

62010CJ0578

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

26 aprilie 2012 (*1)

„Articolele 18 CE și 56 CE — Autovehicule — Utilizarea într-un stat membru a unui autovehicul privat împrumutat care este înmatriculat într-un alt stat membru — Taxarea acestui vehicul în primul stat membru cu ocazia primei sale utilizări pe rețeaua rutieră națională”

În cauzele conexate C-578/10-C-580/10,

având ca obiect cereri de pronunțare a unor hotărâri preliminare formulate în temeiul articolului 267 TFUE de Hoge Raad der Nederlanden (șeful de Jos), prin deciziile din 12 noiembrie 2010, primite de Curte, la 6, la 8 și, respectiv, la 9 decembrie 2010, în procedura

Staatssecretaris van Financiën

împotriva

L. A. C. van Putten (C-578/10),

P. Mook (C-579/10),

G. Frank (C-580/10),

CURTEA (Camera a treia),

compusă din domnul K. Lenaerts, președinte de cameră, doamna R. Silva de Lapuerta (raportor), domnii E. Juhász, T. von Danwitz și D. Šváby, judecători,

avocat general: doamna J. Kokott,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

—

pentru guvernul olandez, de C. M. Wissels și de J. Langer, în calitate de agenți;

—

pentru guvernul finlandez, de J. Heliskoski, în calitate de agent;

—

pentru Comisia Europeană, de D. Maidani și de L. Lozano Palacios, precum și de R. Troosters, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 1 decembrie 2011,

pronunță prezenta

Hotărâre

1

Cererile de pronunțare a unor hotărâri preliminare privesc interpretarea articolelor 18 CE și 56 CE.

2

Aceste cereri au fost prezentate în cadrul a trei litigii între Staatssecretaris van Financiën (Secretariatul de stat pentru finanțe), pe de o parte, și doamna van Putten, domnul Mook și, respectiv, doamna Frank, pe de altă parte, cu privire la deciziile de rectificare adresate acestora din urmă ca urmare a neplătirii taxei pe autoturisme și pe motociclete (denumită în continuare „taxa VM”) cu ocazia utilizării, pe durată scurtă, a unor astfel de vehicule puse la dispoziția lor cu titlu gratuit de persoane fizice rezidente în alte state membre.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

3

Articolul 1 alineatul (1) din Directiva 88/361/CEE a Consiliului din 24 iunie 1988 pentru punerea în aplicare a articolului 67 din tratat [abrogat prin Tratatul de la Amsterdam] (JO L 178, p. 5, Ediție specială, 10/vol. 1, p. 10) prevede:

„Faptul că aduce atingere dispozițiilor de mai jos, statele membre elimină restricțiile privind mișcările de capital care se realizează între rezidenții statelor membre. Pentru a facilita aplicarea prezentei directive, mișcările de capital se clasifică în conformitate cu nomenclatorul prezentat în anexa I.”

4

Printre mișcările de capital enumerate în anexa I la Directiva 88/361 figurează, în titlul XI din anexa menționată, circulația capitalului cu caracter personal, care cuprinde printre altele împrumuturile, cadourile și succesiunile.

Dreptul național

5

Articolul 1 alineatul 1 din Legea din 1992 privind taxa pe autoturisme și pe motociclete (Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992, Stb. 1992, nr. 709, denumită în continuare „Legea din 1992”) prevede că taxa VM se aplică acestor autovehicule private.

6

Potrivit articolului 1 alineatele 2 și 5 din Legea din 1992, obligația de plată a taxei VM ia naștere la înscrierea vehiculului în registrul olandez al înmatriculărilor. Cu toate acestea, atunci când un autoturism sau o motocicletă, neînmatriculată în Țările de Jos, este pusă la dispoziția unei persoane fizice sau juridice, rezidentă sau stabilită în acest stat membru, taxa trebuie plătită de la prima utilizare a respectivului autovehicul pe rețeaua rutieră olandeză în sensul legii menționate.

7

Articolul 5 alineatul 2 din Legea din 1992 prevede că, pentru autoturismele sau pentru motocicletele neînregistrate, datorează taxa VM persoana care are folosința efectivă a autoturismului.

8

În temeiul articolului 9 alineatul 1 din Legea din 1992, pentru un autoturism, cota taxei menționate se ridică, sub rezerva reducerilor și a majorărilor indicate la această dispoziție, la 45,2 % din prețul net de catalog al vehiculului. Prețul respectiv corespunde prețului de vânzare recomandat de producător sau de importator comercianților, din care se deduce taxa pe valoarea adăugată.

9

În ceea ce privește autovehiculele noi, prețul lor net de catalog se stabilește în raport cu ziua în care le-a fost atribuit în Țările de Jos numărul de înmatriculare. În ceea ce privește autovehiculele de ocazie, prețul lor net de catalog se stabilește în raport cu data primei lor utilizări, indiferent dacă aceasta are sau nu are loc pe teritoriul olandez.

10

La prima utilizare pe rețeaua rutieră olandeză a unor autoturisme sau a unor motociclete neînmatriculate în Țările de Jos și puse la dispoziția unei persoane fizice sau juridice, rezidentă sau stabilită în acel stat membru, reglementarea națională în discuție în acțiunea principală prevede aplicarea, pentru plata taxei VM, a prețului net de catalog aferent vehiculelor de ocazie.

11

Pentru perceperea respectivei taxe pe aceste vehicule de ocazie, se ține seama de perioada de utilizare care s-a scurs deja, cuantumul taxei fiind redus cu o anumită cotă procentuală. Până la 1 februarie 2007, această taxă era datorată sub forma unui cuantum unic și definitiv, fără posibilitate de rambursare, chiar dacă, după o anumită perioadă, vehiculul în cauză nu mai era utilizat pe rețeaua rutieră olandeză.

Acțiunile principale și întrebările preliminare

12

Doamna van Putten și domnul Mook sunt resortisanți olandezi. Doamna Frank este resortisant german. Toți aveau domiciliul în Țările de Jos la data faptelor în discuție în acțiunea principală.

13

Cu ocazia unui control, agenții ai Belastingdienst (administrația financiară) au constatat că pârâții din acțiunea principală utilizau, pe rețeaua rutieră olandeză, autoturisme înmatriculate în alte state membre fără să se fi achitat de plata taxei VM. În consecință, aceștia au fost avertizați că,

În cazul unui control ulterior, le-ar putea fi aplicat? o decizie de rectificare pentru plata acestei taxe.

14

În urma unui nou control, pârâ?ii din ac?iunea principal? au fost interpela?i în acelea?i circumstan?e.

15

Ca urmare a acestui fapt, le-a fost adresat? câte o decizie de rectificare, în cuantum de 5955 de euro pentru doamna van Putten, de 1859 de euro pentru domnul Mook ?i de 6709 euro pentru doamna Frank. Belastingdienst a respins reclama?ia formulat? de persoanele interesate. Astfel, aceasta a considerat c? pârâ?ii din ac?iunea principal? î?i utilizaser? autovehiculul în sensul articolului 1 alineatul 5 din Legea din 1992, astfel încât, cu ocazia acestei prime utiliz?ri, datorau taxa VM în cota ?i potrivit bazei integrale de impozitare prev?zute la articolul 9 din legea men?ionat?. Pe de alt? parte, întrucât deciziile sunt anterioare datei de 1 februarie 2007, taxa a fost perceput? de la pârâ?ii din ac?iunea principal? f?r? ca durata utiliz?rii acestor vehicule s? fi fost luat? în considerare.

16

Întrucât ac?iunile formulate de fiecare dintre pârâ?ii din ac?iunea principal? au fost declarate nefondate, ace?tia din urm? au declarat apel la Gerechtshof te 's-Hertogenbosch (Curtea de apel din 's-Hertogenbosch). Aceast? instan?? le-a admis cererile ?i, ca urmare a acestui fapt, a anulat deciziile adoptate de Belastingdienst, precum ?i deciziile de rectificare. Potrivit instan?ei men?ionate, respectivele decizii constituiau un obstacol nejustificat în calea dreptului de liber? circula?ie ?i de ?edere pe teritoriul unui stat membru, prev?zut la articolul 18 CE.

17

Staatssecretaris van Financiën a declarat recurs la instan?a de trimitere împotriva deciziei pronun?ate de Gerechtshof te 's-Hertogenbosch în fiecare dintre cauze. În esen??, acesta consider? c? elementele pertinente ale situa?iilor în discu?ie în ac?iunile principale se limiteaz? la interiorul unui singur stat membru, ?i anume ??rile de Jos, astfel încât situa?iile respective nu intr? sub inciden?a articolului 18 CE.

18

Instan?a de trimitere arat? c? Curtea a avut deja ocazia s? se pronun?e cu privire la compatibilitatea taxei VM cu dreptul Uniunii, dar în situa?ii care intrau sub inciden?a liberei circula?ii a lucr?torilor, a libert??ii de stabilire sau a liberei prest?ri a serviciilor.

19

În schimb, în cadrul ac?iunilor principale, sunt în cauz? persoane fizice rezidente în ??rile de Jos care utilizeaz? în acest stat membru, în scopuri private, un autovehicul înmatriculat într-un alt stat membru, pus la dispozi?ia lor cu titlu gratuit de persoane fizice rezidente în acest din urm? stat ?i care au cu primele leg?turi familiale sau amicale.

20

În acest context, Hoge Raad der Nederlanden a hot?rât s? suspende judecarea acestor trei cauze ?i s? adreseze Cur?ii urm?toarele întreb?ri preliminare:

În cauza C-578/10:

„Având în vedere articolul [18 CE], într? sub inciden?a dreptului comunitar situa?ia în care un stat membru supune unei taxe prima utilizare a unui autovehicul pe re?eaua rutier? de pe teritoriul s?u în cazul în care acest vehicul este înmatriculat într-un alt stat membru, a fost împrumutat de un rezident al acestui alt stat membru ?i este utilizat pe teritoriul primului stat membru de un rezident al acestui stat?”

În cauza C-579/10:

„Având în vedere articolul [18 CE], într? sub inciden?a dreptului comunitar situa?ia în care un stat membru supune unei taxe prima utilizare a unui autovehicul pe re?eaua rutier? de pe teritoriul s?u în cazul în care acest vehicul este înmatriculat într-un alt stat membru, este împrumutat de un rezident al acestui alt stat membru ?i este utilizat de un rezident al primului stat membru [pentru deplas?ri] în scop personal între cele dou? state membre?”

În cauza C-580/10:

„Având în vedere articolul [18 CE], într? sub inciden?a dreptului comunitar situa?ia în care un stat membru supune unei taxe prima utilizare a unui autovehicul pe re?eaua rutier? de pe teritoriul s?u în cazul în care acest vehicul este înmatriculat într-un alt stat membru, este împrumutat de un rezident al acestui alt stat membru ?i este utilizat pentru deplas?ri în scop personal pe teritoriul primului stat membru de un rezident al acestuia, dar care este cet?ean al celui alt stat membru?”

21

Prin Ordonan?a pre?edintelui Cur?ii din 1 februarie 2011, cauzele C-578/10-C-580/10 au fost conexe pentru buna desf?urare a procedurii scrise ?i orale, precum ?i în vederea pronun?ării hot?rârii.

Cu privire la întreb?rile preliminare

Observa?ii introductive

22

Prin intermediul întreb?rilor formulate, care trebuie examinate împreun?, instan?a de trimitere solicit?, în esen?, s? se stabileasc? dac?, în lumina articolului 18 CE, într? sub inciden?a dreptului Uniunii situa?ia în care un stat membru supune unei taxe prima utilizare a unui autovehicul pe re?eaua rutier? na?ional? de c?tre unul dintre reziden?ii s?i, care circul? fie numai pe teritoriul na?ional, fie pe acest teritoriu ?i pe cel al unui alt stat membru, în cazul în care acest vehicul, înmatriculat într-un alt stat membru, este împrumutat de un rezident al acestui din urm? stat.

23

În această privin?, trebuie s? se arate c?, de?i, pe plan formal, instan?a de trimitere ?i-a limitat întreb?rile la interpretarea articolului 18 CE, o asemenea împrejurare nu împiedic? Curtea s? îi furnizeze toate elementele de interpretare a dreptului Uniunii care pot fi utile pentru solu?ionarea cauzei cu care este sesizat?, indiferent dac? această instan?? s-a referit sau nu s-a referit la acestea în enun?ul întreb?rilor sale (a se vedea în acest sens Hot?rârea din 8 noiembrie 2007, ING. AUER, C-251/06, Rep., p. I-9689, punctul 38 ?i jurispruden?a citat?).

24

Astfel, întrebările adresate trebuie soluționate în lumina tuturor dispozițiilor tratatului și ale dreptului derivat care ar putea fi relevante în raport cu problema ridicată (a se vedea Hotărârea din 11 iulie 1985, Mutsch, 137/84, Rec., p. 2681, punctul 10).

25

În plus, trebuie arătat că, potrivit instanței de trimitere, pârâșilor din acțiunea principală le-a fost solicitat quantumul integral al taxei în discuție în acțiunea principală, fără să se fi ținut seama de durata utilizării efective a autovehiculelor pe rețeaua rutieră olandeză și fără ca respectivii pârâși să fi putut invoca un drept de scutire sau de rambursare a taxei menționate.

26

Prin urmare, întrebările adresate de instanța de trimitere trebuie înțelese ca fiind menite să clarifice dacă dreptul Uniunii trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări a unui stat membru prin care se impune rezidenților care au împrumutat un vehicul înmatriculat într-un alt stat membru de la o persoană cu reședința în acest din urmă stat, cu ocazia primei utilizări a respectivului vehicul pe rețeaua rutieră națională, plata în integralitate a unei taxe, datorată în mod normal la înmatricularea unui vehicul în primul stat membru, fără a se ține seama de durata de utilizare a vehiculului menționat pe această rețea rutieră și fără ca aceste persoane să poată invoca un drept de scutire sau de rambursare.

Cu privire la libera circulație a capitalurilor

27

În ceea ce privește dispozițiile dreptului Uniunii care pot fi aplicate în împrejurările din cauzele principale, trebuie arătat că, în aceste cauze, impunerea nu are ca temei faptul că reclamanții din acțiunile principale și-au exercitat dreptul la liberă circulație, ci faptul că au utilizat pe rețeaua rutieră olandeză, în calitate de rezidenți, o mașină înmatriculată într-un alt stat membru care le fusese împrumutată.

28

În ceea ce privește un împrumut consimțit între cetățeni care au reședința în state membre diferite, trebuie să se examineze în prealabil domeniul de aplicare al articolului 56 CE. În această privință, potrivit unei jurisprudențe constante, în lipsa din tratat a unei definiții a noțiunii „circulația capitalurilor” în sensul alineatului (1) al acestui articol, nomenclatorul care constituie anexa I la Directiva 88/361 are în continuare o valoare indicativă, chiar dacă această directivă a fost adoptată în temeiul articolului 69 și al articolului 70 alineatul (1) din Tratatul CEE (articolele 67-73 din Tratatul CEE au fost înlocuite de articolele 73 B-73 G din Tratatul CE, devenite la rândul lor articolele 56 CE-60 CE), fiind cunoscut, în conformitate cu al treilea paragraf al introducerii la această anexă, nomenclatorul pe care îl conține nu constituie o listă exhaustivă a mișcărilor de capital (a se vedea în special Hotărârea din 27 ianuarie 2009, Persche, C-318/07, Rep., p. I-359, punctul 24 și jurisprudența citată, Hotărârea din 17 septembrie 2009, Glaxo Wellcome, C-182/08, Rep., p. I-8591, punctul 39, Hotărârea din 15 octombrie 2009, Busley și Cibrian Fernandez, C-35/08, Rep., p. I-9807, punctul 17, precum și Hotărârea din 10 februarie 2011, Missionswerk Werner Heukelbach, C-25/10, Rep., p. I-497, punctul 15).

29

Astfel, Curtea a statuat deja c? succesiunile ?i cadourile, care sunt cuprinse în titlul XI din anexa I la Directiva 88/361, intitulat „Circula?ia capitalului cu caracter personal”, într? în no?iunea de circula?ie a capitalurilor în sensul articolului 56 CE, cu excep?ia cazurilor în care elementele constitutive ale acestora se limiteaz? la interiorul unui singur stat membru (a se vedea Hot?rârea din 31 martie 2011, Schröder, C-450/09, Rep., p. I-2497, punctul 26 ?i jurispruden?a citat?). Acest lucru este valabil ?i pentru „Împrumuturi”, care sunt cuprinse în acela?i titlu din anexa I la directiva men?ionat?.

30

În situa?ii precum cele în discu?ie în ac?iunea principal?, este cert c? elementele constitutive ale raportului juridic existent între proprietarul autovehiculului ?i utilizatorul acestuia din urm? nu se limiteaz? la interiorul unui singur stat membru, de?i dispozi?ia na?ional? în discu?ie în ac?iunea principal? se adreseaz? numai reziden?ilor din ??rile de Jos. Astfel, taxa VM trebuie pl?tit? de reziden?ii acestui stat membru care utilizeaz? un autovehicul pe re?eaua rutier? na?ional?, chiar dac? îl utilizeaz? pentru o durat? scurt?, în cadrul unui împrumut cu titlu gratuit, între respectivii reziden?i ?i reziden?i ai altor state membre, de vehicule înmatriculate de asemenea în alte state membre.

31

În plus, trebuie s? se verifice dac? raportul juridic în cauz? în fiecare dintre cauzele principale, ?i anume împrumutul transfrontalier de folosin?? cu titlu gratuit al unui autovehicul, poate fi calificat drept circula?ie de capitaluri în sensul articolului 56 CE ?i în special drept împrumut care se încadreaz? în titlul XI din anexa I la Directiva 88/361.

32

În această privin??, trebuie s? se constate, mai întâi, c? „Împrumuturile” fac parte din titlul men?ionat, f?r? s? se aduc? nicio precizare în ceea ce prive?te caracterul oneros sau gratuit al acestora sau obiectul lor special.

33

În continuare, în ceea ce prive?te cadourile, Curtea a avut deja ocazia s? constate c?, pentru a determina dac? tratamentul fiscal aplicat de un stat membru anumitor opera?iuni într? în domeniul de aplicare al dispozi?iilor referitoare la libera circula?ie a capitalurilor, nu este necesar s? se fac? deosebirea dintre opera?iunile efectuate în bani ?i cele efectuate în natur? (a se vedea Hot?rârea Persche, citat? anterior, punctul 26).

34

În sfâr?it, din preluarea, în titlul XI din anexa I la Directiva 88/361, a mo?tenirilor ?i a succesiunilor reiese c?, în sine, caracterul gratuit al unei opera?iuni nu o împiedic? s? fie calificat? drept circula?ie de capitaluri în sensul articolului 56 CE.

35

În plus, punerea la dispozi?ie cu titlu gratuit a unui autovehicul în vederea utiliz?rii sale constituie un avantaj care reprezint? o anumit? valoare economic?, corespunz?toare costului de utilizare a unui autovehicul închiriat de acela?i tip ?i pentru aceea?i durat?.

În consecință, astfel cum a arătat avocatul general la punctul 31 din concluzii, împrumutul transfrontalier, cu titlu gratuit, al unui autovehicul reprezintă circulație a capitalurilor în sensul articolului 56 CE.

Cu privire la existența unei restricții privind libera circulație a capitalurilor și eventuala justificare a acesteia

Cu titlu introductiv, trebuie amintit că, sub rezerva anumitor excepții, nerelevante în cauzele principale, impozitarea autovehiculelor nu a fost armonizată la nivelul Uniunii Europene. Prin urmare, statele membre sunt libere să își exercite competența fiscală în acest domeniu, cu condiția să o exercite cu respectarea dreptului Uniunii (a se vedea Hotărârea din 21 martie 2002, Cura Anlagen, C-451/99, Rec., p. I-3193, punctul 40, Hotărârea din 15 septembrie 2005, Comisia/Danemarca, C-464/02, Rec., p. I-7929, punctul 74, Hotărârea din 15 decembrie 2005, Nadin și Nadin-Lux, C-151/04 și C-152/04, Rec., p. I-11203, punctul 40, Hotărârea din 23 februarie 2006, Comisia/Finlanda, C-232/03, punctul 46, precum și Ordonanța din 27 iunie 2006, van de Coevering, C-242/05, Rec., p. I-5843, punctul 23, Ordonanța din 22 mai 2008, İlhan, C-42/08, punctul 17, și Ordonanța din 24 octombrie 2008, Vandermeir, C-364/08, Rep., p. I-8087, punctul 22).

În conformitate cu Legea din 1992, în ceea ce privește autoturismele sau motocicletele neînmatriculate în Țările de Jos care sunt puse la dispoziția unei persoane cu reședință în acest stat membru, taxa VM trebuie plătită de la prima utilizare pe reșeaua rutieră olandeză. Datorează această taxă persoana care are folosința efectivă a respectivului vehicul.

Or, întrucât elementul esențial al unui împrumut de folosință constă în posibilitatea de a utiliza lucrul împrumutat, trebuie să se constate că reglementarea națională în discuție în acțiunea principală, prin faptul că impune rezidenților din Țările de Jos plata unei taxe la prima utilizare pe reșeaua rutieră olandeză a unui vehicul înmatriculat într-un alt stat membru, inclusiv dacă acesta a fost împrumutat cu titlu gratuit de un rezident al unui alt stat membru, duce la taxarea împrumuturilor transfrontaliere de folosință cu titlu gratuit care au ca obiect autovehicule.

În schimb, împrumuturile de folosință cu titlu gratuit având ca obiect un autovehicul nu sunt supuse acestei taxe atunci când autovehiculul în cauză este înmatriculat în Țările de Jos. O astfel de diferență de tratament, cel puțin aparent, în funcție de statul în care este înmatriculat vehiculul împrumutat este, prin urmare, de natură să facă mai puțin interesante aceste mișcări transfrontaliere de capitaluri, descurajând rezidenții din Țările de Jos să accepte împrumutul care le este oferit de rezidenți ai unui alt stat membru și având ca obiect un vehicul înmatriculat în acest din urmă stat. Astfel, constituie restricții privind circulația capitalurilor în sensul acestei dispoziții măsurile impuse de un stat membru care sunt de natură să descurajeze rezidenții săi să contracteze împrumuturi sau să realizeze investiții în alte state membre (a se vedea Hotărârea din 26 septembrie 2000, Comisia/Belgia, C-478/98, Rec., p. I-7587, punctul 18 și jurisprudența citată).

41

O asemenea legislație națională constituie, așadar, o restricție privind libera circulație a capitalurilor, în sensul articolului 56 alineatul (1) CE.

42

Trebuie să se examineze însă dacă o astfel de diferență de tratament există în realitate și, în cazul unui răspuns afirmativ, dacă se dovedește totuși compatibilă cu dispozițiile tratatului referitoare la libera circulație a capitalurilor.

43

Potrivit jurisprudenței Curții, principiul nediscriminării, fie că se întemeiază pe articolul 12 CE, fie pe articolele 39 CE, 43 CE sau 56 CE, impune ca situații comparabile să nu fie tratate în mod diferit și ca situații diferite să nu fie tratate în același mod (a se vedea în acest sens Hotărârea din 20 ianuarie 2011, Comisia/Grecia, C-155/09, Rep., p. I-65, punctul 68 și jurisprudența citată).

44

Prin urmare, trebuie să se examineze, în primul rând, dacă, în împrejurări precum cele din acțiunile principale, situația unui rezident din Țările de Jos care utilizează pe rețeaua rutieră olandeză un vehicul înmatriculat în acest stat membru, pus la dispoziția sa cu titlu gratuit, este comparabilă în mod obiectiv cu cea a unui rezident din Țările de Jos care utilizează, în aceleași condiții, un vehicul înmatriculat într-un alt stat membru. Presupunând că o asemenea situație este comparabilă, trebuie să se examineze, în al doilea rând, dacă tratamentul este egal sau, în cazul unei diferențe de tratament, dacă o astfel de diferență este justificată de un motiv imperativ de interes general și, în sfârșit, dacă măsura în cauză respectă principiul proporționalității.

45

În această privință, deși este adevărat că proprietarii vehiculelor înmatriculate în Țările de Jos au plătit deja taxa VM la momentul înscrierii vehiculului în registrul olandez al înmatriculărilor, nu este mai puțin adevărat că, în principiu, aceste vehicule sunt destinate a fi utilizate cu titlu permanent în principal pe teritoriul acestui stat membru sau că sunt utilizate, în fapt, în acest mod.

46

Or, Curtea a constatat deja că un stat membru poate supune unei taxe de înmatriculare un autovehicul înmatriculat în alt stat membru în cazul în care acest vehicul este destinat a fi utilizat cu titlu permanent în principal pe teritoriul primului stat membru sau în cazul în care acesta este utilizat, în fapt, în acest mod (a se vedea în special Hotărârile Cura Anlagen, punctul 42, Comisia/Danemarca, punctele 75-78, Nadin și Nadin-Lux, punctul 41, și Comisia/Finlanda, punctul 47, citate anterior, precum și Ordonanțele van de Coevering, punctul 24, și Vandermeir, punctul 32, citate anterior).

47

În schimb, dacă aceste condiții nu sunt întrunite, legătura cu un stat membru a vehiculului înmatriculat în alt stat membru este mai slabă, astfel încât este necesară o altă justificare a restricției în cauză (a se vedea Hotărârile Comisia/Danemarca, punctul 79, și Comisia/Finlanda, punctul 48, citate anterior, precum și Ordonanțele van de Coevering, punctul 26, și Vandermeir, punctul 33, citate anterior).

48

Or, din decizia de trimitere reiese că părțile din acțiunea principală au fost obligate să plătească în integralitate cuantumul taxei VM, acest cuantum fiind calculat fără ca durata utilizării vehiculelor în cauză să fi fost luată în considerare și fără ca utilizatorii acestor vehicule să fi putut invoca un drept de scutire sau de rambursare. Din dosarul prezentat Curții nu reiese însă că aceleași vehicule sunt destinate a fi utilizate cu titlu permanent în principal pe teritoriul Țărilor de Jos sau că sunt utilizate, în fapt, în acest mod.

49

Revine, așadar, instanței de trimitere sarcina de a aprecia durata împrumuturilor în discuție în acțiunea principală și natura utilizării efective a vehiculelor împrumutate (a se vedea în acest sens Ordonanța van de Coevering, citată anterior, punctul 25).

50

Astfel, dacă vehiculele în discuție în acțiunea principală, neînmatriculate în Țările de Jos, sunt destinate a fi utilizate cu titlu permanent în principal pe teritoriul olandez sau dacă sunt utilizate, în fapt, în acest mod, diferența de tratament dintre persoana cu reședință în Țările de Jos și care utilizează cu titlu gratuit un astfel de vehicul și persoana care utilizează, în aceleași condiții, un vehicul înmatriculat în acest stat membru nu există în realitate, de vreme ce acest din urmă vehicul, care este de asemenea destinat a fi utilizat cu titlu permanent în principal pe teritoriul olandez, a fost deja supus taxei VM la înmatricularea sa în Țările de Jos.

51

În aceste condiții, obligația de a plăti taxa VM cu ocazia primei utilizări pe rețeaua rutieră olandeză a vehiculelor neînmatriculate în Țările de Jos ar avea aceeași justificare precum taxa care trebuie plătită la înmatricularea vehiculului în Țările de Jos, menționată la punctul 46 din prezenta hotărâre, cu condiția ca această taxă să țină seama, astfel cum pare să rezulte din Legea din 1992, de deprecierea vehiculului la momentul acestei prime utilizări.

52

În schimb, astfel cum reiese din cuprinsul punctului 47 din prezenta hotărâre, dacă vehiculele în discuție în acțiunea principală nu sunt destinate a fi utilizate cu titlu permanent în principal pe teritoriul olandez sau nu sunt utilizate, în fapt, în acest mod, ar exista o reală diferență de tratament între cele două categorii de persoane menționate la punctul 50 din prezenta hotărâre, iar obligația de plată a taxei nu ar fi justificată. Astfel, în asemenea condiții, legătura acestor vehicule cu teritoriul olandez ar fi insuficientă pentru a justifica impunerea unei taxe datorate în mod normal la înmatricularea unui vehicul în Țările de Jos.

53

Presupunând chiar că o astfel de diferență de tratament ar putea fi eventual justificată de un motiv imperativ de interes general, mai este necesar ca taxa să respecte și principiul proporționalității

(a se vedea în acest sens Ordonanța van de Coevering, citată anterior, punctul 27 și jurisprudența citată).

54

Întrucât, pe de o parte, din decizia de trimitere nu reiese că, în cadrul acțiunilor principale, s-ar fi constatat că vehiculele în discuție sunt destinate a fi utilizate cu titlu permanent în principal pe teritoriul olandez sau că sunt utilizate, în fapt, în acest mod și, pe de altă parte, nici instanța de trimitere, nici guvernul olandez nu au menționat alte motive imperative de interes general apte să justifice restricția în cauză, se impune constatarea că articolul 56 CE trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări a unui stat membru prin care se impune rezidenților care au împrumutat un vehicul înmatriculat într-un alt stat membru de la un rezident al acestuia din urmă, cu ocazia primei utilizări a respectivului vehicul pe rețeaua rutieră națională, plata în integralitate a unei taxe, datorată în mod normal la înmatricularea unui vehicul în primul stat membru, fără a se ține seama de durata utilizării acestui vehicul pe rețeaua rutieră amintită și fără ca aceste persoane să poată invoca un drept de scutire sau de rambursare atunci când același vehicul nici nu este destinat a fi utilizat cu titlu permanent în principal în primul stat membru, nici nu este utilizat, în fapt, în acest mod.

55

De vreme ce cauzele principale intră sub incidența articolului 56 CE, nu este necesar să se statueze cu privire la interpretarea articolului 18 CE.

56

Având în vedere cele de mai sus, trebuie să se răspundă la întrebările adresate că articolul 56 CE trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări a unui stat membru prin care se impune rezidenților care au împrumutat un vehicul înmatriculat într-un alt stat membru de la un rezident al acestuia din urmă, cu ocazia primei utilizări a respectivului vehicul pe rețeaua rutieră națională, plata în integralitate a unei taxe, datorată în mod normal la înmatricularea unui vehicul în primul stat membru, fără a se ține seama de durata utilizării acestui vehicul pe rețeaua rutieră amintită și fără ca aceste persoane să poată invoca un drept de scutire sau de rambursare în cazul în care același vehicul nici nu este destinat a fi utilizat cu titlu permanent în principal în primul stat membru, nici nu este utilizat, în fapt, în acest mod.

Cu privire la cheltuielile de judecată

57

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

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a treia) declară:

Articolul 56 CE trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări a unui stat membru prin care se impune rezidenților care au împrumutat un vehicul înmatriculat într-un alt stat membru de la un rezident al acestuia din urmă, cu ocazia primei utilizări a respectivului vehicul pe rețeaua rutieră națională, plata în integralitate a unei taxe, datorată în mod normal la înmatricularea unui

vehicul în primul stat membru, fără a se ține seama de durata utilizării acestui vehicul pe rețeaua rutieră amintită și fără ca aceste persoane să poată invoca un drept de scutire sau de rambursare în cazul în care același vehicul nici nu este destinat a fi utilizat cu titlu permanent în principal în primul stat membru, nici nu este utilizat, în fapt, în acest mod.

Semnături

(*1) Limba de procedură: olandeza.