

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a cincea)

16 iulie 2015(*)

„Trimitere preliminară – Fiscalitate – Impozit pe cifra de afaceri – Domeniu de aplicare – Scutiri – Noțiunea «operațiuni de asigurare» – Noțiunea «prestări de servicii» – Sumă forfaitară plătită pentru garanție în caz de defecțiuni ale unui autovehicul de ocazie”

În cauza C-584/13,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Cour de cassation (Franța), prin decizia din 13 noiembrie 2013, primită de Curte la 19 noiembrie 2013, în procedurile

Directeur général des finances publiques

împotriva

Mapfre asistencia compania internacional de seguros y reaseguros SA,

și

Mapfre warranty SpA

împotriva

Directeur général des finances publiques,

CURTEA (Camera a cincea),

compusă din domnul T. von Danwitz, președinte de cameră, și domnii C. Vajda, A. Rosas (raportor), E. Juhász și D. Šváby, judecători,

avocat general: domnul M. Szpunar,

grefier: domnul V. Tourrès, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 12 noiembrie 2014,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru Mapfre asistencia compania internacional de seguros y reaseguros SA și Mapfre warranty SpA, de G. Hannotin, avocat;
 - pentru guvernul francez, de J.-S. Pilczner și de D. Colas, în calitate de agenți;
 - pentru Comisia Europeană, de C. Soulay și de L. Lozano Palacios, în calitate de agenți,
- după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 4 februarie 2015,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 2 și a articolului 13 secțiunea B litera (a) din A șasea directivă 77/388/CEE a Consiliului din 17 mai 1977 privind armonizarea legislațiilor statelor membre referitoare la impozitele pe cifra de afaceri – sistemul comun al taxei pe valoarea adăugată: baza unitară de evaluare (JO L 145, p. 1), astfel cum a fost modificată prin Directiva 91/680/CEE a Consiliului din 16 decembrie 1991 (JO L 376, p. 1, Ediție specială, 09/vol.1, p. 110, denumită în continuare „A șasea directivă”).

2 Această cerere a fost prezentată în cadrul unor litigii, în primul rând, între Directeur général des finances publiques, pe de o parte, și Mapfre asistencia compania internacional de seguros y reaseguros SA (denumită în continuare „Mapfre asistencia”), societate de drept spaniol, pe de altă parte, și, în al doilea rând, între Mapfre warranty SpA (denumită în continuare „Mapfre warranty”), societate de drept italian, pe de o parte, și Directeur général des finances publiques, pe de altă parte, având ca obiect impozitarea operațiunilor efectuate de aceste două societăți.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

3 Articolul 2 din A șasea directivă prevede:

„Sunt supuse taxei pe valoarea adăugată [denumită în continuare «TVA»]:

1. livrările de bunuri și prestările de servicii efectuate cu titlu oneros pe teritoriul țării de către o persoană impozabilă care acționează ca atare;
2. importul de bunuri.” [traducere neoficială]

4 Potrivit articolului 13 secțiunea B litera (a) din A șasea directivă:

„Fără a aduce atingere altor dispoziții comunitare, statele membre scutesc, în anumite condiții pe care acestea le stabilesc în scopul de a asigura aplicarea corectă și directă a scutirilor de mai jos și de a preveni orice posibilă evaziune, fraudă sau abuz:

(a) operațiunile de asigurare și reasigurare, inclusiv serviciile conexe prestate de brokerii și de agenții de asigurări.” [traducere neoficială]

5 Articolul 33 alineatul (1) din A șasea directivă prevede:

„Fără a aduce atingere altor dispoziții comunitare, în special celor prevăzute la dispozițiile comunitare în vigoare privind acordurile generale pentru deținerea, circulația și monitorizarea produselor supuse accizelor, prezenta directivă nu împiedică un stat membru să mențină și să introducă impozite asupra contractelor de asigurări, impozite asupra pariurilor și a jocurilor de noroc, accize, taxe de timbru și, în general, taxe și impozite care nu pot fi caracterizate ca impozite pe cifra de afaceri, cu condiția ca taxele și impozitele în cauză să nu conducă la impunerea unor formalități la trecerea frontierei în schimburile comerciale dintre statele membre.”

Dreptul francez

6 Articolul 256 alineatul I din Codul fiscal general (code général des impôts), în versiunea aplicabilă faptelor din litigiul principal (denumită în continuare „CGI”), prevede:

„Sunt supuse [TVA-ului] livrările de bunuri și prestările de servicii efectuate cu titlu oneros pe

teritoriul ?rii de c?tre o persoan? impozabil? care ac?ioneaz? ca atare.”

7 Articolul 261 C din CGI prevede:

„Sunt scutite de [TVA]:

[...]

2° Opera?iunile de asigurare ?i de reasigurare, inclusiv serviciile conexe prestate de brokerii ?i de agen?ii de asigur?ri.

[...]”

8 Articolul 991 din CGI prevede:

„Orice contract de asigurare încheiat cu o societate sau cu o companie de asigur?ri sau cu orice alt asigur?tor francez sau str?in este supus, indiferent de locul ?i de data la care este sau a fost încheiat, unei taxe anuale ?i obligatorii, iar în schimbul pl??ii acesteia orice înscriș care constat? încheierea, modificarea sau rezilierea sa amiabil?, precum ?i expedierile, extrasele sau copiile emise dup? acesta, indiferent de locul unde sunt sau unde au fost redactate, sunt scutite de tax? de timbru ?i se înregistreaz? gratuit atunci când aceast? formalitate este necesar?.

Taxa se percepe pentru sumele stipulate în favoarea asigur?torului ?i pentru toate accesoriile de care acesta beneficiaz? direct ?i indirect din partea asiguratului.”

9 Articolul 1001 punctul 5° bis din CGI precizeaz? c? tariful taxei speciale pe contractele de asigurare este stabilit la 18 % în cazul asigur?rilor împotriva riscurilor de orice natur? privind vehicule terestre cu motor.

10 Pe de alt? parte, reiese din articolul 1001 punctul 6° din CGI c? tariful de drept comun al taxei speciale pe contracte de asigurare este stabilit la 9 %.

Litigiile principale ?i întrebarea preliminar?

11 Din decizia de trimitere reiese c? service?uri auto care au revândut vehicule de ocazie au oferit cump?r?torilor acestor vehicule, prin intermediul societ?ii NSA Sage, devenit? Mapfre warranty, o garan?ie de reparare a eventualelor defec?iuni mecanice ale vehiculelor respective.

12 Considerând c? realizeaz? o prestare de servicii, Mapfre warranty a colectat TVA?ul. În ceea ce prive?te Mapfre asistencia, aceasta a achitat taxa pe contracte de asigurare la cota de drept comun de 9 % pentru primele pl??ite de Mapfre warranty.

13 Administra?ia fiscal? a notificat societ?ii Mapfre warranty o propunere de rectificare în care presta?iile efectuate de aceasta sunt calificate drept opera?iuni de asigurare supuse taxei pe contractele de asigurare în temeiul articolului 991 din CGI la cota de 18 %, prev?zut? pentru asigur?rile auto la articolul 1001 punctul 5°bis din CGI.

14 Considerând, în plus, c? Mapfre warranty subscrisesse la Mapfre asistencia o asigurare pe seama cui i s?ar cuveni în beneficiul cump?r?torilor de vehicule al c?rui obiect era acoperirea riscului de defec?iuni mecanice, administra?ia men?ionat? a notificat o decizie de rectificare societ?ii Mapfre asistencia, calculând taxa pe contractele de asigurare la cota de 18 % pentru sumele pl??ite de ace?ti cump?r?tori.

15 În urma respingerii reclama?iei lor, aceste dou? societ?i au sesizat Tribunalul de Prim?

Instanța Lyon, apoi Curtea de Apel Lyon pentru a fi degrevate de aceste impuneri.

16 Acestea au arătat că revânzătorii de vehicule de ocazie subcontractau Mapfre warranty o parte din serviciul lor postvânzare și că aceasta și-a asigurat la Mapfre asistenta riscul de pierdere financiară.

17 Prin două hotărâri din 22 septembrie 2011, cour d'appel de Lyon a confirmat cele două hotărâri pronunțate de tribunal de grande instance de Lyon la 31 martie 2010, care rețineau, în ceea ce o privește pe prima, calificarea drept operațiuni de asigurare supuse taxei pe contractele de asigurare la cota de 18 % a prestațiilor efectuate de Mapfre warranty și, în ceea ce o privește pe a doua, cota de 9 % pentru taxa pe contractele de asigurare aplicabilă Mapfre asistenta.

18 Reiese din motivele formulate de părțile din litigiul principal și anexate la decizia de trimitere că cour d'appel de Lyon a constatat între altele că, atunci când cumpărătorul unui vehicul de ocazie decide să subscrie garanția complementară oferită de revânzător, acesta primește, în schimbul plății suplimentului solicitat, un buletin de adeziune inclus într-o carte de garanție cu antetul NSA Sage, devenită Mapfre warranty. Potrivit instanței menționate, aceasta din urmă primea raportul privind defecțiunea de la serviciul autorizat la care a recurs cumpărătorul, verifica validitatea garanției și se asigura că costul devizului era conform cu normele, iar apoi autoriza reparația sau înlocuirea piesei defecte.

19 Cour d'appel de Lyon a subliniat că nu rezultă din nicio clauză citată de părți și din niciun alt element al procedurii că dobânditorul ar avea dreptul de a solicita revânzătorului să asigure în caz de defect prestația care intră în prevederile privind garanția, în special în cazul în care debitorul desemnat în contract nu și-a executat obligațiile. Potrivit instanței menționate, revânzătorul nu poate fi considerat că a subcontractat executarea unei obligații care nu îi revenea. În schimb, o legătură contractuală directă s-ar fi format între cumpărător și Mapfre warranty cu ocazia remiterii cărții de garanție, întrucât cumpărătorul putea solicita acestei societăți și numai acesteia să efectueze intervenția promisă și să suporte costul acesteia. Încheiat între cumpărător și un intervenient care nu era parte la vânzare, acest angajament contractual ar urmări un obiectiv propriu și ar constitui un scop în sine. În măsura în care, în schimbul plății unei sume convenite, Mapfre warranty se angaja, în cazul survenirii aleatorii a unei daune lucrului asigurat, să ofere persoanei asigurate prestația convenită cu ocazia încheierii contractului, aceasta ar fi desfășurat o activitate de asigurări.

20 Pe de altă parte, cour d'appel de Lyon a constatat că Mapfre warranty a încheiat în calitate de asigurat cu societatea Mapfre asistenta o poliță de asigurare al cărei obiect este de a garanta rambursarea pierderilor financiare ocazionate de o defecțiune garantată prin contract cu privire la vehiculele cumpărate de la un service revânzător și pentru care s-a eliberat o carte de garanție. Potrivit cour d'appel de Lyon, această poliță nu crea totuși un „contract de asigurare pe seama cui i s-ar cuveni” și nu ținea de riscurile de orice natură privind autovehiculele terestre prevăzute la articolul 1001 punctul 5° bis din CGI.

21 Mapfre warranty a declarat recurs la instanța de trimitere împotriva hotărârii cour d'appel de Lyon, în care prestațiile sale au fost calificate drept operațiuni de asigurare supuse taxei pe contractele de asigurare la cota de 18 %.

22 Directeur général des finances publiques a declarat recurs la instanța de trimitere împotriva hotărârii cour d'appel de Lyon prin care s-a considerat că cota taxei pe contractele de asigurare aplicabile Mapfre asistenta nu era de 18 %, astfel cum considerase administrația fiscală, ci de 9 %.

23 Ținând seama de legătura strânsă dintre aceste două recursuri, instanța de trimitere a decis

conexarea lor.

24 Având îndoieli în privința interpretării noțiunii de operațiuni de asigurare, care nu este definit în A 7asea directivă, Cour de cassation a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Articolul 2 și articolul 13 secțiunea B litera (a) din A 7asea directivă trebuie interpretate în sensul că prestația care constă în garanția pentru defecțiunea mecanică a anumitor piese ale autovehiculului de ocazie acordată de un operator economic independent de persoana care revinde autovehicule de ocazie în schimbul plății unei sume forfetare intră în categoria operațiunilor de asigurare scutite de TVA sau, dimpotrivă, intră în categoria prestațiilor de servicii?”

Cu privire la întrebarea preliminară

25 Prin intermediul întrebării adresate, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 13 secțiunea B litera (a) din A 7asea directivă trebuie interpretat în sensul că prestarea de servicii care constă în faptul că un operator economic independent de revânzătorul unui vehicul de ocazie oferă o garanție, în schimbul plății unei sume forfetare, care acoperă defecțiunea mecanică a anumitor piese ale acestui autovehicul constituie o operațiune de asigurare scutită în sensul acestei dispoziții.

26 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante, termenii folosiți pentru a desemna scutirile care figurează la articolul 13 din A 7asea directivă sunt de strictă interpretare. Totuși, interpretarea acestor termeni trebuie să fie conformă cu obiectivele urmărite de scutirile respective și să respecte cerințele principiului neutralității fiscale, inerent sistemului comun al TVA-ului. Astfel, această normă de strictă interpretare nu înseamnă că termenii utilizați pentru a defini scutirile prevăzute la articolul 13 menționat trebuie să fie interpretați într-un mod care ar priva aceste scutiri de efecte (a se vedea în special Hotărârea Zimmermann, C-174/11, EU:C:2012:716, punctul 22 și jurisprudența citată).

27 Pe de altă parte, operațiunile care fac obiectul scutirilor prevăzute la articolul 13 din A 7asea directivă constituie noțiuni autonome de drept al Uniunii, în scopul de a evita divergențe în aplicarea sistemului TVA-ului de la un stat membru la altul (a se vedea în acest sens Hotărârea CPP, C-349/96, EU:C:1999:93, punctul 15, Hotărârea Taksatorringen, C-8/01, EU:C:2003:621, punctul 37, Hotărârea Comisia/Grecia, C-13/06, EU:C:2006:765, punctul 9, și Hotărârea BG Leasing, C-224/11, EU:C:2013:15, punctul 56).

28 În ceea ce privește, mai precis, noțiunea „operațiuni de asigurare”, care figurează la articolul 13 secțiunea B litera (a) din A 7asea directivă și care nu face obiectul niciunei definiții în această directivă, Curtea a statuat în repetate rânduri că o operațiune de asigurare se caracterizează, după cum în general se admite, prin faptul că asiguratorul se obligă, în schimbul plății prealabile a unei prime, să acorde asiguratului, în cazul în care se realizează riscul asigurat, prestația convenită cu ocazia încheierii contractului (a se vedea în acest sens Hotărârea Taksatorringen, C-8/01, EU:C:2003:621, punctul 39, Hotărârea Comisia/Grecia, C-13/06, EU:C:2006:765, punctul 10, și Hotărârea BG Leasing, C-224/11, EU:C:2013:15, punctul 58).

29 Curtea a precizat că operațiunile de asigurare presupun, prin natura lor, existența unei relații contractuale între prestatorul serviciului de asigurare și persoana ale cărei riscuri sunt asigurate prin contractul de asigurare, și anume asiguratul (a se vedea Hotărârea Skandia, C-240/99, EU:C:2001:140, punctul 41, Hotărârea Taksatorringen, C-8/01, EU:C:2003:621, punctul 41, și Hotărârea BG Leasing, C-224/11, EU:C:2013:15, punctul 58).

30 În plus, noțiunea menționată de operațiuni de asigurare este în principiu suficient de largă pentru a include acordarea unei asigurări de către o persoană imposibilă care nu este ea însăși asigurător, dar care, în cadrul unei asigurări colective, oferă clienților și o astfel de asigurare utilizând prestațiile furnizate de un asigurător care își asumă riscul asigurat (a se vedea în acest sens Hotărârea CPP, C-349/96, EU:C:1999:93, punctul 22, și Hotărârea BG Leasing, C-224/11, EU:C:2013:15, punctul 59).

31 În ceea ce privește examinarea prezentei cereri de decizie preliminară, trebuie amintit că din cuprinsul articolului 94 din Regulamentul de procedură al Curții și dintr-o jurisprudență constantă rezultă că, pentru a ajunge la o interpretare a dreptului Uniunii care să fie utilă instanței naționale, cererea de decizie preliminară trebuie, în primul rând, să conțină o expunere sumară a obiectului litigiului principal, precum și a faptelor pertinente, astfel cum au fost constatate de instanța de trimitere, sau cel puțin o expunere a circumstanțelor factuale pe care se întemeiază întrebările. Aceasta trebuie, în al doilea rând, să cuprindă conținutul dispozițiilor naționale care ar putea fi aplicate în cauza principală și, dacă este cazul, jurisprudența națională pertinentă. În al treilea rând, instanța de trimitere trebuie să expună motivele care au determinat-o să aibă îndoieli cu privire la interpretarea sau la validitatea anumitor dispoziții ale dreptului Uniunii, precum și legătura pe care o stabilește între aceste dispoziții și legislația națională aplicabilă litigiului principal (a se vedea în special Ordonanța Municipiului Piatra Neamă, C-13/14, EU:C:2014:2000, punctul 10 și jurisprudența citată).

32 Or, în special, instanța de trimitere nu a expus în cererea de decizie preliminară elemente de fapt privind natura prestației de servicii în discuție în litigiul principal, ci s-a limitat să anexeze la decizia de trimitere motivele de recurs invocate în fața ei, astfel încât Curtea nu poate stabili în definitiv dacă o prestare de servicii precum cea în discuție în litigiul principal constituie într-adevăr o operațiune de asigurare scutită în sensul articolului 13 secțiunea B litera (a) din A șasea directivă în sensul jurisprudenței citate la punctele 28 și 29 din prezenta hotărâre.

33 Datorită spiritului de cooperare care predomină în relațiile dintre instanțele naționale și Curte în cadrul procedurii preliminare, lipsa unor constatări de fapt necesare ale instanței de trimitere nu conduce în mod obligatoriu la inadmisibilitatea cererii de decizie preliminară dacă, în pofida acestor lacune, Curtea, având în vedere elementele care rezultă din dosar, consideră că este în măsură să ofere un răspuns util instanței de trimitere (a se vedea în acest sens Hotărârea Azienda sanitaria locale n. 5 „Spezzino” și alții, C-113/13, EU:C:2014:2440, punctul 48).

34 În ceea ce privește o prestație precum cea în discuție în litigiul principal, reiese din dosarul prezentat Curții că Mapfre warranty se angajează, în schimbul plății prealabile a unei sume forfetare, să acopere costul reparării unui autovehicul de ocazie în cazul apariției unei defecțiuni mecanice care poate afecta anumite piese ale acestui vehicul și care este definit într-o „carte de garanție” eliberată cumpărătorului vehiculului respectiv.

35 Mapfre warranty și Mapfre asistencia contestă însă existența, în cauzele principale, a unei relații contractuale între Mapfre warranty și cumpărătorul vehiculului de ocazie. Aceste două societăți subliniază în special că există o legătură contractuală numai între Mapfre warranty și revânzătorul acestui vehicul. Acesta din urmă ar încredința pur și simplu societății Mapfre warranty sarcina de a executa fața de cumpărător obligațiile care îi revin în calitate de revânzător în temeiul dispozițiilor legale sau contractuale. Potrivit Mapfre warranty și Mapfre asistencia, revânzătorul vehiculului de ocazie este de asemenea debitorul, față de Mapfre warranty, al sumei primei datorate în temeiul garanției furnizate de această societate. Revânzătorul ar deduce această sumă din câștigul obținut, în scopul de a spori atractivitatea vehiculului de ocazie.

36 În această privință, sub rezerva unei verificări de către instanța de trimitere a naturii exacte

a rela?iilor dintre diferitele persoane care intervin în contextul presta?iei în discu?ie în litigiul principal, din dosarul transmis Cur?ii reiese, pe de o parte, c? revânz?torul vehiculului de ocazie nu particip? la executarea contractului de garan?ie. Astfel, în cazul apari?iei unei defec?iuni mecanice acoperite de garan?ie, cump?r?torul vehiculului de ocazie vizat nu este obligat s? solicite repararea acestui vehicul într?un service auto apar?inând acestui revânz?tor sau pe care acesta îl recomand?. Service?ul auto c?ruia i s?a adresat cump?r?torul vehiculului men?ionat în vederea repar?rii acestuia trebuie, în ceea ce îl prive?te, s? ia contact în mod direct cu Mapfre warranty, în scopul ca această societate s? valideze devizul propus de acest service auto.

37 Pe de alt? parte, chiar dac?, astfel cum sus?in Mapfre warranty ?i Mapfre asistencia, suma forfetar? care d? dreptul la garan?ie este inclus? în pre?ul de vânzare al vehiculului de ocazie, în definitiv, suma respectiv? este pl?tit? de dobânditorul acestui vehicul.

38 Oricare ar fi situa?ia, indiferent dac? cump?r?torul vehiculului de ocazie încheie contractul cu societatea Mapfre warranty, iar revânz?torul autovehiculului ac?ioneaz? numai în calitate de intermediar sau dac? revânz?torul încheie contractul în nume propriu, dar pe seama cump?r?torului sau, în sfâr?it, dac? revânz?torul transfer? cump?r?torului drepturile care decurg din contractul pe care l?a încheiat în numele ?i pe seama sa cu Mapfre warranty, din jurispruden?a citat? la punctele 28 ?i 30 din prezenta hot?râre reiese în special c? no?iunea „opera?iuni de asigurare” în sensul articolului 13 sec?iunea B litera (a) din A ?asea directiv? este suficient de larg? pentru a include fiecare dintre situa?iile avute în vedere mai sus.

39 Într?adev?r, elementele caracteristice ale opera?iunii de asigurare, astfel cum reies din jurispruden?a citat? la punctul 28 din prezenta hot?râre, sunt prezente în fiecare dintre aceste situa?ii. Astfel, asigurat?ul, în spe?? Mapfre warranty, este un operator economic independent de revânz?torul vehiculului de ocazie, iar asiguratul este cump?r?torul acestui vehicul. În plus, riscul const? în necesitatea ca cump?r?torul vehiculului de ocazie s? pl?teasc? repara?iile în cazul unei defec?iuni mecanice acoperite de garan?ie pe care asigurat?ul se oblig? s? le suporte. În sfâr?it, prima este constituit? din suma forfetar? pl?tit? de cump?r?torul vehiculului de ocazie, indiferent dac? este inclus? în pre?ul de cump?rare al vehiculului sau este achitat? suplimentar.

40 Prezen?a acestor elemente permite, sub rezerva verific?rii de c?tre instan?a de trimitere, s? se concluzioneze c? între asigurat? ?i asigurat exist? rela?ia juridic? impus? de jurispruden?a Cur?ii pentru a considera o presta?ie drept o „opera?iune de asigurare” în sensul articolului 13 sec?iunea B litera (a) din A ?asea directiv?.

41 În plus, contrar celor sus?inute în esen?? de Mapfre warranty ?i de Mapfre asistencia, calificarea unei presta?ii drept „opera?iune de asigurare” în sensul articolului 13 sec?iunea B litera (a) din A ?asea directiv? nu poate depinde de modul în care un asigurat? gestioneaz? valoarea riscului asigurat ?i în care calculeaz? cuantumul adecvat al primei.

42 În această privin??, astfel cum a ar?tat avocatul general la punctul 28 din concluzii ?i astfel cum reiese din jurispruden?a citat? la punctul 28 din prezenta hot?râre, esen?a îns??i a „opera?iunii de asigurare” în sensul articolului 13 sec?iunea B litera (a) din A ?asea directiv? const? în faptul c? asiguratul se protejeaz? împotriva riscului de a trebui s? suporte în viitor o pierdere financiar? incert?, dar poten?ial grav?, în schimbul pl??ii unei prime certe, dar limitate.

43 În spe??, din dosarul prezentat Cur?ii pare s? reias? c? suma facturat? de Mapfre warranty sub forma unei prime nu este rambursat? cump?r?torului unui vehicul de ocazie dac?, la finalul perioadei de garan?ie, nu s?a constatat nicio defec?iune sau dac? costul repara?iilor a fost inferior acestei prime. De asemenea, în cazul unei defec?iuni al c?rei cost dep??e?te valoarea primei pl?tite, cump?r?torul vehiculului nu este obligat s? pl?teasc? partea excedentar? a acestui cost. Primele facturate de Mapfre warranty par astfel, sub rezerva verific?rii de c?tre instan?a de

trimitere, adev?rate prime de asigurare, a c?ror plat? îl libereaz? în întregime pe asigurat de riscul asigurat. De altfel, Mapfre warranty s?a asigurat la Mapfre asistència împotriva riscului de pierderi financiare pe care îl suport? ea îns?i în această privin??.

44 În acest context, metoda de calcul al primelor ?i de gestiune a costurilor cu repara?iile este un aspect care ?ine de organizarea intern? a Mapfre warranty ?i care nu poate determina calificarea pe care trebuie s? o primeasc? presta?iile pe care aceasta le furnizeaz?.

45 În sfâr?it, Mapfre warranty ?i Mapfre asistència arat? c?, atunci când produc?orii sau revânz?orii de vehicule ofer? ei în?i?i clien?ilor lor o garan?ie complementar?, ace?ti operatori sunt considera?i ca propunând servicii postvânzare supuse TVA?ului, de?i furnizeaz? totu?i o presta?ie similar? celei oferite de Mapfre warranty cump?r?torilor de vehicule de ocazie. Or, astfel de presta?ii ar trebui s? fac? obiectul unui tratament identic.

46 Este important s? se constate, pe de o parte, c? acest argument se întemeiaz? pe elemente de fapt care nu figureaz? în decizia de trimitere, în special pe tratamentul fiscal al garan?iilor furnizate de revânz?tor, ?i, pe de alt? parte, c? decizia de trimitere nu cuprinde nicio prezentare a unui astfel de argument. Or, astfel cum s?a ar?tat la punctul 31 din prezenta hot?râre, rezultat de la articolul 94 din Regulamentul s?u de procedur? c?, în lipsa elementelor men?ionate, Curtea nu poate r?spunde unui astfel de argument.

47 Rezultat din considera?iile de mai sus c? o presta?ie precum cea în discu?ie în litigiul principal poate, sub rezerva verific?rii de c?tre instan?a de trimitere, s? intre în sfera no?iunii „opera?iune de asigurare” în sensul articolului 13 sec?iunea B litera (a) din A ?asea directiv?.

48 Trebuie s? se arate îns? c? Mapfre warranty ?i Mapfre asistència sus?in de asemenea c?, presupunând c? o astfel de presta?ie trebuie calificat? drept opera?iune de asigurare, aceasta este totu?i supus? TVA?ului, întrucât este indisolubil legat? de vânzarea vehiculului de ocazie ?i, în consecin?ă, trebuie supus? aceluia?i tratament fiscal precum aceasta.

49 În această privin?ă, trebuie amintit c?, în scopuri de TVA, fiecare presta?ie trebuie s? fie considerat? în mod normal ca fiind distinct? ?i independent?, astfel cum reiese din cuprinsul articolului 2 punctul 1 din A ?asea directiv? (a se vedea în acest sens Hot?rârea Aktiebolaget NN, C?111/05, EU:C:2007:195, punctul 22, Hot?rârea Field Fisher Waterhouse, C?392/11, EU:C:2012:597, punctul 14, ?i Hot?rârea BG? Leasing, C?224/11, EU:C:2013:15, punctul 29).

50 Cu toate acestea, din jurispruden?a Cur?ii reiese c?, în anumite împrejur?ri, mai multe presta?ii distincte în mod formal, care ar putea fi furnizate separat ?i care ar da na?tere astfel în mod individual la impozitare sau la scutire, trebuie s? fie considerate o opera?iune unic? dac? nu sunt independente. Este vorba despre o opera?iune unic? în special atunci când dou? sau mai multe elemente sau acte furnizate clientului de persoana impozabil? sunt atât de strâns legate între ele încât formeaz?, în mod obiectiv, o singur? presta?ie economic? indivizibil?, a c?rei descompunere ar avea un caracter artificial. Aceasta este situa?ia ?i în cazul în care unul sau mai multe elemente trebuie considerate ca reprezentând presta?ia principal?, în timp ce, în situa?ia invers?, unul sau mai multe elemente trebuie s? fie privite ca una sau mai multe presta?ii accesorii care beneficiaz? de acela?i tratament fiscal precum presta?ia principal? (a se vedea Hot?rârea BG? Leasing, C?224/11, EU:C:2013:15, punctul 30 ?i jurispruden?a citat?).

51 Referitor la opera?iunile de asigurare, Curtea a statuat deja c? orice opera?iune de asigurare prezint?, prin natura sa, o leg?tur? cu bunul pe care este destinat? s? îl acopere. Cu toate acestea, o asemenea leg?tur? nu poate fi, prin ea îns?i, suficient? pentru a determina dac? exist? sau nu exist? o presta?ie unic? complex? în scopuri de TVA. Astfel, dac? orice opera?iune de asigurare ar fi supus? TVA?ului în func?ie de supunerea la această tax? a presta?iilor care au

ca obiect bunul pe care aceasta îl acoperă, însuși obiectivul articolului 13 secțiunea B litera (a) din A șasea directivă, și anume scutirea operațiunilor de asigurare, ar fi repus în discuție (a se vedea în acest sens Hotărârea BG/ Leasing, C-224/11, EU:C:2013:15, punctul 36).

52 În temeiul regulii menționate la punctul 49 din prezenta hotărâre, potrivit căreia fiecare prestație trebuie în mod normal să fie considerată distinctă și independentă, trebuie arătat că, în principiu, vânzarea unui vehicul de ocazie și furnizarea de către un operator economic independent de revânzătorul acestui vehicul a unei garanții pentru defecțiunile mecanice care pot afecta anumite piese ale vehiculului menționat nu pot fi considerate ca fiind atât de strâns legate încât să constituie o operațiune unică. Astfel, faptul de a aprecia separat asemenea prestații nu poate constitui, în sine, o descompunere artificială a unei operațiuni economice unice susceptibilă să afecteze funcționalitatea sistemului TVA-ului.

53 În aceste condiții, trebuie analizat dacă există motive specifice circumstanțelor în discuție în litigiul principal care să determine considerarea elementelor vizate ca fiind o operațiune unică (a se vedea în acest sens Hotărârea BG/ Leasing, C-224/11, EU:C:2013:15, punctul 40).

54 În această perspectivă, trebuie amintit în primul rând că, potrivit jurisprudenței Curții referitoare la noțiunea de operațiune unică, astfel cum a fost amintit la punctul 50 din prezenta hotărâre, o prestație este considerată accesorie unei prestații principale în special atunci când aceasta nu constituie pentru clientelă un scop în sine, ci mijlocul de a beneficia în cele mai bune condiții de serviciul principal (a se vedea Hotărârea BG/ Leasing, C-224/11, EU:C:2013:15, punctul 41).

55 Deși este adevărat că, mulțumită unei garanții precum cea în cauză în acțiunea principală, riscul pierderilor financiare cu care se confruntă cumpărătorul unui vehicul de ocazie este redus în raport cu riscul existent într-o situație în care o astfel de garanție lipsește, nu este mai puțin adevărat că această împrejurare decurge din însăși natura garanției. Or, împrejurarea menționată nu implică, prin ea însăși, faptul că trebuie să se considere că o astfel de prestație are un caracter accesoriu în raport cu vânzarea vehiculului de ocazie.

56 Astfel cum pare să reiasă din dosarul prezentat Curții, garanția în discuție în litigiul principal este acordată cumpărătorului unui vehicul de ocazie de către un operator independent de revânzătorul acestui vehicul și care nu este parte la vânzare, astfel încât, sub rezerva verificării de către instanța de trimitere, această garanție nu poate fi considerată ca fiind oferită de revânzător. În plus, cumpărătorul unui vehicul de ocazie poate achiziționa acest vehicul fără a încheia respectiva garanție și are de asemenea posibilitatea, fără intermedierea revânzătorului acestui vehicul, să încheie un contract de garanție cu o altă societate decât Mapfre warranty. În fine, rezultat din cartea de garanție prezentată Curții în vederea de guvernul francez că Mapfre warranty își rezervă în anumite împrejurări dreptul de a rezilia contractul de garanție, fără ca o astfel de reziliere să afecteze contractul de vânzare a vehiculului.

57 În aceste condiții și sub rezerva verificării de către instanța de trimitere, o garanție precum cea în discuție în litigiul principal nu pare atât de strâns legată de vânzarea vehiculelor de ocazie încât aceste două operațiuni, care sunt în plus furnizate de doi prestatori diferiți, să constituie o prestație economică indivizibilă, a cărei descompunere ar avea caracter artificial. În consecință, acestea trebuie în principiu să fie considerate operațiuni distincte și independente în scopuri de TVA.

58 Având în vedere ansamblul considerațiilor de mai sus, trebuie să se răspundă la întrebarea adresată că articolul 13 secțiunea B litera (a) din A șasea directivă trebuie interpretat în sensul că prestarea de servicii care constă în faptul că un operator economic independent de revânzătorul unui vehicul de ocazie oferă o garanție, în schimbul plății unei sume forfetare, care acoperă

defec?iunea mecanic? a anumitor piese ale acestui autovehicul constituie o opera?iune de asigurare scutit? în sensul acestei dispozi?ii. Revine instan?ei de trimitere sarcina de a verifica dac?, în împrejur?ri precum cele din cauzele principale, prestarea de servicii în discu?ie în litigiul principal este o astfel de prestare. Furnizarea unei astfel de presta?ii ?i vânzarea vehiculului de ocazie trebuie în principiu considerate presta?ii distincte ?i independente, care trebuie tratate separat din punctul de vedere al TVA?ului. Revine instan?ei de trimitere sarcina de a determina dac?, având în vedere împrejur?rile specifice ale cauzelor principale, vânzarea unui vehicul de ocazie ?i garan?ia furnizat? de un operator economic independent de revânz?torul acestui vehicul pentru defec?iunea mecanic? ce poate afecta anumite piese ale acestuia sunt legate între ele în a?a m?sur? încât trebuie s? se considere c? acestea constituie o opera?iune unic? sau dac?, dimpotriv?, constituie opera?iuni independente.

Cu privire la cheltuielile de judecat?

59 Întrucât, în privin?a p?r?ilor din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instan?a de trimitere, este de competen?a acesteia s? se pronun?e cu privire la cheltuielile de judecat?. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observa?ii Cur?ii, altele decât cele ale p?r?ilor men?ionate, nu pot face obiectul unei ramburs?ri.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a cincea) declar?:

Articolul 13 alineatul (5) din A ?asea directiv? 77/388/CEE a Consiliului din 17 mai 1977 privind armonizarea legisla?iilor statelor membre referitoare la impozitele pe cifra de afaceri – sistemul comun al taxei pe valoarea ad?ugat?: baza unitar? de evaluare, astfel cum a fost modificat? prin Directiva 91/680/CEE a Consiliului din 16 decembrie 1991, trebuie interpretat în sensul c? prestarea de servicii care const? în faptul c? un operator economic independent de revânz?torul unui vehicul de ocazie ofer? o garan?ie, în schimbul pl??ii unei sume forfetare, care acoper? defec?iunea mecanic? a anumitor piese ale acestui autovehicul constituie o opera?iune de asigurare scutit? în sensul acestei dispozi?ii. Revine instan?ei de trimitere sarcina de a verifica dac?, în împrejur?ri precum cele din cauzele principale, prestarea de servicii în discu?ie în litigiul principal este o astfel de prestare. Furnizarea unei astfel de presta?ii ?i vânzarea vehiculului de ocazie trebuie în principiu considerate presta?ii distincte ?i independente, care trebuie tratate separat din punctul de vedere al taxei pe valoarea ad?ugat?. Revine instan?ei de trimitere sarcina de a determina dac?, având în vedere împrejur?rile specifice ale cauzelor principale, vânzarea unui vehicul de ocazie ?i garan?ia furnizat? de un operator economic independent de revânz?torul acestui vehicul pentru defec?iunea mecanic? ce poate afecta anumite piese ale acestuia sunt legate între ele în a?a m?sur? încât trebuie s? se considere c? acestea constituie o opera?iune unic? sau dac?, dimpotriv?, constituie opera?iuni independente.

Semn?turi

* Limba de procedur?: franceza.