Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Novena)

de 9 de junio de 2016*

«Procedimiento prejudicial — Tributos internos — Artículo 110 TFUE — Impuesto recaudado por un Estado miembro sobre los automóviles en el momento de la primera matriculación o de la primera inscripción del derecho de propiedad transmitido — Neutralidad fiscal sobre los automóviles de segunda mano procedentes de otros Estados miembros y los vehículos similares disponibles en el mercado nacional»

En el asunto C-586/14,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por la Curtea de Apel Cluj (Tribunal Superior de Cluj, Rumanía), mediante resolución de 24 de noviembre de 2014, recibida en el Tribunal de Justicia el 18 de diciembre de 2014, en el procedimiento entre

Vasile Budișan

y

Administrația Județeană a Finanțelor Publice Cluj,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Novena),

integrado por el Sr. C. Lycourgos, Presidente de Sala, y el Sr. E. Juhász y la Sra. K. Jürimäe (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sr. M. Szpunar;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre del Gobierno rumano, por el Sr. R.-H. Radu y las Sras. D. Bulancea y R. Mangu, en calidad de agentes;

— en nombre del Gobierno italiano, por la Sra. G. Palmieri, en calidad de agente, asistida por el Sr. A. De Stefano, avvocato dello Stato;

— en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. M. Wasmeier y G.-D. Balan, en calidad de agentes;

* Lengua de procedimiento: rumano.

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial versa sobre la interpretación del artículo 110 TFUE.

2 Dicha petición se ha planteado en el marco de un litigio entre el Sr. Vasile Budișan y la Administrația Județeană a Finanțelor Publice Cluj (Administración Provincial de Hacienda de Cluj, Rumanía), a propósito de un impuesto cuyo pago se exigió al Sr. Budișan para matricular en Rumanía un automóvil de segunda mano proveniente de otro Estado miembro.

Derecho rumano

3 La Legea nr. 343/2006 pentru modificarea și completarea Legii nr. 571/2003 privind Codul fiscal (Ley n.º 343/2006 por la que se modifica y completa la Ley n.º 571/2003, sobre el Código fiscal), de 17 de julio de 2006 (*Monitorul Oficial al României*, parte I, n.º 662, de 1 de agosto de 2006), introdujo en el Código fiscal un impuesto especial sobre los automóviles, aplicable a partir del 1 de enero de 2007 y exigible en el momento de la primera matriculación de un automóvil en Rumanía (en lo sucesivo, «impuesto especial»).

4 La Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule (Decreto-ley con carácter de urgencia n.º 50/2008, por el que se establece el impuesto sobre la contaminación de los automóviles), de 21 de abril de 2008 (*Monitorul Oficial al României*, parte I, n.º 327, de 25 de abril de 2008; en lo sucesivo, «Decreto-ley n.º 50/2008»), que entró en vigor el 1 de julio de 2008, estableció un impuesto de contaminación para los vehículos de las categorías M1 a M3 y N1 a N3 (en lo sucesivo, «impuesto de contaminación»). La obligación de satisfacer dicho impuesto nacía, en particular, con la primera matriculación de un automóvil en Rumanía.

5 El Decreto-ley n.º 50/2008 fue modificado en varias ocasiones, antes de ser derogado por la Legea nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule (Ley n.º 9/2012, relativa al impuesto sobre las emisiones contaminantes procedentes de los automóviles), de 6 de enero de 2012 (*Monitorul Oficial al României*, parte I, n.º 17, de 10 de enero de 2012; en lo sucesivo, «Ley n.º 9/2012»), que entró en vigor el 13 de enero de 2012. Dicha Ley sustituyó el impuesto de contaminación por un nuevo impuesto, el impuesto sobre las emisiones contaminantes procedentes de los automóviles (en lo sucesivo, «impuesto sobre emisiones contaminantes»).

6 En virtud del artículo 4 de la Ley n.º 9/2012, el impuesto sobre emisiones contaminantes no sólo se devengaba con la primera matriculación de un vehículo en Rumanía, sino también, en determinadas circunstancias, con la primera inscripción, en Rumanía, del derecho de propiedad transmitido sobre un vehículo de segunda mano.

7 Sin embargo, a resultas de la 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 (Decreto-ley con carácter de urgencia n.º 1/2012, para la suspensión de la aplicación de determinadas disposiciones de la Ley n.º 9/2012, relativa al impuesto sobre las emisiones contaminantes procedentes de los automóviles, y la restitución del impuesto pagado conforme al artículo 4, apartado 2, de dicha Ley), de 30 de enero de 2012 (*Monitorul Oficial al României*, parte I, n.º 79, de 31 de enero de 2012), que entró en vigor el 31 de enero de 2012, quedó suspendida, hasta el

1 de enero de 2013, la aplicación del impuesto sobre las emisiones contaminantes procedentes de los automóviles en el momento de la primera inscripción, en Rumanía, del derecho de propiedad transmitido sobre un automóvil de segunda mano.

8 La Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 9/2013 privind timbrul de mediu pentru autovehicule (Decreto-ley con carácter de urgencia n.º 9/2013, sobre el timbre medioambiental para automóviles), de 19 de febrero de 2013 (*Monitorul Oficial al României*, parte I, n.º 119, de 4 de marzo de 2013, en lo sucesivo, «Decreto-ley n.º 9/2013»), por el que se deroga la Ley n.º 9/2012, entró en vigor el 15 de marzo de 2013.

9 En virtud del artículo 4 del Decreto-ley n.º 9/2013:

«El timbre [medioambiental para automóviles] se devengará una sola vez, en los siguientes casos:

a) con motivo de la inscripción en los registros de la autoridad competente, conforme a la ley, de la adquisición del derecho de propiedad sobre un automóvil por su primer propietario en Rumanía y de la asignación de un certificado de matriculación y de un número de matrícula;

b) al volver a introducir en el parque automovilístico nacional un automóvil cuyo propietario obtuvo, al darlo de baja, la restitución del valor residual del timbre [medioambiental para automóviles], [...]

c) con motivo de la inscripción del derecho de propiedad transmitido sobre un automóvil de segunda mano por el que no se haya pagado el impuesto especial sobre turismos y automóviles, el impuesto de contaminación para automóviles o el impuesto sobre las emisiones contaminantes procedentes de los automóviles, según la normativa en vigor en el momento en que se matriculó;

d) con motivo de la inscripción del derecho de propiedad transmitido sobre un automóvil de segunda mano que se encuentre entre aquéllos respecto de los cuales un órgano jurisdiccional haya ordenado bien la restitución del impuesto especial sobre turismos y automóviles o del impuesto de contaminación para automóviles o del impuesto sobre las emisiones contaminantes procedentes de los automóviles, o bien la matriculación sin pagar ninguno de tales impuestos.»

10 El artículo 7, apartado 2, del Decreto-ley n.º 9/2013 establece:

«El valor residual del timbre [medioambiental para automóviles] es el importe que se pagaría por el automóvil de que se trata si éste se matriculara en el momento de darlo de baja del parque automovilístico nacional, calculado según la normativa con arreglo a la cual se determinó el importe del impuesto debido en el momento de la matriculación y expresado en RON al tipo de cambio aplicable en tal momento o, si se trata de un automóvil de segunda mano, en el momento de la inscripción del derecho de propiedad transmitido, considerándose la antigüedad del vehículo en el momento de darlo de baja del parque automovilístico nacional.»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

11 El 5 de junio de 2013, el Sr. Budișan adquirió un automóvil de segunda mano fabricado en el año 2006 y matriculado inicialmente en Alemania.

12 Para poder matricular dicho automóvil en Rumanía, el Sr. Budișan debió abonar a las autoridades rumanas 5 300 RON (alrededor de 1 193 euros) en concepto de timbre medioambiental para automóviles (en lo sucesivo, «timbre medioambiental»), según establecía el Decreto-ley n.º 9/2013.

13 Al estimar que el Decreto-ley n.º 9/2013 era incompatible con el artículo 110 TFUE, el Sr. Budișan demandó a la Administración Provincial de Hacienda de Cluj ante el Tribunalul Cluj (Tribunal de distrito de Cluj, Rumanía), solicitando la restitución del importe cobrado en concepto de timbre medioambiental.

14 Mediante sentencia de 3 de abril de 2014, el Tribunalul Cluj (Tribunal de distrito de Cluj) desestimó dicha demanda. Según dicho tribunal, el Decreto-ley n.º 9/2013 es conforme con el Derecho de la Unión, al no discriminar los productos importados respecto de los productos nacionales, ya sean nuevos o de segunda mano. El demandante en el litigio principal interpuso entonces un recurso de casación ante el tribunal remitente.

15 La Curtea de Apel Cluj (Tribunal Superior de Cluj, Rumanía) considera que la cuestión de la compatibilidad del timbre medioambiental establecido por el Decreto-ley n.º 9/2013 con el artículo 110 TFUE tiene una doble vertiente. En primer lugar, dicho tribunal se pregunta si es conforme con ese artículo el hecho de que el Decreto-ley n.º 9/2013 establezca que los automóviles cuya matriculación en Rumanía ya dio lugar al pago del impuesto especial, del impuesto de contaminación o del impuesto sobre emisiones contaminantes estén exentos del timbre medioambiental, teniendo en cuenta que el importe residual de alguno de los impuestos anteriores, incorporado al valor de tales automóviles, es inferior al importe del timbre medioambiental. En efecto, dicha exención tiene como consecuencia que el precio de los referidos automóviles, cuando se venden, es inferior al de los vehículos procedentes de un Estado miembro, por los que debe pagarse el nuevo impuesto, todo lo cual incentivaría la venta de automóviles de segunda mano nacionales en detrimento de la importación de vehículos similares procedentes de otros Estados miembros.

16 En segundo lugar, dicho tribunal se pregunta sobre la compatibilidad con el artículo 110 TFUE de las reglas de percepción del timbre medioambiental. En efecto, los propietarios de un automóvil que, encontrándose en el mercado nacional, no haya dado lugar al pago de ningún impuesto, ya sea por haberse matriculado antes del 1 de enero de 2007, ya sea porque el importe del impuesto previamente cobrado se restituyó a su propietario, podrían, en virtud del Decreto-ley n.º 9/2013, utilizar dicho automóvil sin pagar el timbre medioambiental hasta que lo vendieran, esto es, hasta que suceda un acontecimiento futuro e incierto, mientras que el propietario de un automóvil similar importado de otro Estado miembro sólo podría utilizarlo durante noventa días antes de estar obligado a matricularlo y, por tanto, a pagar dicho timbre medioambiental.

17 Dadas estas circunstancias, la Curtea de Apel Cluj (Tribunal Superior de Cluj) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) Teniendo en cuenta lo dispuesto por el Decreto-ley n.º 9/2013 y el objeto [del timbre medioambiental] ¿ha de considerarse necesariamente que el artículo 110 TFUE debe interpretarse en el sentido de que se opone al establecimiento, por un Estado miembro de la Unión Europea, de un impuesto sobre emisiones contaminantes aplicable en el momento de la matriculación de los automóviles procedentes de otros Estados de la Unión Europea, pero que no se aplica al matricular, con motivo de la transmisión del derecho de propiedad, automóviles internos por los que ya se haya pagado tal impuesto u otro similar, siendo así que el valor residual de tal impuesto incorporado al valor del automóvil del mercado interno rumano es inferior al nuevo impuesto?

2) Teniendo en cuenta lo dispuesto por el Decreto-ley n.º 9/2013 y el objeto del [timbre medioambiental] ¿ha de considerarse necesariamente que el artículo 110 TFUE debe interpretarse en el sentido de que se opone al establecimiento, por un Estado miembro de la Unión Europea, de un impuesto sobre las emisiones contaminantes aplicable en el momento de la matriculación de automóviles procedentes de otros Estados miembros de la Unión Europea, el cual sólo se paga por los automóviles internos cuando se transmite el derecho de propiedad sobre los mismos, lo que impide la utilización de un automóvil externo sin el pago el impuesto, mientras que un automóvil

interno puede utilizarse indefinidamente sin pagar el impuesto, hasta el momento en que se produzca, si se produce, una transmisión del derecho de propiedad sobre el citado automóvil seguida de la matriculación por el nuevo propietario?»

Cuestiones prejudiciales

18 Mediante sus cuestiones prejudiciales, que procede examinar conjuntamente, el tribunal remitente pregunta, en esencia, si el artículo 110 TFUE debe interpretarse en el sentido de que se opone, por una parte, a que un Estado miembro establezca un impuesto sobre los automóviles que grava tanto los automóviles de segunda mano importados en el momento de su primera matriculación en dicho Estado miembro como los automóviles ya matriculados en dicho Estado miembro en el momento de la primera inscripción, en ese Estado miembro, del derecho de propiedad transmitido sobre los mismos y, por otra parte, a que dicho Estado miembro exima del referido impuesto los automóviles ya matriculados por los que ya se hubiera pagado un impuesto anteriormente en vigor que no haya sido restituido, cuando el importe residual de dicho impuesto incorporado al valor de tales automóviles es inferior al importe del nuevo impuesto.

19 Es preciso recordar que el objetivo del artículo 110 TFUE es garantizar la libre circulación de mercancías entre los Estados miembros en condiciones normales de competencia. Este artículo pretende eliminar cualquier forma de protección que pueda derivarse de la aplicación de tributos internos discriminatorios para los productos procedentes de otros Estados miembros (sentencia de 14 abril de 2015, Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, apartado 28 y jurisprudencia citada).

20 A este respecto, el párrafo primero del artículo 110 TFUE prohíbe a todos los Estados miembros que graven los productos de los demás Estados miembros con tributos internos superiores a los que gravan los productos nacionales similares.

21 En el caso de autos, de la resolución de remisión se desprende, sólo por lo que respecta a la venta de automóviles de segunda mano objeto de las presentes cuestiones prejudiciales, que el Decreto-ley n.º 9/2013 establece un impuesto, el timbre medioambiental, recaudado, por una parte, por los automóviles de segunda mano importados en el momento de su primera matriculación en Rumanía y, por otra parte, por los automóviles ya matriculados en dicho Estado miembro en el momento de la primera inscripción, en ese Estado miembro, del derecho de propiedad transmitido sobre los referidos automóviles en ese mismo Estado miembro.

22 Por otra parte, el artículo 4, letra c), del Decreto-ley n.º 9/2013 exime de dicho timbre medioambiental la inscripción del derecho de propiedad transmitido sobre los automóviles de segunda mano nacionales cuya matriculación en Rumanía ya dio lugar al pago del impuesto especial, del impuesto de contaminación o del impuesto sobre emisiones contaminantes, salvo en aquellos casos contemplados en la letra d), de dicho artículo, en los que un órgano jurisdiccional haya ordenado la restitución del impuesto de que se trate.

23 Para saber si un régimen fiscal como el establecido por el Decreto-ley n.º 9/2013 genera una discriminación contraria al artículo 110 TFUE, párrafo primero, procede examinar, por una parte, el efecto de dicho impuesto sobre la competencia entre los automóviles de segunda mano procedentes de otros Estados miembros distintos de Rumanía y los automóviles nacionales sujetos a dicho impuesto. Por otra parte, debe examinarse la neutralidad del citado régimen para la competencia entre los primeros y los automóviles nacionales similares que disfruten de la exención descrita en el apartado anterior.

24 A este respecto, es jurisprudencia reiterada que los automóviles de segunda mano procedentes de otros Estados miembros, que constituyen «productos de otros Estados miembros» en el sentido del artículo 110 TFUE, son los vehículos puestos a la venta en los Estados miembros distintos del Estado

miembro de que se trate y, por tanto, en caso de compra por un residente de este último Estado miembro, pueden ser importados y puestos en circulación en éste, mientras que los automóviles nacionales similares, que constituyen los «productos nacionales» en el sentido del artículo 110 TFUE, son los automóviles de segunda mano del mismo tipo, de las mismas características y con el mismo desgaste puestos a la venta en este Estado miembro (sentencia de 14 de abril de 2015, Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, apartado 31 y jurisprudencia citada).

25 Como consecuencia de ello, no procede examinar la neutralidad exigida por el artículo 110 TFUE teniendo en cuenta los automóviles que circulan por Rumanía sin estar en venta. En efecto, por el propio hecho de que no están disponibles en el mercado, tales automóviles no compiten con otros vehículos, ya se trate de los vehículos disponibles en el mercado nacional o de los disponibles en el mercado de otros Estados miembros (sentencia de 14 de abril de 2015, Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, apartado 32).

Sobre la neutralidad fiscal del timbre medioambiental para la competencia entre los automóviles de segunda mano procedentes de otros Estados miembros y los vehículos similares rumanos ya matriculados en dicho Estado miembro que no disfruten de la exención establecida por el Decreto-ley n.º 9/2013

26 Para la aplicación del artículo 110 TFUE y, en particular, a efectos de comparar la tributación de los automóviles de segunda mano importados con la de los automóviles de segunda mano ya presentes en el territorio nacional, es preciso considerar no sólo el tipo del tributo de que se trate, sino también la base imponible y las modalidades del impuesto de que se trata (sentencia de 14 de abril de 2015, Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, apartado 33 y jurisprudencia citada).

27 Además, un Estado miembro no puede percibir un impuesto sobre los automóviles de segunda mano importados basado en un valor superior al valor real del vehículo, dando ello lugar a que los automóviles de ocasión importados queden sujetos a mayor gravamen que los vehículos similares disponibles en el mercado nacional. Por ello, para evitar una imposición discriminatoria, es preciso tomar en consideración la depreciación real de los vehículos (sentencia de 14 de abril de 2015, Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, apartado 34 y jurisprudencia citada).

28 Esta consideración no debe necesariamente dar lugar a una valoración o tasación pericial de cada vehículo. En efecto, para evitar el carácter gravoso inherente a un sistema de este tipo, un Estado miembro, mediante la aplicación de baremos genéricos determinados por una disposición legal, reglamentaria o administrativa y calculados con arreglo a criterios como la antigüedad, el kilometraje, el estado general, el modo de propulsión, la marca o el modelo del vehículo, puede fijar para los vehículos usados un valor que, como regla general, sería muy aproximado a su valor real (véase la sentencia de 14 de abril de 2015, Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, apartado 35 y jurisprudencia citada).

29 Consta en los autos ante el Tribunal de Justicia, en particular en las observaciones formuladas por el Gobierno rumano, cuya veracidad debe comprobar el tribunal remitente, que el importe del timbre medioambiental se calcula con arreglo a un baremo que contiene criterios objetivos y transparentes, como la cilindrada, la norma de contaminación Euro o las emisiones de CO_2 del automóvil de que se trata, así como la antigüedad y el kilometraje. Por otra parte, si el sujeto pasivo considera que dicho baremo no refleja la depreciación real del vehículo, puede solicitar que ésta se determine mediante tasación pericial, cuyos gastos, a cargo del sujeto pasivo, no pueden exceder del coste de las operaciones que conlleva la tasación pericial.

30 Sin perjuicio de las comprobaciones del tribunal remitente, resulta, en consecuencia, que el Decreto-ley n.º 9/2013 garantiza que el importe del timbre medioambiental disminuye en función de una aproximación razonable al valor real del vehículo (véanse, por analogía, las sentencias de 7 de abril de 2011, Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, apartado 44, y de 14 de abril de 2015, Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, apartado 38).

31 Por otra parte, a diferencia del impuesto especial, del impuesto de contaminación y del impuesto sobre emisiones contaminantes, en su versión en vigor entre el 13 de enero de 2012 y el 1 de enero de 2013, el timbre medioambiental grava, según el mismo método de cálculo, por una parte, los automóviles de segunda mano procedentes de otros Estados miembros en el momento de su primera matriculación en Rumanía y, por otra parte, los automóviles ya matriculados en Rumanía en el momento de la inscripción, en dicho Estado miembro, del derecho de propiedad transmitido sobre los automóviles de segunda mano que no disfruten de la exención descrita en el apartado 22 de la presente sentencia.

32 En consecuencia, y siempre sin perjuicio de la comprobación por el tribunal remitente, la carga fiscal que impone el Decreto-ley n.º 9/2013 es la misma para los sujetos pasivos que han adquirido un automóvil de segunda mano procedente de un Estado miembro distinto de Rumanía y que lo matriculan en ese Estado miembro, que para los sujetos pasivos que han comprado en Rumanía un automóvil de segunda mano ya matriculado en dicho Estado miembro y por el que procede efectuar la primera inscripción del derecho de propiedad transmitido sin disfrutar de la exención contemplada en el apartado 22 de la presente sentencia, toda vez que este último vehículo tenía, en el momento de la recaudación del timbre medioambiental, el mismo tipo, características y usura que el vehículo procedente de otro Estado miembro.

33 De las consideraciones anteriores se desprende que un régimen impositivo como el establecido por el Decreto-ley n.º 9/2013 es neutral para la competencia entre los automóviles de segunda mano procedentes de Estados miembros distintos de Rumanía y los vehículos nacionales similares ya matriculados en el Estado miembro de que se trata que no estén exentos del impuesto establecido por dicho Decreto-ley.

Sobre la neutralidad del timbre medioambiental para la competencia entre los automóviles de segunda mano procedentes de otros Estados miembros y los vehículos similares rumanos ya matriculados en dicho Estado miembro que disfruten de la exención prevista en el Decreto-ley n.º 9/2013

34 Tal como se ha señalado en el apartado 22 de la presente sentencia, el artículo 4, letra c), del Decreto-ley n.º 9/2013 exime del pago del timbre medioambiental la inscripción del derecho de propiedad transmitido sobre los vehículos de segunda mano nacionales cuya matriculación en Rumanía ya diera lugar al pago del impuesto especial, del impuesto de contaminación o también del impuesto sobre emisiones contaminantes, salvo en los casos contemplados en la letra d), de dicho artículo, en los que un órgano jurisdiccional rumano haya ordenado, para un determinado vehículo, la restitución del impuesto de que se trate.

35 A este respecto, de jurisprudencia del Tribunal de Justicia en los asuntos relativos al impuesto de contaminación recaudado con arreglo al Decreto-ley n.º 50/2008 y al impuesto sobre emisiones contaminantes percibido en virtud de la Ley n.º 9/2012 y parcialmente suspendido por el Decreto-ley n.º 1/2012 (matriculación de automóviles entre el 13 de enero de 2012 y el 1 de enero de 2013) se desprende inequívocamente que tales impuestos eran incompatibles con el artículo 110 TFUE (sentencias de 7 de abril de 2011, Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, y de 7 de julio de 2011, Nisipeanu, C-263/10, no publicada, EU:C:2011:466; auto de 3 de febrero de 2014, Câmpean y Ciocoiu, C-97/13 y C-214/13, no publicado, EU:C:2014:229).

36 De manera análoga, el impuesto especial debe considerarse incompatible con el artículo 110 TFUE, pues presentaba características idénticas a las del Decreto-ley n.º 50/2008, incompatibles con dicho artículo (véase, en este sentido, la sentencia de 14 de abril de 2015, Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, apartado 45). El impuesto sobre emisiones contaminantes recaudado en virtud de la Ley n.º 9/2012, en su versión aplicable entre el 1 de enero de 2013 y el 15 de marzo de 2013, también es incompatible con el artículo 110 TFUE, por razón de sus reglas de percepción, en particular al cobrarse únicamente por los vehículos de segunda mano nacionales por los que no se hubiera pagado ninguno de los impuestos de matriculación de vehículos anteriormente vigentes en Rumanía (véase, en este sentido, la sentencia de 14 de abril de 2015, Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, apartados 47 a 50).

37 El Tribunal de Justicia ya ha declarado que un régimen de imposición que establece que los automóviles de segunda mano que ya han sido gravados con tales impuestos incompatibles con el Derecho de la Unión estén exentos de un nuevo impuesto, en el caso de autos el timbre medioambiental, es incompatible con el artículo 110 TFUE (véase, en este sentido, la sentencia de 14 de abril de 2015, Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, apartados 47 a 51).

38 En efecto, según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el importe del impuesto recaudado en el momento de la matriculación de un vehículo se incorpora al valor de este vehículo. Cuando un vehículo matriculado con el consiguiente pago del impuesto en un Estado miembro es vendido luego como vehículo de segunda mano en ese mismo Estado miembro, su valor de mercado incluirá el importe residual de dicho impuesto. Si el importe del impuesto que grava, en la fecha de su matriculación, un vehículo de ocasión importado del mismo tipo, características y usura excede dicho importe residual, se vulnera el artículo 110 TFUE (sentencia de 19 de diciembre de 2013, X, C-437/12, EU:C:2013:857, apartados 30 y 31 y jurisprudencia citada).

39 En tales circunstancias, un impuesto incompatible con el Derecho de la Unión como los mencionados en el apartado 35 de la presente sentencia debe restituirse con intereses (véanse, en este sentido, las sentencias de 18 de abril de 2013, Irimie, C-565/11, EU:C:2013:250, apartados 20 y 21, así como de 15 de octubre de 2014, Nicula, C-331/13, EU:C:2014:2285, apartados 27 y 28), y su importe no debe, en consecuencia, considerarse incorporado al valor de mercado de los vehículos gravados por dicho impuesto. Al ser igual a cero el valor residual de dicho impuesto en el valor de tales vehículos, tal valor residual es necesariamente inferior al nuevo impuesto, en este caso el timbre medioambiental, que grava un automóvil de segunda mano importado del mismo tipo, de las mismas características y con el mismo desgaste (véase, en este sentido, la sentencia de 14 de abril de 2015, Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, apartado 50).

40 En efecto, en el litigio principal, el artículo 4, letra d), del Decreto-ley n.º 9/2013 contempla el supuesto de que el impuesto de matriculación que grava un determinado vehículo haya sido efectivamente restituido y establece que, en tal caso, la inscripción del derecho de propiedad transmitido sobre dicho vehículo dé lugar al pago del timbre medioambiental.

41 Sin embargo, debe considerarse que el importe residual de un impuesto incompatible con el Derecho de la Unión deja de estar incorporado al valor de mercado de un vehículo, pues, en virtud de ese Derecho, el propietario del mismo dispone de la posibilidad de obtener la restitución del citado impuesto, al margen de que, en la fecha de venta del citado vehículo, dicho impuesto haya sido efectivamente restituido o no.

42 En efecto, tal mera posibilidad puede incitar a los propietarios de los vehículos de segunda mano rumanos de que se trata a proponer, para tales vehículos, un precio de venta que descuenta dicho impuesto, aun cuando éste todavía no se haya restituido. Ahora bien, en el caso de que el impuesto todavía no se haya restituido, los compradores de dichos vehículos estarán, en virtud del artículo 4, letra c), del Decreto-ley n.º 9/2013, exentos del timbre medioambiental. En cambio, los automóviles de segunda mano importados desde otro Estado miembro estarán invariablemente sujetos al timbre medioambiental establecido por el Decreto-ley n.º 9/2013, en el momento de la inscripción, en

Rumanía, del derecho de propiedad sobre dichos vehículos. De este modo, una exención como la que resulta de esta disposición puede proporcionar una ventaja competitiva a los vehículos de segunda mano ya presentes en el mercado rumano y, por tanto, disuadir de importar vehículos similares de otros Estados miembros.

43 A la vista de las consideraciones anteriores, procede responder a las cuestiones prejudiciales planteadas que el artículo 110 TFUE debe interpretarse en el sentido de que:

— No se opone a que un Estado miembro establezca un impuesto sobre los automóviles que grave los vehículos de segunda mano importados en el momento de su primera matriculación en dicho Estado miembro y los vehículos ya matriculados en dicho Estado miembro en el momento de la primera inscripción, en ese mismo Estado, del derecho de propiedad transmitido sobre estos últimos.

— Se opone a que el referido Estado miembro exima del citado impuesto a los vehículos ya matriculados por los que se pagó, y no se ha restituido, un impuesto anteriormente en vigor declarado incompatible con el Derecho de la Unión.

Sobre los efectos en el tiempo de la sentencia del Tribunal de Justicia

44 El Gobierno rumano ha pedido al Tribunal de Justicia que limite los efectos temporales de su sentencia en el caso de que ésta declare incompatible con el artículo 110 TFUE un régimen de imposición como el establecido por el Decreto-ley n.º 9/2013. En efecto, el referido Gobierno alega que dicha sentencia podría causar serias dificultades para la economía rumana.

45 Según reiterada jurisprudencia, la interpretación que, en el ejercicio de la competencia que le confiere el artículo 267 TFUE, hace el Tribunal de Justicia de una norma de Derecho de la Unión aclara y precisa el significado y el alcance de dicha norma, tal como debe o habría debido ser entendida y aplicada desde el momento de su entrada en vigor. De ello resulta que la norma que ha sido interpretada puede y debe ser aplicada a relaciones jurídicas nacidas y constituidas antes de la sentencia que resuelva sobre la petición de interpretación, si además se reúnen los requisitos que permiten someter a los órganos jurisdiccionales competentes un litigio relativo a la aplicación de dicha norma (véanse las sentencias de 2 de febrero de 1988, Blaizot y otros, 24/86, EU:C:1988:43, apartado 27; de 10 de enero de 2006, Skov y Bilka, C-402/03, EU:C:2006:6, apartado 50, así como de 14 de abril de 2015, Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, apartado 53).

46 Por ello, sólo con carácter excepcional puede el Tribunal de Justicia, aplicando el principio general de seguridad jurídica inherente al ordenamiento jurídico de la Unión, limitar la posibilidad de que los interesados invoquen una disposición por él interpretada. Para poder decidir dicha limitación, es necesario que concurran dos criterios esenciales, a saber, la buena fe de los círculos interesados y el riesgo de trastornos graves (sentencias de 10 de enero de 2006, Skov y Bilka, C-402/03, EU:C:2006:6, apartado 51, así como de 14 de abril de 2015, Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, apartado 54).

47 Además, tal limitación únicamente puede admitirse en la misma sentencia que resuelve sobre la interpretación solicitada (sentencia de 6 de marzo de 2007, Meilicke y otros, C-292/04, EU:C:2007:132, apartado 36 y jurisprudencia citada).

48 En el litigio principal, por lo que respecta a las repercusiones económicas a que puede dar lugar la incompatibilidad con el artículo 110 TFUE del régimen de imposición establecido por el Decreto-ley n.º 9/2013, el Gobierno rumano presentó una estimación según la cual la restitución, con intereses, de los importes percibidos en concepto de impuestos de matriculación de vehículos ascendería

a 6 504 429 857,47 RON (alrededor de 1 448 341 039 euros). La restitución de tales importes tendría como consecuencia un incremento del 0,9 % del déficit presupuestario del Estado rumano previsto para el año 2015, que ascendería del 1,83 % al 2,7 % del PIB de dicho Estado.

49 Debe señalarse que las observaciones del Gobierno rumano son ambiguas en cuanto a si tal estimación comprende sólo la restitución de los importes recaudados en concepto de timbre medioambiental establecido por el Decreto-ley n.º 9/2013, o si abarca la restitución de los importes recaudados por el Estado rumano por la totalidad de impuestos de matriculación, esto es, también por el impuesto especial, por el impuesto de contaminación y por el impuesto sobre emisiones contaminantes.

50 Ahora bien, el Tribunal de Justicia ha rechazado expresa o tácitamente limitar en el tiempo el efecto tanto de las sentencias que señalan la incompatibilidad de tales impuestos con el Derecho de la Unión (véanse, en relación con el impuesto de contaminación establecido por el Decreto-ley n.º 50/2008, las sentencias de 7 de abril de 2011, Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, y de 7 de julio de 2011, Nisipeanu, C-263/10, no publicada, EU:C:2011:466, apartados 34 a 38; véanse, por lo que respecta al impuesto sobre emisiones contaminantes recaudado en virtud de la Ley n.º 9/2012, en sus distintas versiones, el auto de 3 de febrero de 2014, Câmpean y Ciocoiu, C-97/13 y C-214/13, no publicado, EU:C:2014:229, apartados 37 a 42, así como la sentencia de 14 de abril de 2015, Manea, C-76/14, EU:C:2015:216, apartados 56 a 59) como de las que indican que tales impuestos debieron restituirse con intereses (véanse las sentencias de 18 de abril de 2013, Irimie, C-565/11, EU:C:2013:250, y de 15 de octubre de 2014, Nicula, C-331/13, EU:C:2014:2285, apartados 40 a 42).

51 En este contexto, el hecho de que el Estado rumano haya diferido la restitución de los importes recaudados en concepto de impuesto especial, de impuesto de contaminación y de impuesto sobre emisiones contaminantes no puede justificar que se limiten en el tiempo los efectos de la presente sentencia.

52 En consecuencia, no puede considerarse acreditado el requisito relativo a la existencia de trastornos graves. Por tanto, no procede comprobar si se cumple el requisito relativo a la buena fe de los círculos interesados.

53 De las anteriores consideraciones resulta que no procede limitar en el tiempo los efectos de la presente sentencia.

Costas

54 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional remitente, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Novena) declara:

El artículo 110 TFUE debe interpretarse en el sentido de que:

— **No se opone a que un Estado miembro establezca un impuesto sobre los automóviles que grave los vehículos de segunda mano importados en el momento de su primera matriculación en dicho Estado miembro y los vehículos ya matriculados en dicho Estado miembro en el momento de la primera inscripción, en ese mismo Estado, del derecho de propiedad transmitido sobre estos últimos.**

— **Se opone a que el referido Estado miembro exima del citado impuesto a los vehículos ya matriculados por los que se pagó, y no se ha restituido, un impuesto anteriormente en vigor declarado incompatible con el Derecho de la Unión.**

Firmas