове ограничаване във времето на последиците от настоящото решение.52При това не може да се счита за изпълнено условието, свързано с наличието на сериозни смущения. Поради това не е необходимо да се проверява дали е изпълнен критерият за добросъвестност на заинтересованите среди.53От тези съображения следва, че последиците от настоящото съдебно

решение не следва да бъдат ограничавани във времето.По съдебните разноски54С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване. По изложените съображения Съдът (девети състав) реши:Член 110 ДФЕС трябва да се тълкува в смисъл, че:допуска държава членка да въведе данък върху моторните превозни средства, с който се облагат употребявани вносни моторни превозни средства при първоначалната им регистрация в тази държава членка и вече регистрираните в същата държава членка моторни превозни средства при първоначалното вписване в нея на правото на собственост върху тях,не допуска посочената държава членка да освобождава от този данък вече регистрираните моторни превозни средства, за които е бил внесен действащ по-рано налог и той не е бил възстановен, за който е постановено, че е несъвместим с правото на Съюза.

Подписи