Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Grande Sezione)

14 aprile 2015 *

«Rinvio pregiudiziale — Imposizioni interne — Articolo 110 TFUE — Tassa sugli autoveicoli riscossa da uno Stato membro in occasione della loro prima immatricolazione o della prima trascrizione del diritto di proprietà — Neutralità tra gli autoveicoli usati provenienti da altri Stati membri e gli autoveicoli similari disponibili sul mercato nazionale»

Nella causa C-76/14,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dalla Curtea de Apel Braşov (Romania), con decisione del 29 gennaio 2014, pervenuta in cancelleria il 12 febbraio 2014, nel procedimento

Mihai Manea

contro

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

LA CORTE (Grande Sezione),

composta da V. Skouris, presidente, K. Lenaerts, vicepresidente, M. Ilešič (relatore), L. Bay Larsen, T. von Danwitz e J.-C. Bonichot, presidenti di sezione, A. Arabadjiev, M. Safjan, D. Šváby, M. Berger, A. Prechal, E. Jarašiūnas e C.G. Fernlund, giudici,

avvocato generale: M. Szpunar

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

— per il sig. Manea, da R. Cătălin, avocat;

— per il governo rumeno, da R.H. Radu, in qualità di agente, nonché da V. Angelescu e D.M. Bulancea, in qualità di consiglieri;

— per la Commissione europea, da R. Lyal e G.-D. Bălan, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 10 febbraio 2015,

* Lingua processuale: il rumeno.

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 110 TFUE.

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia pendente tra il sig. Manea e l'Instituția Prefectului județul Brașov – Serviciul public comunitar regim de permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor (Autorità prefettizia – distretto Brașov – Servizio pubblico locale, regime delle patenti di guida e delle immatricolazioni dei veicoli) in merito al pagamento di una tassa imposto al sig. Manea per l'immatricolazione in Romania di un autoveicolo usato proveniente da un altro Stato membro.

Contesto normativo

Il diritto dell'Unione

3 Gli «standard di inquinamento europei» stabiliscono i limiti accettabili per le emissioni di gas di scarico di autoveicoli nuovi venduti negli Stati membri dell'Unione europea. Il primo di detti standard (comunemente denominato «standard Euro 1») è stato introdotto dalla direttiva 91/441/CEE del Consiglio, del 26 giugno 1991, che modifica la direttiva 70/220/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico con le emissioni dei veicoli a motore (GU L 242, pag. 1), entrata in vigore il 1º gennaio 1992. Da allora, le norme in materia sono divenute progressivamente più rigorose allo scopo di migliorare la qualità dell'aria nell'Unione.

4 La direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro) (GU L 263, pag. 1), distingue i veicoli di categoria M, che comprende gli «[autoveicoli] per il trasporto di persone ed aventi almeno quattro ruote», da quelli della categoria N, che comprende gli «[autoveicoli] per il trasporto di merci ed aventi almeno quattro ruote». Tali categorie sono oggetto di suddivisioni a seconda del numero di posti a sedere e del peso massimo (categoria M), o a seconda soltanto del peso massimo (categoria N).

Il diritto rumeno

5 La legge n. 343/2006, che modifica ed integra la legge n. 571/2003 sul codice tributario (Legea nr. 343/2006 pentru modificarea și completarea Legii nr. 571/2003 privind Codul fiscal), del 17 luglio 2006 (*Monitorul Oficial al României*, parte I, n. 662 del 1º agosto 2006), ha introdotto nel codice tributario una tassa speciale sugli autoveicoli, applicabile a partire dal 1º gennaio 2007, esigibile in occasione della prima immatricolazione del veicolo in Romania (in prosieguo: la «tassa speciale»).

6 Il decreto legge del governo n. 50/2008, che istituisce la tassa sull'inquinamento degli autoveicoli (Ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule), del 21 aprile 2008 (*Monitorul Oficial al României*, parte I, n. 327 del 25 aprile 2008; in prosieguo: l'«OUG n. 50/2008»), applicabile a decorrere dal 1º luglio 2008, istituiva una tassa sull'inquinamento per gli autoveicoli delle categorie da M1 a M3 e da N1 a N3. L'obbligo di assolvere tale tassa sorgeva, segnatamente, in occasione della prima immatricolazione di un tale veicolo in Romania.

7 L'OUG n. 50/2008 è stata modificata più volte, prima di essere abrogata dalla legge n. 9/2012, sulla tassa sulle emissioni inquinanti degli autoveicoli (Legea nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiili poluante provenite de la autovehicule), del 6 gennaio 2012 (*Monitorul Oficial al României*, parte I, n. 17 del 10 gennaio 2012), la quale era entrata in vigore il 13 gennaio 2012.

8 Al pari dell'OUG n. 50/2008, la legge n. 9/2012 istituiva una tassa sull'inquinamento per gli autoveicoli delle categorie da M1 a M3 e da N1 a N3.

9 A norma dell'articolo 4, paragrafo 1, della legge n. 9/2012, l'obbligo di assolvere tale tassa sorgeva segnatamente in occasione della prima immatricolazione di un autoveicolo in Romania.

10 Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, di tale legge, l'obbligo di assolvere la suddetta tassa sorgeva, in presenza di talune condizioni, anche in occasione della prima trascrizione del diritto di proprietà, in Romania, su un autoveicolo usato. Tale disposizione era così formulata:

«L'obbligo di pagamento della tassa sorge anche in occasione della prima trascrizione in Romania del diritto di proprietà su un autoveicolo usato, per il quale non è stata corrisposta né la tassa speciale sulle autovetture e sugli autoveicoli, prevista dalla legge n. 571/2003, e successive modifiche e integrazioni, né la tassa sull'inquinamento degli autoveicoli, e che non appartiene alla categoria dei veicoli esclusi o esentati dal pagamento di tali tasse, conformemente alle disposizioni in vigore al momento dell'immatricolazione».

11 La nozione di «prima trascrizione del diritto di proprietà» riguardava, come precisato dall'articolo 2, lettera i), della legge n. 9/2012, il «primo trasferimento del diritto di proprietà sull'autoveicolo usato, effettuato dopo l'entrata in vigore della presente legge».

12 Tuttavia, il decreto legge n. 1/2012, recante sospensione dell'applicazione di talune disposizioni della legge n. 9/2012 sulla tassa sulle emissioni inquinanti degli autoveicoli e rimborso della tassa assolta in forza delle disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 2, di tale legge (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), del 30 gennaio 2012 (*Monitorul Oficial al României*, parte I, n. 79 del 31 gennaio 2012; in prosieguo: l'«OUG n. 1/2012»), entrato in vigore il 31 gennaio 2012, sospendeva l'applicazione dell'articolo 4, paragrafo 2, della legge n. 9/2012 fino al 1º gennaio 2013. L'OUG n. 1/2012 prevedeva, inoltre, che i contribuenti che avevano assolto tale tassa conformemente al suddetto articolo 4, paragrafo 2, nel periodo intercorrente tra la data di entrata in vigore della legge n. 9/2012 e quella di entrata in vigore dell'OUG n. 1/2012 avessero diritto ad ottenerne il rimborso.

13 L'articolo 6 della legge n. 9/2012 così recitava:

«1. L'ammontare della tassa è determinato sulla base degli elementi indicati negli allegati da 1 a 5 ed è calcolato come segue:

a) per gli autoveicoli della categoria M1 con classe di inquinamento Euro 3, Euro 4, Euro 5 o Euro 6:

1) per gli autoveicoli con classe di inquinamento Euro 5, Euro 4 o Euro 3, la tassa si calcola sulla base delle emissioni di diossido di carbonio (CO_2), della tassa per le emissioni inquinanti espressa in euro/grammo di CO_2, di cui all'allegato n. 1, della classe di inquinamento e della tassa per le emissioni inquinanti espressa in euro/cm^3 di cui all'allegato n. 2, nonché della percentuale di riduzione della tassa, di cui alla seconda colonna della tabella dell'allegato n. 4, secondo la seguente formula:

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

in cui:

A = valore combinato delle emissioni di CO_2, espresso in grammi/km;

B = tassa per le emissioni inquinanti, espressa in euro/grammo di CO_2, di cui alla terza colonna della tabella dell'allegato n. 1;

C = cilindrata (capacità cilindrica);

D = tassa per le emissioni inquinanti per cilindrata, di cui alla terza colonna della tabella dell'allegato n. 2;

E = percentuale di riduzione della tassa, di cui alla seconda colonna della tabella dell'allegato n. 4;

2) per gli autoveicoli con classe di inquinamento Euro 6, la tassa si calcola sulla base della formula di cui al punto 1, a partire dall'entrata in vigore della norma Euro 6 per l'immatricolazione, la vendita e l'immissione in circolazione di veicoli nuovi (...);

b) per gli autoveicoli della categoria M1 con classe di inquinamento non-Euro, Euro 1 o Euro 2, e per i quali non è specificato alcun valore combinato delle emissioni di CO_2, secondo la seguente formula:

Importo = C × D × (100 – E): 100;

in cui:

C = cilindrata (capacità cilindrica);

D = tassa per le emissioni inquinanti per cilindrata, di cui alla terza colonna della tabella dell'allegato n. 2;

E = percentuale di riduzione della tassa, di cui alla seconda colonna della tabella dell'allegato n. 4;

(...).

3. La percentuale di riduzione della tassa (...) è fissata in funzione della vetustà dell'autoveicolo.

4. Nel calcolo della tassa sono previste riduzioni supplementari rispetto alla percentuale di riduzione di cui all'allegato 4 a seconda della differenza rispetto allo standard degli elementi in base ai quali è stata determinata la percentuale fissa, se la persona che chiede l'immatricolazione o, eventualmente, la prima trascrizione del diritto di proprietà su un autoveicolo usato dichiara, sotto la propria responsabilità, che il chilometraggio annuo medio del veicolo di cui trattasi è maggiore del chilometraggio annuo medio considerato come standard per la categoria di veicoli in questione, in forza del regolamento di attuazione della [legge n. 9/2012 sulla tassa sulle emissioni inquinanti degli autoveicoli (Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 9/2012 privind taxa pentru emisiile poluante provenite de la autovehicule, *Monitorul Oficial al României*, parte I, n. 29 del 13 gennaio 2012, in prosieguo: il "regolamento di attuazione")]. In tal caso, il calcolo della tassa si effettua in base alla percentuale di riduzione risultante dalla percentuale di cui all'allegato n. 4 maggiorata dalla percentuale di riduzione supplementare di cui all'allegato n. 5. Se la nuova percentuale di riduzione è superiore al 90%, la percentuale di riduzione applicata è del 90%.

5. La somma corrispondente alla tassa da pagare, calcolata conformemente alle disposizioni del paragrafo 1, può essere altresì adattata quando la persona che chiede l'immatricolazione o, eventualmente, la prima trascrizione del diritto di proprietà su un autoveicolo usato fornisce la prova, in base alla perizia tecnica effettuata dall'Azienda autonoma "Registro rumeno delle automobili", che il deprezzamento dell'autoveicolo usato è superiore, in forza del [regolamento di attuazione].

6. La vetustà dell'autoveicolo è calcolata in funzione della data della sua prima immatricolazione.

7. Se la persona che chiede l'immatricolazione o la prima trascrizione del diritto di proprietà sull'autoveicolo non può provare la data della sua prima immatricolazione, la tassa è calcolata in funzione dell'anno di fabbricazione».

14 Ai sensi dell'articolo 9 della legge n. 9/2012:

«1. La somma versata a titolo della tassa può essere contestata quando la persona che immatricola o trascrive il diritto di proprietà su un autoveicolo usato può produrre la prova che il suo autoveicolo si è deprezzato di una percentuale maggiore rispetto a quella indicata nella seconda colonna della tabella di cui all'allegato n. 4.

2. La valutazione del livello di deprezzamento è effettuata in base agli elementi considerati all'atto della fissazione della percentuale di riduzione di cui all'articolo 6, paragrafo 4.

3. In caso di contestazione, le caratteristiche dell'autoveicolo usato previste al paragrafo 2 sono fissate, su richiesta del soggetto passivo, mediante perizia tecnica effettuata dietro compenso dall'Azienda autonoma "Registro rumeno delle automobili", in base alla procedura prevista dal [regolamento di attuazione].

4. La tariffa per effettuare la perizia tecnica è fissata dall'Azienda autonoma "Registro rumeno delle automobili" in funzione delle operazioni necessarie alla perizia e non può eccedere il loro costo.

5. Il risultato della perizia tecnica è annotato in un documento redatto dall'Azienda autonoma "Registro rumeno delle automobili" contenente le informazioni corrispondenti a ciascuno degli elementi previsti al paragrafo 2 e la conseguente percentuale di riduzione.

6. Il documento relativo al risultato della perizia tecnica redatto dall'Azienda autonoma "Registro rumeno delle automobili" è presentato dal soggetto passivo alla competente autorità tributaria.

7. All'atto del ricevimento del documento di cui al paragrafo 6, la competente autorità tributaria procede al nuovo calcolo della somma da versare a titolo della tassa, che può comportare il rimborso della differenza rispetto alla tassa versata all'atto dell'immatricolazione o della trascrizione del diritto di proprietà su un autoveicolo usato.

(...)».

15 L'articolo 11 della legge n. 9/2012 era così redatto:

«La persona insoddisfatta della risposta data alla contestazione può adire gli organi giurisdizionali competenti ai sensi di legge».

16 L'allegato n. 4 della legge n. 9/2012 stabiliva quanto segue:

«Tabella delle percentuali di riduzione della tassa sull'inquinamento

Vetustà del veicolo Percentuale di riduzione (%)

Nuovo 0

≤ 1 mese 3

> 1 mese - 3 mesi inclusi 5

> 3 mesi - 6 mesi inclusi 8

> 6 mesi - 9 mesi inclusi 10

> 9 mesi - 1 anno inclusi 13

> 1 anno - 2 anni inclusi 21

> 2 anni - 3 anni inclusi 28

> 3 anni - 4 anni inclusi 33

> 4 anni - 5 anni inclusi 38

> 5 anni - 6 anni inclusi 43

> 6 anni - 7 anni inclusi 49

> 7 anni - 8 anni inclusi 55

> 8 anni - 9 anni inclusi 61

> 9 anni - 10 anni inclusi 66

> 10 anni - 11 anni inclusi 73

> 11 anni - 12 anni inclusi 79

> 12 anni - 13 anni inclusi 84

> 13 anni - 14 anni inclusi 89

> 14 anni 90».

17 L'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento di attuazione prevedeva quanto segue:

«La somma corrispondente alla tassa da pagare, calcolata conformemente alle disposizioni dell'articolo 6 della legge, può essere adattata quando l'autoveicolo per il quale è richiesta una delle operazioni di cui all'articolo 4 della legge non rientra nei parametri di riferimento di un autoveicolo considerato standard, quali:

a) il chilometraggio annuo medio standard:

— M1 – 15 000 km;

— N1 – 30 000 km;

— M2 e N2 – 60 000 km;

— M3 e N3 – 100 000 km;

b) lo stato generale standard specifico di un autoveicolo che soddisfa tutte le condizioni tecniche richieste all'atto dell'omologazione e dell'ispezione tecnica periodica, conformemente alla legislazione vigente, e la cui carrozzeria non presenta segni di corrosione e di deterioramento, che non è stata ridipinta, le cui guarnizioni sono pulite e non deteriorate e i cui elementi di bordo sono in buono stato;

c) l'equipaggiamento standard: climatizzazione, ABS e airbag;

d) vetustà del veicolo».

18 La legge n. 9/2012 è rimasta in vigore fino al 14 marzo 2013 incluso.

19 Il decreto legge n. 9/2013, relativo al bollo ambientale per gli autoveicoli (Ordonanța de urgență nr. 9/2013 privind timbrul de mediu pentru autovehicule), del 19 febbraio 2013 (*Monitorul Oficial al României*, parte I, n. 119 del 4 marzo 2013), che abroga la legge n. 9/2012, è entrato in vigore il 15 marzo 2013.

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

20 Agli inizi del 2013, il sig. Manea ha inteso far immatricolare in Romania un autoveicolo usato che aveva acquistato in Spagna. Tale veicolo figura tra i veicoli di categoria M1. Esso era stato immatricolato come veicolo nuovo in Spagna nel 2005.

21 Con lettera del 5 marzo 2013 l'autorità rumena competente ha subordinato l'immatricolazione al pagamento della tassa prevista dalla legge n. 9/2012.

22 Ritenendo che la legge n. 9/2012 fosse incompatibile con l'articolo 110 TFUE, il sig. Manea ha adito il Tribunalul Braşov (Tribunale di Braşov) chiedendo che alla detta autorità fosse ingiunto di immatricolare il veicolo di cui trattasi senza esigere il pagamento della suddetta tassa.

23 Con sentenza del 24 settembre 2013 il Tribunalul Braşov ha respinto tale ricorso. Il sig. Manea ha impugnato tale sentenza dinanzi alla Curtea de Apel Braşov (Corte di appello di Braşov).

24 Pur precisando che, secondo la propria giurisprudenza, la legge n. 9/2012 è compatibile con l'articolo 110 TFUE, la Curtea de Apel Braşov afferma che un'altra Corte d'appello rumena ha pronunciato una sentenza in senso contrario e che, di conseguenza, è necessaria una pronuncia pregiudiziale della Corte al fine di assicurare l'uniforme applicazione del diritto dell'Unione.

25 In tale contesto la Curtea de Apel Braşov ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se, alla luce delle disposizioni della legge n. 9/2012 e dell'oggetto della tassa prevista dalla medesima legge, sia necessario considerare che l'articolo 110 TFUE debba essere interpretato nel senso che osta a che uno Stato membro dell'Unione istituisca una tassa sulle emissioni inquinanti applicabile a tutti gli autoveicoli stranieri al momento della loro immatricolazione in tale Stato, tassa che si applica anche in occasione della trascrizione del diritto di proprietà sugli autoveicoli nazionali, a meno che una tale tassa o una tassa simile non sia stata già pagata.

2) Se, alla luce delle disposizioni della legge n. 9/2012 e dell'oggetto della tassa prevista dalla medesima legge, sia necessario considerare che l'articolo 110 TFUE debba essere interpretato nel senso che osta a che uno Stato membro dell'Unione istituisca una tassa sulle emissioni inquinanti

applicabile a tutti gli autoveicoli stranieri al momento dell'immatricolazione in tale Stato, tassa che per gli autoveicoli nazionali è pagata soltanto in occasione della trascrizione del diritto di proprietà su un tale autoveicolo, con la conseguenza che un veicolo straniero non può essere utilizzato se non viene pagata la tassa, mentre un veicolo nazionale può essere utilizzato illimitatamente nel tempo senza il pagamento della tassa fino al momento in cui avvenga l'eventuale trascrizione del diritto di proprietà sul suddetto veicolo».

26 Ai sensi dell'articolo 16, terzo comma, dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea, il governo rumeno ha richiesto che quest'ultima si riunisse in Grande Sezione.

Sulle questioni pregiudiziali

27 Con le sue questioni, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 110 TFUE debba essere interpretato nel senso che osta, da un lato, a che uno Stato membro istituisca una tassa sugli autoveicoli alla quale sono assoggettati i veicoli usati importati in occasione della loro prima immatricolazione in tale Stato membro e i veicoli già immatricolati nel suddetto Stato membro in occasione della prima trascrizione, in tale Stato, del diritto di proprietà sugli stessi e, dall'altro, a che tale Stato membro esenti da tale tassa i veicoli già immatricolati per i quali è stata pagata una tassa anteriormente vigente.

28 Occorre ricordare che l'articolo 110 TFUE è inteso a garantire la libera circolazione delle merci fra gli Stati membri in normali condizioni di concorrenza. Esso mira all'eliminazione di ogni forma di protezione che possa risultare dall'applicazione di imposizioni interne, in particolare di quelle che sono discriminatorie nei confronti delle merci originarie di altri Stati membri (v., in tal senso, sentenze Commissione/Danimarca, C-47/88, EU:C:1990:449, punto 9; Brzeziński, C-313/05, EU:C:2007:33, punto 27; Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, punto 37, e X, C-437/12, EU:C:2013:857, punto 26).

29 A questo scopo, il primo comma dell'articolo 110 TFUE vieta a ciascuno Stato membro di applicare ai prodotti degli altri Stati membri imposizioni interne superiori a quelle applicate ai prodotti nazionali similari. Tale disposizione del Trattato mira a garantire la neutralità delle imposizioni interne sotto il profilo della concorrenza tra i prodotti già presenti sul mercato nazionale e i prodotti importati (v., in tal senso, sentenze Commissione/Danimarca, C-47/88, EU:C:1990:449, punti 8 e 9; Weigel, C-387/01, EU:C:2004:256, punto 66, nonché X, C-437/12, EU:C:2013:857, punto 29).

30 Al fine di stabilire se una tassa, come quella di cui trattasi nel procedimento principale, crei una discriminazione, occorre anzitutto esaminare, tenuto conto dei quesiti formulati dal giudice del rinvio e delle osservazioni presentate dinanzi alla Corte, se tale tassa sia neutra sotto il profilo della concorrenza fra gli autoveicoli usati provenienti da Stati membri diversi dalla Romania e i veicoli similari rumeni immatricolati sul territorio nazionale senza il pagamento di una tassa. Successivamente, occorrerà esaminare la neutralità della stessa tassa tra gli autoveicoli usati provenienti da Stati membri diversi dalla Romania e i veicoli similari nazionali che sono stati assoggettati a una tassa all'atto dell'immatricolazione.

31 A tale proposito, secondo costante giurisprudenza, gli autoveicoli usati provenienti da altri Stati membri, che costituiscono i «prodotti degli altri Stati membri», ai sensi dell'articolo 110 TFUE, sono i veicoli messi in vendita negli Stati membri diversi dallo Stato membro interessato e che, se acquistati da un residente di quest'ultimo Stato membro, possono essere ivi importati e immessi in circolazione, mentre i veicoli similari nazionali, che costituiscono i «prodotti nazionali», ai sensi dell'articolo 110 TFUE, sono gli autoveicoli usati dello stesso tipo, aventi le stesse caratteristiche e la stessa usura, che sono messi in vendita in tale Stato membro (v., in particolare, sentenze Commissione/Danimarca, C-47/88, EU:C:1990:449, punto 17; Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, punti 32 e 40, nonché Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, punto 55).

32 Di conseguenza, non occorre esaminare la neutralità richiesta dall'articolo 110 TFUE tenendo conto degli autoveicoli in circolazione in Romania che non sono messi in vendita. Come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 16 delle sue conclusioni, proprio perché non sono disponibili sul mercato, tali veicoli non si trovano in rapporto di concorrenza con altri veicoli, siano essi quelli disponibili sul mercato nazionale o quelli disponibili sul mercato di altri Stati membri.

Neutralità della tassa sotto il profilo della concorrenza tra gli autoveicoli usati provenienti da altri Stati membri e i veicoli similari nazionali già immatricolati nello Stato membro interessato senza il pagamento di una tassa

33 Ai fini dell'applicazione dell'articolo 110 TFUE, in particolare per poter raffrontare la tassazione dei veicoli usati importati e la tassazione dei veicoli usati già presenti nel territorio nazionale, si devono prendere in considerazione non solo l'aliquota della tassa, ma anche la base imponibile e le modalità di riscossione della tassa stessa (v., a tal riguardo, sentenze Commissione/Danimarca, C-47/88, EU:C:1990:449, punto 18; Nunes Tadeu, C-345/93, EU:C:1995:66, punto 12, e Commissione/Grecia, C-74/06, EU:C:2007:534, punto 27).

34 In particolare, uno Stato membro non può riscuotere una tassa sugli autoveicoli usati importati in base ad un valore superiore al valore effettivo del veicolo, con la conseguenza che essi siano tassati più onerosamente degli autoveicoli similari disponibili sul mercato nazionale. Pertanto, al fine di evitare una tassazione discriminatoria, occorre prendere in considerazione il deprezzamento reale degli autoveicoli (sentenze Weigel, C-387/01, EU:C:2004:256, punto 70, e Commissione/Grecia, C-74/06, EU:C:2007:534, punto 28).

35 Tale presa in considerazione non deve necessariamente dar luogo a una valutazione o a una perizia di ciascun veicolo. Infatti, per evitare la gravosità inerente a tale sistema, uno Stato membro può fissare, per mezzo di tariffe forfettarie determinate da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative e calcolate sulla base di criteri quali la vetustà, il chilometraggio, lo stato generale, il modo di propulsione, la marca o il modello dell'autoveicolo, un valore degli autoveicoli usati che, in linea di massima, sia molto vicino al loro valore reale (sentenze Gomes Valente, C-393/98, EU:C:2001:109, punto 24; Weigel, C-387/01, EU:C:2004:256, punto 73; Commissione/Grecia, C-74/06, EU:C:2007:534, punto 29, e Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, punto 41).

36 Tali criteri oggettivi che servono a valutare il deprezzamento degli autoveicoli non sono stati elencati dalla Corte tassativamente. Essi non devono quindi necessariamente essere applicati cumulativamente. Tuttavia, l'applicazione di una tariffa basata su un solo criterio di deprezzamento, quale la vetustà dell'autoveicolo, non garantisce che la tariffa rifletta il deprezzamento reale di tali veicoli. In particolare, ove non sia considerato il chilometraggio, una siffatta tariffa non porta, in generale, ad una ragionevole approssimazione nel calcolo del valore reale degli autoveicoli usati importati (sentenze Commissione/Grecia, C-74/06, EU:C:2007:534, punti da 37 a 43, e Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, punto 42).

37 Nella fattispecie, risulta inequivocabilmente dal fascicolo presentato alla Corte che l'importo della tassa di cui trattasi è fissato, da un lato, in funzione di parametri che riflettono in certa misura l'inquinamento causato dall'autoveicolo, quali la cilindrata e lo standard Euro cui esso corrisponde, e dall'altro, tenendo conto del deprezzamento di detto veicolo. Tale deprezzamento, che porta alla riduzione dell'importo ottenuto in base ai parametri ambientali, è determinato in funzione, non soltanto della vetustà del veicolo (elemento E nelle formule enunciate all'articolo 6, paragrafo 1, della legge n. 9/2012), ma anche, come risulta dall'articolo 6, paragrafo 4, della legge n. 9/2012 e dall'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento di attuazione, del chilometraggio annuo medio di quest'ultimo, purché il soggetto passivo abbia presentato una dichiarazione in cui è indicato tale chilometraggio. Peraltro, il soggetto passivo, qualora ritenga che la vetustà e il chilometraggio annuo medio non riflettano, correttamente e sufficientemente, il deprezzamento reale del veicolo, può

chiedere, in forza dell'articolo 9 della legge n. 9/2012, che esso sia determinato mediante una perizia le cui spese, a carico del soggetto passivo, non possono eccedere il costo delle operazioni relative alla perizia stessa.

38 Introducendo nel calcolo della tassa la vetustà del veicolo e il suo chilometraggio annuo medio, e aggiungendo a tali criteri la presa in considerazione facoltativa, a spese non eccessive, dello stato di detto veicolo e dei suoi equipaggiamenti mediante una perizia ottenuta presso l'autorità competente in materia di registrazione degli autoveicoli, una normativa come quella di cui trattasi nel procedimento principale garantisce che l'importo della tassa sia ridotto in funzione di un'approssimazione ragionevole del valore reale del veicolo (v., per analogia, sentenza Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, punto 44).

39 Tale conclusione è corroborata dal fatto che, nelle tariffe forfettarie di cui all'allegato n. 4 della legge n. 9/2012, si è tenuto debitamente conto del fatto che la diminuzione annua del valore degli autoveicoli è in genere superiore al 5% e che tale deprezzamento non è lineare, in particolare nei primi anni successivi alla loro immissione in commercio, in cui esso è molto più elevato che in seguito (v., per analogia, sentenza Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, punto 45).

40 Peraltro, il legislatore rumeno ha potuto giustamente ritenere che i criteri di deprezzamento concernenti lo stato dell'autoveicolo e dei suoi equipaggiamenti possano essere debitamente applicati solo ricorrendo a un'ispezione individuale di detto veicolo da parte di un perito e disporre che, affinché tali perizie non abbiano luogo troppo frequentemente e non appesantiscano così, tanto amministrativamente che finanziariamente, il sistema istituito, il soggetto passivo sostenga le spese della perizia (v., per analogia, sentenza Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219, punto 46).

41 Contrariamente alla tassa speciale riscossa nel periodo compreso tra il 1º gennaio 2007 e il 30 giugno 2008, alla tassa sull'inquinamento riscossa in forza dell'OUG n. 50/2008 nel periodo compreso tra il 1º luglio 2008 e il 12 gennaio 2012 e alla tassa sull'inquinamento riscossa in forza della legge n. 9/2012, quale vigente nel periodo compreso tra il 13 gennaio 2012 e il 1º gennaio 2013, la tassa sull'inquinamento riscossa in forza della legge n. 9/2012, quale vigente nel periodo successivo fino al 14 marzo 2013 e rilevante nel procedimento principale, gravava secondo lo stesso metodo di calcolo, da un lato, sugli autoveicoli usati provenienti da altri Stati membri in occasione della prima immatricolazione in Romania e, dall'altro, sugli autoveicoli già immatricolati in Romania in occasione della prima trascrizione del diritto di proprietà su tali veicoli usati in tale Stato membro, qualora in quest'ultimo Stato membro non fosse stata pagata alcuna tassa al momento dell'immatricolazione.

42 Da ciò deriva che l'onere tributario derivante dalla legge n. 9/2012, quale vigente nel periodo che rileva ai fini del procedimento principale, era lo stesso tanto per i soggetti passivi che avevano acquistato un autoveicolo usato proveniente da uno Stato membro diverso dalla Romania e lo facevano immatricolare in quest'ultimo Stato membro, quanto per i soggetti passivi che avevano acquistato in Romania un autoveicolo usato che era stato ivi immatricolato anteriormente al 1º gennaio 2007 senza il pagamento di una tassa e per il quale si doveva procedere alla prima trascrizione del diritto di proprietà, se quest'ultimo veicolo, al momento della riscossione della tassa istituita dalla legge n. 9/2012, era dello stesso tipo e aveva le stesse caratteristiche e la stessa usura del veicolo proveniente da un altro Stato membro.

43 Dalle considerazioni sin qui svolte risulta che un regime di tassazione, come quello di cui al procedimento principale, è neutro sotto il profilo della concorrenza tra gli autoveicoli usati provenienti da Stati membri diversi dalla Romania e i veicoli similari nazionali già immatricolati nello Stato membro interessato senza il pagamento di una tassa.

Neutralità della tassa sotto il profilo della concorrenza tra gli autoveicoli usati provenienti da altri Stati membri e i veicoli similari nazionali già immatricolati nello Stato membro interessato con pagamento di una tassa

44 È pacifico che, nel periodo che rileva ai fini del procedimento principale, l'articolo 4, paragrafo 2, della legge n. 9/2012 aveva l'effetto di esentare dalla tassa la prima trascrizione del diritto di proprietà sui veicoli usati nazionali la cui immatricolazione in Romania prima del periodo rilevante nel caso di specie aveva dato luogo al pagamento della tassa speciale (immatricolazione tra il 1º gennaio 2007 e il 30 giugno 2008), della tassa sull'inquinamento in forza dell'OUG n. 50/2008 (immatricolazione tra il 1º luglio 2008 e il 12 gennaio 2012) o della tassa sull'inquinamento in forza della legge n. 9/2012, quale in parte sospesa dall'OUG n. 1/2012 (immatricolazione tra il 13 gennaio 2012 e il 1º gennaio 2013).

45 Orbene, risulta inequivocabilmente dalle pronunce pregiudiziali della Corte nelle cause relative alla tassa riscossa in occasione dell'immatricolazione di autoveicoli usati in Romania in forza dell'OUG n. 50/2008 e alla tassa riscossa in occasione dell'immatricolazione di autoveicoli usati in Romania in forza della legge n. 9/2012, quale in parte sospesa dall'OUG n. 1/2012, che tali tasse erano incompatibili con l'articolo 110 TFUE e devono dunque, in linea di principio, essere rimborsate con gli interessi (v., in particolare, sentenze Tatu, C-402/09, EU:C:2011:219; Nisipeanu, C-263/10, EU:C:2011:466; Irimie, C-565/11, EU:C:2013:250; ordinanza Câmpean e Ciocoiu, C-97/13 e C-214/13, EU:C:2014:229, nonché sentenza Nicula, C-331/13, EU:C:2014:2285). Come emerge dai paragrafi 2, 3 e 26 delle conclusioni dell'avvocato generale, la tassa speciale riscossa nel periodo compreso tra il 1º gennaio 2007 e il 30 giugno 2008 aveva caratteristiche identiche a quelle, incompatibili con l'articolo 110 TFUE, dell'OUG n. 50/2008 e della legge n. 9/2012, quale in parte sospesa dall'OUG n. 1/2012.

46 Risulta, dunque, che l'articolo 4, paragrafo 2, della legge n. 9/2012 ha esentato dalla tassa istituita da tale legge la trascrizione del diritto di proprietà sugli autoveicoli usati nazionali la cui immatricolazione in Romania tra il 1º gennaio 2007 e il 1º gennaio 2013 ha dato luogo al pagamento di una tassa che è incompatibile con il diritto dell'Unione e che deve, pertanto, essere rimborsata con gli interessi.

47 A tal riguardo si deve rilevare, come osserva anche l'avvocato generale al paragrafo 28 delle sue conclusioni, che esentare da una nuova imposta gli autoveicoli usati già assoggettati a una tassa anteriormente vigente e successivamente dichiarata contraria al diritto dell'Unione non può sostituire il rimborso con interessi di tale tassa.

48 Inoltre, una siffatta esenzione ha avuto per effetto di sottrarre al pagamento della tassa in questione la prima trascrizione, nel periodo che rileva nel procedimento principale, del diritto di proprietà sugli autoveicoli usati nazionali immatricolati in Romania tra il 1º gennaio 2007 e il 1º gennaio 2013, mentre tale tassa è stata invariabilmente riscossa in occasione dell'immatricolazione in Romania, nel periodo che rileva nel procedimento principale, di veicoli similari provenienti da altri Stati membri. Un'esenzione come quella di cui trattasi nel procedimento principale favorisce quindi la vendita di veicoli usati nazionali e disincentiva l'importazione di veicoli similari.

49 Peraltro, come la Corte ha dichiarato in più occasioni, l'importo della tassa riscossa al momento dell'immatricolazione di un autoveicolo si incorpora nel valore di tale veicolo. Quando un veicolo immatricolato con pagamento di una tassa in uno Stato membro viene in seguito venduto come veicolo usato nello stesso Stato membro, il suo valore commerciale comprende l'importo residuo della tassa d'immatricolazione. Qualora l'importo della tassa di immatricolazione che grava su un veicolo usato importato dello stesso tipo, avente le stesse caratteristiche e la stessa usura ecceda il suddetto importo residuo, si configura una violazione dell'articolo 110 TFUE. Infatti, tale differenza nell'onere tributario rischia di favorire la vendita di veicoli usati nazionali e di disincentivare così l'importazione di veicoli similari (sentenza X, C-437/12, EU:C:2013:857, punti da 30 a 32 e giurisprudenza ivi citata).

50 Orbene, poiché l'importo della tassa riscossa al momento dell'immatricolazione degli autoveicoli usati nazionali deve, nella fattispecie, essere rimborsato con gli interessi, in modo da ripristinare la situazione esistente prima della riscossione di tale importo, si deve ritenere che quest'ultimo, come osservato dall'avvocato generale al paragrafo 29 delle sue conclusioni, non sia più incorporato nel valore commerciale di tali veicoli. Di conseguenza, l'importo residuo di tale tassa, presente nel valore dei veicoli usati nazionali immatricolati tra il 1º gennaio 2007 e il 1º gennaio 2013, è pari a zero e dunque necessariamente inferiore alla tassa di immatricolazione che grava su un veicolo usato importato dello stesso tipo, avente le stesse caratteristiche e la stessa usura. Come risulta dalla giurisprudenza citata al punto precedente, una situazione del genere è incompatibile con l'articolo 110 TFUE.

51 Alla luce dell'insieme delle considerazioni che precedono, occorre rispondere alle questioni sollevate dichiarando che l'articolo 110 TFUE deve essere interpretato nel senso:

— che non osta a che uno Stato membro istituisca una tassa sugli autoveicoli applicata ai veicoli usati importati in occasione della loro prima immatricolazione in tale Stato membro e ai veicoli già immatricolati nel suddetto Stato membro in occasione della prima trascrizione nel medesimo Stato del diritto di proprietà su questi ultimi,

— che osta a che detto Stato membro esenti da tale tassa i veicoli già immatricolati per i quali è stata pagata una tassa anteriormente vigente, giudicata incompatibile con il diritto dell'Unione.

Sugli effetti temporali della sentenza della Corte

52 Per il caso in cui l'emananda sentenza dovesse dichiarare incompatibile con l'articolo 110 TFUE un regime di tassazione, come quello istituito dalla legge n. 9/2012 nel periodo che rileva nel procedimento principale, il governo rumeno ha chiesto alla Corte di limitare nel tempo gli effetti della sua sentenza.

53 Conformemente a una giurisprudenza costante, l'interpretazione di una norma di diritto dell'Unione che la Corte fornisce nell'esercizio della competenza attribuitale dall'articolo 267 TFUE chiarisce e precisa il significato e la portata della norma stessa, come deve o avrebbe dovuto essere intesa ed applicata dal momento della sua entrata in vigore. Ne deriva che la norma così interpretata può e deve essere applicata a rapporti giuridici sorti e costituiti prima della sentenza che statuisce sulla domanda d'interpretazione, sempreché, d'altro canto, sussistano i presupposti per sottoporre ai giudici competenti una controversia relativa all'applicazione della suddetta norma (v., in particolare, sentenze Blaizot e a., 24/86, EU:C:1988:43, punto 27; Skov e Bilka, C-402/03, EU:C:2006:6, punto 50, nonché Brzeziński, C-313/05, EU:C:2007:33, punto 55).

54 Pertanto, solo in via del tutto eccezionale la Corte, applicando il principio generale della certezza del diritto intrinseco all'ordinamento giuridico dell'Unione, può essere indotta a limitare la possibilità di far valere una disposizione da essa interpretata. Affinché una tale limitazione possa essere disposta, è necessario che siano soddisfatti due criteri essenziali, ossia la buona fede degli ambienti interessati e il rischio di gravi inconvenienti (sentenze Skov e Bilka, C-402/03, EU:C:2006:6, punto 51, nonché Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, punto 50).

55 Quanto al rischio di gravi inconvenienti, occorre ricordare che l'esistenza per uno Stato membro di conseguenze finanziarie derivanti da una sentenza emessa in via pregiudiziale non giustifica, di per sé, la limitazione nel tempo degli effetti di tale sentenza (v., in particolare, sentenze Bidar, C-209/03, EU:C:2005:169, punto 68, e Brzeziński, C-313/05, EU:C:2007:33, punto 58). Spetta allo Stato membro che richiede siffatta limitazione produrre, dinanzi alla Corte, dati numerici attestanti il rischio di gravi ripercussioni economiche (sentenze Brzeziński, C-313/05, EU:C:2007:33, punti 59 e 60, nonché Kalinchev, C-2/09, EU:C:2010:312, punti 54 e 55).

56 Relativamente alle ripercussioni economiche che possono derivare da un'incompatibilità con l'articolo 110 TFUE del regime di tassazione istituito dalla legge n. 9/2012 nel periodo rilevante, il governo rumeno ha presentato una stima secondo la quale il rimborso con interessi delle somme riscosse in forza di tale legge nel suddetto periodo ammonterebbe a 181 349 488,05 lei rumeni (RON). Secondo detto governo tale ripercussione economica, tenuto conto delle difficoltà economiche della Romania, deve essere considerata grave.

57 Occorre constatare che la stima presentata da tale governo non consente, di per sé, di concludere che l'economia rumena rischia di essere seriamente perturbata dalle ripercussioni della presente sentenza. La condizione relativa all'esistenza di gravi inconvenienti non può, pertanto, essere considerata dimostrata.

58 In tali circostanze, non occorre verificare se sia soddisfatto il criterio relativo alla buona fede degli ambienti interessati.

59 Dalle considerazioni che precedono discende che non è necessario limitare nel tempo gli effetti della presente sentenza.

Sulle spese

60 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Grande Sezione) dichiara:

L'articolo 110 TFUE deve essere interpretato nel senso:

— **che non osta a che uno Stato membro istituisca una tassa sugli autoveicoli applicata ai veicoli usati importati in occasione della loro prima immatricolazione in tale Stato membro e ai veicoli già immatricolati nel suddetto Stato membro in occasione della prima trascrizione nel medesimo Stato del diritto di proprietà su questi ultimi,**

— **che osta a che detto Stato membro esenti da tale tassa i veicoli già immatricolati per i quali è stata pagata una tassa anteriormente vigente, giudicata incompatibile con il diritto dell'Unione.**

Firme