Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (grande chambre)

14 avril 2015 *

«Renvoi préjudiciel — Impositions intérieures — Article 110 TFUE — Taxe prélevée par un État membre sur les véhicules automobiles lors de la première immatriculation ou de la première transcription du droit de propriété — Neutralité entre les véhicules automobiles d'occasion en provenance d'autres États membres et les véhicules automobiles similaires disponibles sur le marché national»

Dans l'affaire C-76/14,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par la Curtea de Apel Brașșov (Roumanie), par décision du 29 janvier 2014, parvenue à la Cour le 12 février 2014, dans la procédure

Mihai Manea

contre

Instituția Prefectului județul Brașov – Serviciul public comunitar regim de permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor,

LA COUR (grande chambre),

composée de M. V. Skouris, président, M. K. Lenaerts, vice-président, MM. M. Ilešič (rapporteur), L. Bay Larsen, T. von Danwitz et J.-C. Bonichot, présidents de chambre, MM. A. Arabadjiev, M. Safjan, D. Šváby, M^mes^ M. Berger, A. Prechal, MM. E. Jarašiūnas et C. G. Fernlund, juges,

avocat général: M. M. Szpunar,

greffier: M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées:

— pour M. Manea, par M^e^ R. Cătălin, avocat,

— pour le gouvernement roumain, par MM. R. H. Radu, en qualité d'agent, ainsi que par M. V. Angelescu et M^me^ D. M. Bulancea, en qualité de conseillers,

— pour la Commission européenne, par MM. R. Lyal et G.-D. Bălan, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 10 février 2015,

* Langue de procédure: le roumain.

rend le présent

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'article 110 TFUE.

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant M. Manea à l'Instituția Prefectului județul Brașov – Serviciul public comunitar regim de permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor au sujet d'une taxe dont le paiement a été exigé de M. Manea en vue de l'immatriculation en Roumanie d'un véhicule automobile d'occasion en provenance d'un autre État membre.

Le cadre juridique

Le droit de l'Union

3 Les «normes de pollution européennes» reflètent les limites acceptables d'émissions de gaz d'échappement de véhicules automobiles neufs vendus dans les États membres de l'Union européenne. La première de ces normes (communément appelée «norme Euro 1») a été introduite par la directive 91/441/CEE du Conseil, du 26 juin 1991, modifiant la directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur (JO L 242, p. 1), qui est entrée en vigueur le 1er janvier 1992. Depuis lors, les règles en la matière sont devenues progressivement plus rigoureuses, dans le but d'améliorer la qualité de l'air dans l'Union.

4 La directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 septembre 2007, établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO L 263, p. 1), distingue les véhicules de catégorie M, comprenant les «[véhicules automobiles] pour le transport de passagers et ayant au moins quatre roues», de ceux de la catégorie N, laquelle comprend les «[véhicules automobiles] pour le transport de marchandises et ayant au moins quatre roues». Ces catégories font l'objet de subdivisions selon le nombre de places assises et le poids maximal (catégorie M) ou selon le poids maximal seulement (catégorie N).

Le droit roumain

5 La loi nº 343/2006 modifiant et complétant la loi nº 571/2003 sur le code fiscal (Legea nr. 343/2006 pentru modificarea și completarea Legii nr. 571/2003 privind Codul fiscal), du 17 juillet 2006 (*Monitorul Oficial al României,* partie I, nº 662 du 1er août 2006), a introduit, dans le code fiscal, une taxe spéciale sur les véhicules automobiles, applicable à partir du 1er janvier 2007, exigible à l'occasion de la première immatriculation du véhicule en Roumanie (ci-après la «taxe spéciale»).

6 L'ordonnance d'urgence du gouvernement nº 50/2008, établissant la taxe sur la pollution des véhicules automobiles (Ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule), du 21 avril 2008 (*Monitorul Oficial al României,* partie I, nº 327 du 25 avril 2008, ci-après l'«OUG nº 50/2008»), applicable à partir du 1er juillet 2008, instaurait une taxe sur la pollution pour les véhicules automobiles des catégories M1 à M3 et N1 à N3. L'obligation de payer cette taxe naissait notamment lors de la première immatriculation d'un tel véhicule en Roumanie.

7 L'OUG nº 50/2008 a été modifiée à plusieurs reprises, avant d'être abrogée par la loi nº 9/2012, concernant la taxe sur les émissions polluantes des véhicules automobiles (Legea nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule), du 6 janvier 2012 (*Monitorul Oficial al României,* partie I, nº 17 du 10 janvier 2012), laquelle était entrée en vigueur le 13 janvier 2012.

8 À l'instar de l'OUG nº 50/2008, la loi nº 9/2012 instaurait une taxe sur la pollution pour les véhicules automobiles des catégories M1 à M3 et N1 à N3.

9 En vertu de l'article 4, paragraphe 1, de la loi nº 9/2012, l'obligation de payer cette taxe naissait notamment lors de la première immatriculation d'un véhicule automobile en Roumanie.

10 En vertu de l'article 4, paragraphe 2, de cette loi, l'obligation de payer ladite taxe naissait, dans certaines conditions, également lors de la première transcription du droit de propriété, en Roumanie, sur un véhicule automobile d'occasion. Cette disposition était libellée comme suit:

«L'obligation de paiement de la taxe naît également lors de la première transcription en Roumanie du droit de propriété sur un véhicule automobile d'occasion, pour lequel ni la taxe spéciale sur les voitures particulières et les véhicules automobiles prévue par la loi nº 571/2003, telle que modifiée et complétée ultérieurement, ni la taxe sur la pollution des véhicules automobiles n'a été payée, et qui ne fait pas partie de la catégorie des véhicules exemptés ou exonérés du paiement de ces taxes, en vertu des dispositions en vigueur au moment de son immatriculation.»

11 La notion de «première transcription du droit de propriété» portait, ainsi que le précisait l'article 2, sous i), de la loi nº 9/2012, sur le «premier transfert du droit de propriété sur le véhicule automobile d'occasion, réalisé après l'entrée en vigueur de la présente loi».

12 Toutefois, l'ordonnance d'urgence du gouvernement nº 1/2012, portant suspension de l'application de certaines dispositions de la loi nº 9/2012 concernant la taxe sur les émissions polluantes des véhicules automobiles et restitution de la taxe payée en vertu des dispositions de l'article 4, paragraphe 2, de cette loi (Ordonanță 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 in conformitate cu prevederile art. 4 alin. 2 din lege), du 30 janvier 2012 (*Monitorul Oficial al României,* partie I, nº 79 du 31 janvier 2012, ci-après l'«OUG nº 1/2012»), entrée en vigueur le 31 janvier 2012, suspendait l'application de l'article 4, paragraphe 2, de la loi nº 9/2012 jusqu'au 1er janvier 2013. L'OUG nº 1/2012 prévoyait, par ailleurs, que les contribuables qui s'étaient acquittés de cette taxe conformément audit article 4, paragraphe 2, pendant la période comprise entre la date de l'entrée en vigueur de la loi nº 9/2012 et celle de l'entrée en vigueur de l'OUG nº 1/2012, ont droit à la restitution de celle-ci.

13 L'article 6 de la loi nº 9/2012 énonçait:

«1. La somme constituant la taxe est calculée sur la base des éléments prévus aux annexes nos 1 à 5, comme suit:

a) pour les véhicules automobiles de la catégorie M1 ayant une norme de pollution Euro 3, Euro 4, Euro 5 ou Euro 6:

1) pour les véhicules automobiles ayant une norme de pollution Euro 5, Euro 4 ou Euro 3, la taxe est calculée sur la base des émissions de dioxyde de carbone (CO_2), de la taxe pour les émissions polluantes exprimée en euro par gramme de CO_2 prévue à l'annexe nº 1, de la

norme de pollution et de la taxe pour les émissions polluantes exprimée en euro/cm^3 prévue à l'annexe nº 2, ainsi que du pourcentage de réduction de la taxe prévu dans la deuxième colonne du tableau de l'annexe nº 4, selon la formule suivante:

Somme = [(A × B × 30 %) + (C × D × 70 %)] × (100 − E) %

dans laquelle:

A = valeur combinée des émissions de CO_2, exprimée en grammes par km;

B = taxe pour les émissions polluantes, exprimée en euro par gramme de CO_2, prévue dans la troisième colonne du tableau de l'annexe nº 1;

C = cylindrée (capacité cylindrique);

D = taxe pour les émissions polluantes par cylindrée, prévue dans la troisième colonne du tableau de l'annexe nº 2;

E = pourcentage de réduction de la taxe, prévu dans la deuxième colonne du tableau de l'annexe nº 4;

2) pour les véhicules automobiles ayant une norme de pollution Euro 6, la taxe est déterminée sur le fondement de la formule prévue au point 1, à compter de l'entrée en vigueur de la norme Euro 6 pour l'immatriculation, la vente et la mise en circulation de véhicules neufs [...];

b) pour les véhicules automobiles de la catégorie M1 ayant une norme de pollution non-Euro, Euro 1 ou Euro 2, et pour lesquels aucune valeur combinée des émissions de CO_2 n'est spécifiée, selon la formule:

Somme = C × D × (100 − E) : 100;

dans laquelle:

C = cylindrée (capacité cylindrique);

D = taxe pour les émissions polluantes par cylindrée, prévue dans la troisième colonne du tableau de l'annexe nº 2;

E = pourcentage de réduction de la taxe, prévu dans la deuxième colonne du tableau de l'annexe nº 4;

[...]

3. Le pourcentage de réduction de la taxe […] est fixé en fonction de l'ancienneté du véhicule automobile.

4. Lors du calcul de la taxe, des réductions supplémentaires par rapport au pourcentage de réduction prévu à l'annexe nº 4 sont accordées en fonction des écarts par rapport à la normale des éléments qui ont servi de base à l'établissement du pourcentage fixe, si la personne qui demande l'immatriculation ou, le cas échéant, la première transcription du droit de propriété sur un véhicule automobile d'occasion déclare sous sa propre responsabilité que le kilométrage annuel moyen du véhicule en cause est supérieur au kilométrage annuel moyen considéré comme standard pour la catégorie de véhicule en cause, en vertu des règles méthodologiques d'application de la [loi nº 9/2012 concernant

la taxe sur les émissions polluantes des véhicules automobiles (Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, *Monitorul Oficial al României,* partie I, nº 29 du 13 janvier 2012, ci-après les 'règles méthodologiques')]. Dans ce cas, le calcul de la taxe est fait sur la base du pourcentage de réduction résultant du pourcentage prévu à l'annexe nº 4 majoré du pourcentage de réduction supplémentaire prévu à l'annexe nº 5. Dès lors que le nouveau pourcentage de réduction est supérieur à 90 %, le pourcentage de réduction appliqué est de 90 %.

5. La somme représentant la taxe devant être payée, calculée conformément aux dispositions du paragraphe 1, peut être également ajustée lorsque la personne demandant l'immatriculation ou, le cas échéant, la première transcription du droit de propriété sur un véhicule automobile d'occasion apporte la preuve, sur la base de l'expertise technique effectuée par la Régie Autonome 'Registre roumain des automobiles', que la dépréciation du véhicule automobile d'occasion est supérieure, en vertu des [règles méthodologiques].

6. L'ancienneté du véhicule automobile est calculée en fonction de la date de sa première immatriculation.

7. Lorsque la personne demandant l'immatriculation ou la première transcription du droit de propriété sur le véhicule automobile ne peut prouver la date de la première immatriculation de celui-ci, la taxe est calculée en fonction de l'année de fabrication.»

14 Aux termes de l'article 9 de la loi nº 9/2012:

«1. La somme versée au titre de la taxe peut être contestée lorsque la personne qui va immatriculer ou transcrire le droit de propriété sur un véhicule automobile d'occasion peut rapporter la preuve que son véhicule s'est déprécié d'un pourcentage plus grand que celui figurant dans la deuxième colonne du barème prévu à l'annexe nº 4.

2. L'évaluation du niveau de la dépréciation est faite sur la base des éléments pris en considération lors de la fixation du pourcentage de réduction visé à l'article 6, paragraphe 4.

3. En cas de contestation, les caractéristiques du véhicule automobile d'occasion prévues au paragraphe 2 sont fixées, à la demande de l'assujetti, par expertise technique effectuée contre rémunération par la Régie Autonome 'Registre roumain des automobiles', sur la base de la procédure prévue par les [règles méthodologiques].

4. Le tarif pour procéder à l'expertise technique est fixé par la Régie Autonome 'Registre roumain des automobiles' en fonction des opérations nécessaires à l'expertise et ne peut pas dépasser le coût de celles-ci.

5. Le résultat de l'expertise technique est consigné dans un document élaboré par la Régie Autonome 'Registre roumain des automobiles', qui contient les informations correspondant à chacun des éléments prévus au paragraphe 2 et le pourcentage de réduction qui en découle.

6. Le document relatif au résultat de l'expertise technique élaboré par la Régie Autonome 'Registre roumain des automobiles' est présenté par l'assujetti à l'autorité fiscale compétente.

7. À la réception du document visé au paragraphe 6, l'autorité fiscale compétente procède au nouveau calcul de la somme à verser au titre de la taxe, qui peut conduire au remboursement de la différence par rapport à la taxe versée lors de l'immatriculation ou de la transcription du droit de propriété sur un véhicule automobile d'occasion.

[...]»

15 L'article 11 de la loi nº 9/2012 énonçait:

«La personne insatisfaite de la réponse donnée à la contestation peut s'adresser aux instances contentieuses, compétentes en vertu de la loi.»

16 L'annexe nº 4 de la loi nº 9/2012 disposait:

«Barème des pourcentages de réduction de la taxe sur la pollution

Ancienneté du véhicule Pourcentage de réduction (%)

Nouveau 0

≤ 1 mois 3

> 1 mois à 3 mois inclus 5

> 3 mois à 6 mois inclus 8

> 6 mois à 9 mois inclus 10

> 9 mois à 1 an inclus 13

> 1 an à 2 ans inclus 21

> 2 ans à 3 ans inclus 28

> 3 ans à 4 ans inclus 33

> 4 ans à 5 ans inclus 38

> 5 ans à 6 ans inclus 43

> 6 ans à 7 ans inclus 49

> 7 ans à 8 ans inclus 55

> 8 ans à 9 ans inclus 61

> 9 ans à 10 ans inclus 66

> 10 ans à 11 ans inclus 73

> 11 ans à 12 ans inclus 79

> 12 ans à 13 ans inclus 84

> 13 ans à 14 ans inclus 89

> 14 ans 90».

17 L'article 6, paragraphe 1, des règles méthodologiques prévoyait:

«La somme représentant la taxe devant être payée, calculée conformément aux dispositions de l'article 6 de la loi, peut être ajustée lorsque le véhicule automobile pour lequel une des opérations prévues à l'article 4 de la loi est demandée est en dehors des paramètres de référence à un véhicule automobile considéré standard et qui sont:

a) le kilométrage annuel moyen standard:

— M1 – 15 000 km;

— N1 – 30 000 km;

— M2 et N2 – 60 000 km;

— M3 et N3 – 100 000 km;

b) l'état général standard spécifique à un véhicule automobile qui remplit toutes les conditions techniques imposées lors de l'homologation et de l'inspection technique périodique, conformément à la législation en vigueur, et dont la carrosserie ne présente pas de signes de corrosion et de détérioration, qui n'a pas été repeint, dont les garnitures sont propres et non détériorées et les éléments de bord en bon état;

c) l'équipement standard: climatisation, ABS et airbag;

d) l'ancienneté du véhicule.»

18 La loi nº 9/2012 est restée en vigueur jusqu'au 14 mars 2013 inclus.

19 L'ordonnance d'urgence du gouvernement nº 9/2013, relative au timbre environnemental pour les véhicules automobiles (Ordonanța de urgență nr. 9/2013 privind timbrul de mediu pentru autovehicule), du 19 février 2013 (*Monitorul Oficial al României,* partie I, nº 119 du 4 mars 2013), abrogeant la loi nº 9/2012, est entrée en vigueur le 15 mars 2013.

Le litige au principal et les questions préjudicielles

20 Au début de l'année 2013, M. Manea a voulu faire immatriculer en Roumanie un véhicule automobile d'occasion qu'il avait acheté en Espagne. Ce véhicule figure parmi les véhicules de catégorie M1. Il avait été immatriculé en tant que véhicule neuf en Espagne au cours de l'année 2005.

21 Par lettre du 5 mars 2013, l'autorité roumaine compétente a conditionné l'immatriculation au paiement de la taxe prévue par la loi nº 9/2012.

22 Estimant que la loi nº 9/2012 est incompatible avec l'article 110 TFUE, M. Manea a saisi le Tribunalul Brașov, afin que celui-ci ordonne à ladite autorité d'immatriculer le véhicule en cause sans exiger le paiement de ladite taxe.

23 Par jugement du 24 septembre 2013, le Tribunalul Brașov a rejeté ce recours. M. Manea a, devant la Curtea de Apel Brașov, formé un pourvoi contre ce jugement.

24 Tout en précisant que, selon sa propre jurisprudence, la loi nº 9/2012 est compatible avec l'article 110 TFUE, la Curtea de Apel Braşov indique qu'une autre cour d'appel roumaine a rendu un arrêt en sens contraire et que, par conséquent, une décision préjudicielle de la Cour s'impose pour assurer l'application uniforme du droit de l'Union.

25 Dans ces conditions, la Curtea de Apel Braşov a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

«1) Eu égard aux dispositions de la loi nº 9/2012 et à l'objet de la taxe prévue par cette loi, est-il nécessaire de considérer que l'article 110 TFUE doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à ce qu'un État membre de l'Union institue une taxe sur les émissions polluantes applicable à tous les véhicules automobiles étrangers lors de leur immatriculation dans ledit État, taxe qui s'applique également lors de la transcription du droit de propriété sur les véhicules automobiles nationaux, à l'exception du cas où une telle taxe ou une taxe similaire a déjà été payée?

2) Eu égard aux dispositions de la loi nº 9/2012 et à l'objet de la taxe prévue par cette loi, est-il nécessaire de considérer que l'article 110 TFUE doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à ce qu'un État membre de l'Union institue une taxe sur les émissions polluantes applicable à tous les véhicules automobiles étrangers lors de leur immatriculation dans ledit État, taxe qui, dans le cas des véhicules automobiles nationaux, n'est due que lors de la transcription du droit de propriété sur un tel véhicule, ce qui a pour conséquence qu'un véhicule étranger ne peut pas être utilisé sans paiement de la taxe, tandis qu'un véhicule national peut être utilisé de manière illimitée dans le temps sans paiement de la taxe, jusqu'au moment de la transcription du droit de propriété sur ledit véhicule, si une telle transcription a lieu?»

26 Le gouvernement roumain a demandé, en vertu de l'article 16, troisième alinéa, du statut de la Cour de justice de l'Union européenne, que celle-ci siège en grande chambre.

Sur les questions préjudicielles

27 Par ses questions, qu'il convient d'examiner ensemble, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 110 TFUE doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose, d'une part, à ce qu'un État membre institue une taxe sur les véhicules automobiles qui frappe les véhicules d'occasion importés lors de leur première immatriculation dans cet État membre et les véhicules déjà immatriculés dans ledit État membre lors de la première transcription dans cet État du droit de propriété sur ces derniers et, d'autre part, à ce que cet État membre exonère de cette taxe les véhicules déjà immatriculés pour lesquels a été acquittée une taxe antérieurement en vigueur.

28 Il y a lieu de rappeler que l'article 110 TFUE a pour objectif d'assurer la libre circulation des marchandises entre les États membres dans des conditions normales de concurrence. Il vise l'élimination de toute forme de protection pouvant résulter de l'application d'impositions intérieures, notamment de celles qui sont discriminatoires à l'égard de produits en provenance d'autres États membres (voir, en ce sens, arrêts Commission/Danemark, C-47/88, EU:C:1990:449, point 9; Brzeziński, C-313/05, EU:C:2007:33, point 27; Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, point 37, et X, C-437/12, EU:C:2013:857, point 26).

29 À cet effet, le premier alinéa de l'article 110 TFUE interdit à chaque État membre de frapper les produits des autres États membres d'impositions intérieures supérieures à celles qui frappent les produits nationaux similaires. Cette disposition du traité vise à garantir la neutralité des impositions intérieures au regard de la concurrence entre les produits se trouvant déjà sur le marché national et les produits importés (voir, en ce sens, arrêts Commission/Danemark, C-47/88, EU:C:1990:449, points 8 et 9; Weigel, C-387/01, EU:C:2004:256, point 66, ainsi que X, C-437/12, EU:C:2013:857, point 29).

30 Afin de savoir si une taxe, telle que celle en cause au principal, crée une discrimination, il convient, eu égard aux interrogations émises par la juridiction de renvoi et aux observations présentées devant la Cour, d'examiner d'abord si cette taxe est neutre au regard de la concurrence entre les véhicules automobiles d'occasion provenant d'États membres autres que la Roumanie et les véhicules similaires roumains qui ont été immatriculés sur le territoire national sans qu'une taxe à cet effet ait été payée. Par la suite, il y aura lieu d'examiner la neutralité de ladite taxe entre les véhicules automobiles d'occasion provenant d'États membres autres que la Roumanie et les véhicules similaires nationaux qui ont été soumis à une taxe lors de leur immatriculation.

31 Il est, à cet égard, de jurisprudence constante que les véhicules automobiles d'occasion provenant d'autres États membres, qui constituent les «produits des autres États membres», au sens de l'article 110 TFUE, sont les véhicules mis en vente dans les États membres autres que l'État membre concerné et pouvant, en cas d'achat par un résident de ce dernier État membre, être importés et mis en circulation dans celui-ci, tandis que les véhicules similaires nationaux, qui constituent les «produits nationaux», au sens de l'article 110 TFUE, sont les véhicules automobiles d'occasion de même type, de mêmes caractéristiques et de même usure qui sont mis en vente dans cet État membre (voir, notamment, arrêts Commission/Danemark, C-47/88, EU:C:1990:449, point 17; Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, points 32 et 40, ainsi que Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, point 55).

32 Par conséquent, il n'y a pas lieu d'examiner la neutralité exigée par l'article 110 TFUE en tenant compte des véhicules automobiles circulant en Roumanie qui ne sont pas mis en vente. Ainsi que l'a exposé M. l'avocat général au point 16 de ses conclusions, en raison même du fait qu'ils ne sont pas disponibles sur le marché, ces véhicules ne se trouvent pas dans un rapport de concurrence avec d'autres véhicules, que ce soient ceux disponibles sur le marché national ou ceux disponibles sur le marché d'autres États membres.

Neutralité de la taxe au regard de la concurrence entre les véhicules automobiles d'occasion provenant d'autres États membres et les véhicules similaires nationaux déjà immatriculés dans l'État membre concerné sans paiement d'une taxe

33 Pour l'application de l'article 110 TFUE, et en particulier pour les besoins de la comparaison entre l'imposition des véhicules d'occasion importés et l'imposition des véhicules d'occasion déjà présents sur le territoire national, il y a lieu de prendre en considération non seulement le taux de la taxe, mais également l'assiette et les modalités de celle-ci (voir, à cet égard, arrêts Commission/Danemark, C-47/88, EU:C:1990:449, point 18; Nunes Tadeu, C-345/93, EU:C:1995:66, point 12, et Commission/Grèce, C-74/06, EU:C:2007:534, point 27).

34 Plus précisément, un État membre ne peut percevoir une taxe sur les véhicules automobiles d'occasion importés assise sur une valeur supérieure à la valeur réelle du véhicule, avec pour conséquence une taxation plus lourde de ceux-ci par rapport à celle des véhicules automobiles similaires disponibles sur le marché national. Dès lors, pour éviter une imposition discriminatoire, il y a lieu de prendre en compte la dépréciation réelle des véhicules automobiles (arrêts Weigel, C-387/01, EU:C:2004:256, point 70, et Commission/Grèce, C-74/06, EU:C:2007:534, point 28).

35 Cette prise en compte ne doit pas nécessairement donner lieu à une évaluation ou à une expertise de chaque véhicule. En effet, en évitant la lourdeur inhérente à un tel système, un État membre peut fixer, au moyen de barèmes forfaitaires déterminés par une disposition législative, réglementaire ou administrative et calculés sur la base de critères tels que l'ancienneté, le kilométrage, l'état général, le mode de propulsion, la marque ou le modèle du véhicule, une valeur des véhicules automobiles d'occasion qui, en règle générale, serait très proche de leur valeur réelle (arrêts Gomes Valente, C-393/98, EU:C:2001:109, point 24; Weigel, C-387/01, EU:C:2004:256, point 73; Commission/Grèce, C-74/06, EU:C:2007:534, point 29, et Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, point 41).

36 Ces critères objectifs servant à l'évaluation de la dépréciation des véhicules automobiles n'ont pas été énumérés par la Cour de manière impérieuse. Ils ne doivent donc pas nécessairement être appliqués cumulativement. Toutefois, l'application d'un barème fondé sur un seul critère de dépréciation, tel que l'ancienneté du véhicule automobile, ne garantit pas que le barème reflète la dépréciation réelle de ces véhicules. Notamment, en l'absence de prise en compte du kilométrage, un tel barème ne conduit pas, en règle générale, à une approximation raisonnable de la valeur réelle des véhicules automobiles d'occasion importés (arrêts Commission/Grèce, C-74/06, EU:C:2007:534, points 37 à 43, et Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, point 42).

37 En l'occurrence, il ressort sans équivoque du dossier soumis à la Cour que le montant de la taxe en cause au principal est fixé, d'une part, en fonction de paramètres reflétant dans une certaine mesure la pollution causée par le véhicule automobile, tels que la cylindrée de celui-ci et la norme Euro à laquelle il correspond, et, d'autre part, en tenant compte de la dépréciation de ce véhicule. Cette dépréciation, qui conduit à la réduction du montant obtenu sur la base des paramètres environnementaux, est déterminée en fonction non seulement de l'ancienneté du véhicule (élément E dans les formules énoncées à l'article 6, paragraphe 1, de la loi nº 9/2012), mais aussi, ainsi qu'il résulte de l'article 6, paragraphe 4, de la loi nº 9/2012 et de l'article 6, paragraphe 1, des règles méthodologiques, du kilométrage annuel moyen de ce dernier, pourvu que l'assujetti ait déposé une déclaration indiquant ce kilométrage. Par ailleurs, si l'assujetti estime que l'ancienneté et le kilométrage annuel moyen ne reflètent pas, de manière correcte et suffisante, la dépréciation réelle du véhicule, il peut, en vertu de l'article 9 de la loi nº 9/2012, demander que celle-ci soit déterminée au moyen d'une expertise dont les frais, à la charge de l'assujetti, ne peuvent pas dépasser le coût des opérations afférentes à l'expertise.

38 En introduisant, dans le calcul de la taxe, l'ancienneté du véhicule et son kilométrage annuel moyen, et en ajoutant à ces critères la prise en compte facultative, à des frais non excessifs, de l'état de ce véhicule et de ses équipements au moyen d'une expertise obtenue auprès de l'autorité compétente en matière d'enregistrement des véhicules automobiles, une réglementation telle que celle en cause au principal garantit que le montant de la taxe est réduit en fonction d'une approximation raisonnable de la valeur réelle du véhicule (voir, par analogie, arrêt Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, point 44).

39 Cette conclusion est corroborée par la circonstance que, dans les barèmes forfaitaires figurant à l'annexe nº 4 de la loi nº 9/2012, il a été tenu dûment compte du fait que la diminution annuelle de la valeur des véhicules automobiles est d'ordinaire supérieure à 5 % et que cette dépréciation n'est pas linéaire, en particulier les premières années de mise en circulation de ceux-ci, où elle se révèle beaucoup plus forte que par la suite (voir, par analogie, arrêt Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, point 45).

40 Par ailleurs, le législateur roumain a pu estimer, à juste titre, que les critères de dépréciation concernant l'état du véhicule automobile et de ses équipements ne peuvent être dûment appliqués qu'en recourant à une inspection individuelle de ce véhicule par un expert et que, afin que des expertises n'aient pas lieu trop fréquemment et n'alourdissent ainsi, tant administrativement que financièrement, le système mis en place, il soit exigé de l'assujetti qu'il supporte les frais de l'expertise (voir, par analogie, arrêt Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, point 46).

41 Contrairement à la taxe spéciale prélevée au cours de la période allant du 1er janvier 2007 au 30 juin 2008, à la taxe sur la pollution prélevée en vertu de l'OUG nº 50/2008 au cours de la période allant du 1er juillet 2008 au 12 janvier 2012 et à la taxe sur la pollution prélevée en vertu de la loi nº 9/2012 telle qu'applicable au cours de la période allant du 13 janvier 2012 au 1er janvier 2013, la taxe sur la pollution prélevée en vertu de la loi nº 9/2012, telle qu'applicable au cours de la période ultérieure allant jusqu'au 14 mars 2013 et pertinente dans l'affaire au principal, frappait selon la même méthode de calcul, d'une part, les véhicules automobiles d'occasion provenant d'autres États membres lors de leur première immatriculation en Roumanie et, d'autre part, les véhicules automobiles déjà

immatriculés en Roumanie lors de la première transcription du droit de propriété sur ces véhicules d'occasion dans cet État membre, lorsqu'aucune taxe n'avait été payée au moment de leur immatriculation dans ledit État membre.

42 Il s'ensuit que la charge fiscale découlant de la loi nº 9/2012, telle qu'applicable au cours de la période pertinente dans l'affaire au principal, était la même pour les assujettis ayant acheté un véhicule automobile d'occasion provenant d'un État membre autre que la Roumanie et le faisant immatriculer dans ce dernier État membre que pour les assujettis ayant acheté en Roumanie un véhicule automobile d'occasion qui y avait été immatriculé avant le 1er janvier 2007 sans qu'une taxe ait été payée et pour lequel il y avait lieu de procéder à la première transcription du droit de propriété, dès lors que ce dernier véhicule était, lors du prélèvement de la taxe instituée par la loi nº 9/2012, de même type, de mêmes caractéristiques et de même usure que le véhicule provenant d'un autre État membre.

43 Il résulte des considérations qui précèdent qu'un régime de taxation, tel que celui en cause au principal, est neutre au regard de la concurrence entre les véhicules automobiles d'occasion provenant d'États membres autres que la Roumanie et les véhicules similaires nationaux déjà immatriculés dans l'État membre concerné sans qu'une taxe ait été payée à cet effet.

Neutralité de la taxe au regard de la concurrence entre les véhicules automobiles d'occasion provenant d'autres États membres et les véhicules similaires nationaux déjà immatriculés dans l'État membre concerné avec paiement d'une taxe

44 Il est constant que, au cours de la période pertinente dans l'affaire au principal, l'article 4, paragraphe 2, de la loi nº 9/2012 avait pour effet d'exonérer de la taxe la première transcription du droit de propriété sur les véhicules d'occasion nationaux dont l'immatriculation en Roumanie avant la période pertinente dans cette affaire avait donné lieu au paiement de la taxe spéciale (immatriculation entre le 1er janvier 2007 et le 30 juin 2008), de la taxe sur la pollution en vertu de l'OUG nº 50/2008 (immatriculation entre le 1er juillet 2008 et le 12 janvier 2012) ou de la taxe sur la pollution en vertu de la loi nº 9/2012 telle que partiellement suspendue par l'OUG nº 1/2012 (immatriculation entre le 13 janvier 2012 et le 1er janvier 2013).

45 Or, il ressort sans équivoque des décisions préjudicielles rendues par la Cour dans les affaires relatives à la taxe prélevée lors de l'immatriculation de véhicules automobiles d'occasion en Roumanie en vertu de l'OUG nº 50/2008 et à la taxe prélevée lors de l'immatriculation de véhicules automobiles d'occasion en Roumanie en vertu de la loi nº 9/2012 telle que partiellement suspendue par l'OUG nº 1/2012, que ces taxes étaient incompatibles avec l'article 110 TFUE et doivent donc, en principe, être remboursées avec intérêts (voir, notamment, arrêts Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219; Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466; Irimie, C-565/11, EU:C:2013:250; ordonnance Câmpean et Ciocoiu, C-97/13 et C-214/13, EU:C:2014:229, ainsi que arrêt Nicula, C-331/13, EU:C:2014:2285). Ainsi qu'il ressort des points 2, 3 et 26 des conclusions de M. l'avocat général, la taxe spéciale prélevée au cours de la période allant du 1er janvier 2007 au 30 juin 2008 avait des caractéristiques identiques à celles, incompatibles avec l'article 110 TFUE, de l'OUG nº 50/2008 et de la loi nº 9/2012 telle que partiellement suspendue par l'OUG nº 1/2012.

46 Il apparaît, dès lors, que l'article 4, paragraphe 2, de la loi nº 9/2012 a exonéré de la taxe instituée par cette loi la transcription du droit de propriété sur des véhicules automobiles d'occasion nationaux dont l'immatriculation en Roumanie entre le 1er janvier 2007 et le 1er janvier 2013 a donné lieu au paiement d'une taxe qui est incompatible avec le droit de l'Union et qui doit, de ce fait, être remboursée avec intérêts.

47 À cet égard, il convient de relever, à l'instar de M. l'avocat général au point 28 de ses conclusions, qu'exonérer d'un nouvel impôt les véhicules automobiles d'occasion ayant été soumis à une taxe antérieurement applicable et jugée ensuite contraire au droit de l'Union ne peut remplacer le remboursement avec intérêts de cette taxe.

48 En outre, une telle exonération a eu pour effet de faire échapper au paiement de la taxe en cause la première transcription, au cours de la période pertinente dans l'affaire au principal, du droit de propriété sur les véhicules automobiles d'occasion nationaux immatriculés en Roumanie entre le 1er janvier 2007 et le 1er janvier 2013, tandis que cette taxe a invariablement été prélevée lors de l'immatriculation en Roumanie, au cours de la période pertinente dans l'affaire au principal, de véhicules similaires provenant d'autres États membres. Une exonération telle que celle en cause au principal favorise ainsi la vente de véhicules d'occasion nationaux et décourage l'importation de véhicules similaires.

49 Par ailleurs, ainsi que la Cour l'a itérativement jugé, le montant de la taxe prélevée lors de l'immatriculation d'un véhicule automobile s'incorpore dans la valeur de ce véhicule. Lorsqu'un véhicule immatriculé avec paiement d'une taxe dans un État membre est, par la suite, vendu en tant que véhicule d'occasion dans cet État membre, sa valeur marchande comprend le montant résiduel de la taxe d'immatriculation. Si le montant de la taxe d'immatriculation frappant un véhicule d'occasion importé de même type, de mêmes caractéristiques et de même usure excède ledit montant résiduel, il y a violation de l'article 110 TFUE. En effet, cette différence de charge fiscale risque de favoriser la vente de véhicules d'occasion nationaux et de décourager ainsi l'importation de véhicules similaires (arrêt X, C-437/12, EU:C:2013:857, points 30 à 32 et jurisprudence citée).

50 Or, le montant de la taxe prélevé lors de l'immatriculation des véhicules automobiles d'occasion nationaux devant, en l'occurrence, être remboursé avec intérêts, de façon à ce que la situation existant avant le prélèvement de ce montant soit rétablie, celui-ci doit, ainsi que l'a observé M. l'avocat général au point 29 de ses conclusions, être considéré comme ayant cessé d'être incorporé dans la valeur marchande de ces véhicules. Par conséquent, le montant résiduel de cette taxe, présent dans la valeur des véhicules d'occasion nationaux immatriculés entre le 1er janvier 2007 et le 1er janvier 2013, est égal à zéro et est donc nécessairement inférieure à la taxe d'immatriculation frappant un véhicule d'occasion importé de même type, de mêmes caractéristiques et de même usure. Ainsi qu'il ressort de la jurisprudence citée au point précédent, une telle situation est incompatible avec l'article 110 TFUE.

51 Au regard de tout ce qui précède, il convient de répondre aux questions posées que l'article 110 TFUE doit être interprété en ce sens:

— qu'il ne s'oppose pas à ce qu'un État membre institue une taxe sur les véhicules automobiles qui frappe les véhicules d'occasion importés lors de leur première immatriculation dans cet État membre et les véhicules déjà immatriculés dans ledit État membre lors de la première transcription dans ce même État du droit de propriété sur ces derniers,

— qu'il s'oppose à ce que cet État membre exonère de cette taxe les véhicules déjà immatriculés pour lesquels a été acquittée une taxe antérieurement en vigueur jugée incompatible avec le droit de l'Union.

Sur les effets dans le temps de l'arrêt de la Cour

52 Dans l'hypothèse où l'arrêt à intervenir jugerait qu'un régime de taxation, tel que celui institué par la loi nº 9/2012 au cours de la période pertinente dans l'affaire au principal, est incompatible avec l'article 110 TFUE, le gouvernement roumain a demandé à la Cour de limiter dans le temps les effets de son arrêt.

53 Conformément à une jurisprudence constante, l'interprétation que la Cour donne d'une règle du droit de l'Union, dans l'exercice de la compétence que lui confère l'article 267 TFUE, éclaire et précise la signification et la portée de cette règle, telle qu'elle doit ou aurait dû être comprise et appliquée depuis le moment de sa mise en vigueur. Il s'ensuit que la règle ainsi interprétée peut et doit être appliquée à des rapports juridiques nés et constitués avant l'arrêt statuant sur la demande d'interprétation, si par ailleurs les conditions permettant de porter devant les juridictions compétentes un litige relatif à l'application de ladite règle se trouvent réunies (voir, notamment, arrêts Blaizot e.a., 24/86, EU:C:1988:43, point 27; Skov et Bilka, C-402/03, EU:C:2006:6, point 50, ainsi que Brzeziński, C-313/05, EU:C:2007:33, point 55).

54 Dès lors, ce n'est qu'à titre tout à fait exceptionnel que la Cour peut, par application d'un principe général de sécurité juridique inhérent à l'ordre juridique de l'Union, être amenée à limiter la possibilité d'invoquer une disposition qu'elle a interprétée. Pour qu'une telle limitation puisse être décidée, il est nécessaire que deux critères essentiels soient réunis, à savoir la bonne foi des milieux intéressés et le risque de troubles graves (arrêts Skov et Bilka, C-402/03, EU:C:2006:6, point 51, ainsi que Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, point 50).

55 Quant au risque de troubles graves, il y a lieu de rappeler que l'existence de conséquences financières découlant pour un État membre d'un arrêt rendu à titre préjudiciel ne justifie pas, par elle-même, la limitation des effets de cet arrêt dans le temps (voir, notamment, arrêts Bidar, C-209/03, EU:C:2005:169, point 68, et Brzeziński, C-313/05, EU:C:2007:33, point 58). Il incombe à l'État membre sollicitant une telle limitation de produire, devant la Cour, des données chiffrées établissant le risque de répercussions économiques graves (arrêts Brzeziński, C-313/05, EU:C:2007:33, points 59 et 60, ainsi que Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, points 54 et 55).

56 S'agissant des répercussions économiques pouvant découler d'une incompatibilité avec l'article 110 TFUE du régime de taxation instauré par la loi n° 9/2012 au cours de la période pertinente, le gouvernement roumain a présenté une estimation selon laquelle le remboursement avec intérêts des sommes perçues en vertu de cette loi sur ladite période s'élèverait à 181 349 488,05 lei roumains (RON). Cette répercussion économique doit, selon ce gouvernement, être considérée comme étant grave eu égard aux difficultés économiques de la Roumanie.

57 Il convient de constater que l'estimation présentée par ce gouvernement ne permet pas, en soi, de conclure que l'économie roumaine risque d'être sérieusement perturbée par les répercussions du présent arrêt. La condition portant sur l'existence de troubles graves ne saurait, dès lors, être considérée comme établie.

58 Dans ces conditions, il n'est pas nécessaire de vérifier s'il est satisfait au critère relatif à la bonne foi des milieux intéressés.

59 Il résulte de ces considérations qu'il n'y a pas lieu de limiter dans le temps les effets du présent arrêt.

Sur les dépens

60 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (grande chambre) dit pour droit:

L'article 110 TFUE doit être interprété en ce sens:

— **qu'il ne s'oppose pas à ce qu'un État membre institue une taxe sur les véhicules automobiles qui frappe les véhicules d'occasion importés lors de leur première immatriculation dans cet État membre et les véhicules déjà immatriculés dans ledit État membre lors de la première transcription dans ce même État du droit de propriété sur ces derniers,**

— **qu'il s'oppose à ce que cet État membre exonère de cette taxe les véhicules déjà immatriculés pour lesquels a été acquittée une taxe antérieurement en vigueur jugée incompatible avec le droit de l'Union.**

Signatures