

62015CJ0552

HOTĂRÂREA CURȚII (Marea Cameră)

19 septembrie 2017 (*1)

„Neîndeplinirea obligațiilor de către un stat membru – Libera prestare a serviciilor – Autovehicule – Închirierea sau leasingul unui autovehicul de către o persoană care are reședința într-un stat membru de la un furnizor stabilit în alt stat membru – Taxă de înmatriculare – Plata integrală a taxei la momentul înmatriculării – Condiții de rambursare a taxei – Proporzionalitate”

În cauza C-552/15,

având ca obiect o acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor formulată în temeiul articolului 258 TFUE, introdusă la 23 octombrie 2015,

Comisia Europeană, reprezentată de M. Wasmeier și de J. Tomkin, în calitate de agenți, cu domiciliul ales în Luxemburg,

reclamantă,

împotriva

Irlandei, reprezentată de E. Creedon, de L. Williams și de A. Joyce, în calitate de agenți, asistați de M. Collins, SC, de S. Kingston și de C. Daly, BL, cu domiciliul ales în Luxemburg,

pârâtă,

CURTEA (Marea Cameră),

compusă din domnul K. Lenaerts, președinte, domnul A. Tizzano, vicepreședinte, domnii L. Bay Larsen, T. von Danwitz și J. L. da Cruz Vilaça, președinți de cameră, domnii E. Levits (raportor), J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev, doamna C. Toader, domnii M. Safjan, E. Jarašiūnas, C. G. Fernlund, C. Vajda, S. Rodin și F. Biltgen, judecători,

avocat general: domnul M. Szpunar,

grefier: doamna L. Hewlett, administrator principal,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 22 noiembrie 2016,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 2 martie 2017,

pronunță prezenta

Hotărâre

1

Prin cererea introductivă, Comisia Europeană solicită Curții să constate că, prin impunerea în sarcina unui rezident irlandez a obligației de a achita integral taxa de înmatriculare a vehiculelor (Vehicle Registration Tax) la momentul înmatriculării unui autovehicul luat în leasing sau închiriat în alt stat membru, Irlanda a lua în considerare durata utilizării aceluși vehicul, în cazul în care acesta

nici nu este destinat să fie utilizat în principal cu titlu permanent în Irlanda, nici nu este utilizat astfel în fapt și prin stabilirea unor condiții pentru rambursarea taxei menționate care depășesc ceea ce este strict necesar și proporțional, Irlanda nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 56 TFUE.

Cadrul juridic

2

Articolul 131 alineatul (4) din Finance Act 1992 (Legea finanțelor din 1992), astfel cum a fost modificat ultima dată prin Finance Act 2014 (Legea finanțelor din 2014), în vigoare la data expirării termenului care figurează în avizul motivat suplimentar, prevede:

„Nicio persoană nu poate avea în posesia sau în grija sa, după 1 ianuarie 1993, un vehicul neînmatriculat sau un vehicul convertit pentru care indicațiile prevăzute pentru conversie nu au fost declarate la administrația fiscală [(Commissioners)], cu excepția cazului în care este vorba despre o persoană autorizată sau dacă vehiculul face obiectul unei scutiri în temeiul articolului 135 în vigoare la ora actuală ori dacă este vorba despre un vehicul vizat la articolul 143 alineatul (3) sau scutit de obligația de înmatriculare potrivit articolului 135 A.”

3

Articolul 132 alineatul (1) din Legea finanțelor din 1992 prevede:

„Sub rezerva dispozițiilor prezentului capitol și a reglementărilor subsecvente, cu efect și începând cu 1 ianuarie 1993, o acciză, denumită taxă de înmatriculare a vehiculelor, este impusă, percepută și plătită în cuantumul adecvat dintre cele menționate la alineatul (3):

(a)

la înmatricularea vehiculului și

(b)

la depunerea declarației menționate la articolul 131 alineatul (3).”

4

Potrivit articolului 132 alineatul (2) din Legea finanțelor din 1992, datorează și trebuie să plătească taxa de înmatriculare a vehiculelor (denumită în continuare „taxa de înmatriculare”) persoana care înmatriculează vehiculul, la momentul înmatriculării acestuia.

5

Cuquantumul taxei de înmatriculare care trebuie plătită se calculează pentru vehiculele standard, conform articolelor 132 și 133 din Legea finanțelor din 1992, pe baza:

—

prețului de vânzare a vehiculului pe piața liberă (open market selling price) definit la articolul 133 alineatul (3) din Legea finanțelor din 1992, ca fiind prețul pe care vehiculul „l-ar putea atinge în mod rezonabil într-o vânzare fără legătură de dependență [...] pe piața liberă cu anunțul din Irlanda”. Când calculează prețul de vânzare a vehiculului de ocazie pe piața liberă, administrația fiscală ia în general în considerare o întreagă serie de parametri și consultă liste de prețuri, cataloage de vânzări, precum și site-uri internet;

—

nivelului de emisii de dioxid de carbon ale vehiculului în cauză, în condițiile în care vehiculele cele mai poluante (mai mult de 225g/km) sunt supuse unei taxe de înmatriculare echivalente cu 36 % din prețul de vânzare pe piața liberă, dar nu mai puțin de 720 de euro, în conformitate cu tabelul care figurează la articolul 132 din Legea finanțelor din 1992.

6

Anumite categorii de vehicule și de persoane sunt scutite de obligația de a plăti taxa de înmatriculare. Astfel, conform articolului 135 alineatul (1) literele (a)-(d) din Legea finanțelor din 1992, sunt scutite vehiculele importate temporar de nerezidenți pentru uzul lor profesional sau privat, de rezidenți în beneficiul unui angajator stabilit în alt stat membru care le furnizează un vehicul sau de rezidenți care desfășoară o activitate independentă exclusiv sau în principal în alt stat membru, precum și vehiculele cu destinație specială, care nu sunt menite să fie utilizate într-un loc public.

7

Cu excepția scutirilor, toate vehiculele importate în Irlanda trebuie să fi fost înmatriculate, iar taxa de înmatriculare să fi fost plătită în termen de 30 de zile din ziua următoare sosirii vehiculului pe teritoriul irlandez, după inspecția de preînmatriculare a vehiculului efectuată de National Car Testing Service (Serviciul național de inspecție tehnică auto, Irlanda). O astfel de obligație vizează, printre altele, vehiculele importate luate în leasing sau închiriate în alt stat membru.

8

Articolul 135 D din Legea finanțelor din 1992 privind rambursarea cuantumurilor taxei de înmatriculare a vehiculelor la exportul anumitor vehicule a fost introdus prin Finance Act 2012 (Legea finanțelor din 2012) și este aplicabil de la 8 aprilie 2013. Articolul 135 D alineatul (2) litera (b) din Legea finanțelor din 1992 a fost însă introdus prin Legea finanțelor din 2014. Astfel modificat, articolul 135 D din Legea finanțelor din 1992 prevede:

„(1) Administrația fiscală poate rambursa unei persoane o parte din taxa de înmatriculare a vehiculelor al cărei cuantum se calculează în conformitate cu dispozițiile prezentului articol pe baza prețului de vânzare pe piața liberă a unui vehicul care a fost retras din stat, în cazul în care:

(a)

acest vehicul intră în categoria M1;

(b)

acest vehicul a fost înmatriculat potrivit articolului 131 și cu condiția ca taxa de înmatriculare a vehiculelor să fi fost achitată;

(c)

vehiculul a fost, imediat înainte de retragerea sa, înmatriculat potrivit articolului 131;

(d)

în termen de 30 de zile înainte de retragerea sa:

(i)

vehiculul și toate documentele menționate la literele (b) sau (c) și,

(ii)

dacă este cazul, un certificat de inspecție valabil [...] pentru acel vehicul

au fost examinate de o persoană competentă care a decis în sensul conformității tuturor elementelor pertinente;

(e)

la momentul examinării elementelor menționate la litera (d), prețul de vânzare a vehiculului pe piața liberă, și anume prețul menționat la alineatul (2), nu este mai mic de 2000 de euro și

(f)

sunt respectate cerințele prevăzute la alineatul (3).

(2) Quantumul taxei de înmatriculare a vehiculelor care trebuie rambursat:

(a)

se calculează prin referire la prețul de vânzare a vehiculului pe piața liberă (astfel cum a fost stabilit de administrația fiscală) la momentul examinării menționate la alineatul (1) litera (d) și

(b)

include o sumă care se calculează cu ajutorul uneia sau mai multor formule sau al altor metode de calcul susceptibile să fie stabilite de ministru prin norme administrative adoptate de acesta potrivit dispozițiilor articolului 141.

(3) Cererea de rambursare a unui quantum din taxa de înmatriculare a vehiculelor în temeiul prezentului articol trebuie introdusă în conformitate cu modalitățile și cu formatul aprobate de administrația fiscală și trebuie să fie însoțită:

(a)

de documente de natură să demonstreze administrației fiscale corespunzător cerințelor legale că vehiculul a fost retras din stat în termen de 30 de zile după examinarea sa în temeiul prezentului articol și

(b)

de dovada c? vehiculul a fost înmatriculat apoi în alt stat membru sau a fost exportat definitiv în afara Uniunii Europene.

(4) Cuantumul taxei de înmatriculare a vehiculelor calculat în scopul rambursării în temeiul prezentului articol pentru un anumit vehicul trebuie redus pentru a lua în considerare:

(a)

cuantumul net al oricărei reduceri sau al oricărei rambursări a acestei taxe acordate anterior pentru vehicul în temeiul prezentului capitol ?i

(b)

costuri administrative care se ridică la 500 de euro.

(5) Orice rambursare a taxei de înmatriculare a vehiculelor în temeiul prezentului articol se va face pe numele persoanei care figurează, la momentul examinării menționate la alineatul (1) litera (d), în registrele ținute conform articolului 60 din Finance Act 1993 [(Legea finanțelor din 1993)].”

9

Procentul din prețul de vânzare pe piața liberă care servește drept bază de calcul pentru rambursarea taxei menționate la articolul 135 D alineatul (2) din Legea finanțelor din 1992 depinde de nivelul de emisii de dioxid de carbon ale vehiculului, la fel cum acest parametru determină cuantumul taxei de înmatriculare perceput inițial.

10

În conformitate cu Vehicle Registration and Taxation Regulations 2015 (Regulamentul de înmatriculare și de taxare a vehiculelor din 2015, denumit în continuare „Regulamentul de punere în executare din 2015”), adoptat la 17 decembrie 2015 și intrat în vigoare la 1 ianuarie 2016, cuantumul rambursării menționate la articolul 135 D alineatul (2) litera (b) din Legea finanțelor din 1992 se calculează prin înmulțirea cuantumului taxei de înmatriculare a vehiculelor calculat conform articolului 135 D alineatul (2) litera (a) din această lege cu o rată de referință care corespunde ratei interbancare pentru euro (euribor) pe 12 luni.

11

În temeiul articolului 49 din Finance Act 2015 (Legea finanțelor din 2015), cuantumul costurilor administrative prevăzut la articolul 135 D alineatul (4) litera (b) din Legea finanțelor din 1992 a fost redus la 100 de euro începând cu 1 ianuarie 2016.

Procedura precontencioasă și procedura în fața Curții

12

În urma unui schimb de scrisori inițiat în luna ianuarie a anului 2003, precum și a unei reuniuni cu autoritățile irlandeze având ca obiect respectarea, de către sistemul irlandez al taxei de înmatriculare, a principiilor enunțate în Hotărârea din 21 martie 2002, Cura Anlagen (C-451/99, EU:C:2002:195), și în Hotărârea din 15 septembrie 2005, Comisia/Danemarca (C-464/02, EU:C:2005:546), Comisia a trimis Irlandei, la 27 ianuarie 2011, o scrisoare de punere în întârziere. În aceasta, Comisia indică faptul că, prin obligarea unui rezident irlandez la plata unei taxe de înmatriculare, cu ocazia înmatriculării unui autovehicul luat în leasing sau închiriat în alt stat

membru, f?r? a lua în considerare durata utiliz?rii autovehiculului ?i f?r? ca rezidentul în discu?ie s? aib? dreptul la scutire sau la rambursare, în cazul în care vehiculul nici nu este destinat s? fie utilizat în principal cu titlu permanent în Irlanda, nici nu este utilizat astfel în fapt, Irlanda nu ?i?a îndeplinit obliga?iile care îi revin în temeiul articolelor 56-62 TFUE.

13

În r?spunsul s?u la scrisoarea de punere în întârziere, datat 26 mai 2011, Irlanda a contestat pretinsa incompatibilitate a legisla?iei sale cu dreptul Uniunii. De?i au admis c? aplicarea taxei de înmatriculare vehiculelor închiriate sau luate în leasing ar putea fi considerat? un eventual obstacol în calea liberei prest?ri a serviciilor, autorit??ile irlandeze au sus?inut c? o asemenea legisla?ie era justificat? de motive care ?in de alegerea, f?cut? de Irlanda, a re?edin?ei drept criteriu pentru exercitarea competen?elor sale de taxare, ca de altfel ?i de motive legate de protec?ia mediului, de protejarea concuren?ei, precum ?i de coeren?a ?i de eficacitatea regimului taxei de înmatriculare. Irlanda a subliniat c? o modificare a sistemului taxei de înmatriculare ar conferi un avantaj concuren?ial întreprinderilor de leasing de autovehicule stabilite în Irlanda de Nord, unde taxa de înmatriculare era mai sc?zut?, ?i i?ar stimula astfel pe reziden?ii irlandezi s? utilizeze vehicule provenite din str?in?tate, ceea ce ar aduce prejudicii comer?ului na?ional cu vehicule ?i ar cauza pierderi fiscale semnificative.

14

Întrucât nu a fost convins? de argumentele prezentate de Irlanda, Comisia a emis, la 27 octombrie 2011, un aviz motivat în care era reluat? analiza expus? în scrisoarea de punere în întârziere.

15

Prin scrisoarea din 10 ianuarie 2012, autorit??ile irlandeze au informat Comisia c? urmau s? instituie un sistem de rambursare care s? permit? solicitan?ilor care au pl?tit integral taxa de înmatriculare s? ob?in? rambursarea p?r?ii în exces din aceasta. Prin scrisoarea din 10 aprilie 2012, autorit??ile men?ionate au comunicat Comisiei textul Legii finan?elor din 2012, care instituia un astfel de sistem, precizând totodat? c? regulamentul de punere în aplicare a acestei legi nu era înc? adoptat. Sistemul de rambursare a intrat în vigoare în Irlanda la 8 aprilie 2013.

16

Într?o scrisoare adresat? autorit??ilor irlandeze la 26 septembrie 2013, Comisia a ar?tat c? sistemul irlandez al taxei de înmatriculare nu lua în considerare în mod corespunz?tor Ordonan?a din 29 septembrie 2010, VAV?Autovermietung (C?91/10, nepublicat?, EU:C:2010:558). Potrivit Comisiei, plata integral? a taxei de înmatriculare, f?r? a lua în considerare durata contractului de leasing, atunci când aceast? durat? putea fi stabilit?, era dispropor?ionat?, chiar dac? era prev?zut un sistem de rambursare a diferen?ei. Comisia a invitat, a?adar, autorit??ile irlandeze s? îi furnizeze informa?ii cu privire la m?surile pe care preconiza s? le adopte pentru a se conforma ordonan?ei men?ionate.

17

În urma unui schimb de scrisori, precum ?i a unei reuniuni cu autorit??ile irlandeze, Comisia a emis, la 11 iulie 2014, o scrisoare suplimentar? de punere în întârziere, reiterându??i pozi?ia cu privire la concluziile care decurg din Ordonan?a din 29 septembrie 2010, VAV?Autovermietung (C?91/10, nepublicat?, EU:C:2010:558). Potrivit Comisiei, Irlanda nu î?i îndeplinea obliga?iile care îi reveneau în temeiul articolelor 56-62 TFUE, prin impunerea în sarcina reziden?ilor irlandezi, cu ocazia înmatricul?rii unui autovehicul luat în leasing sau închiriat în alt stat membru, a obliga?iei

de a achita integral taxa de înmatriculare datorat? pentru o înmatriculare permanent?, iar nu o sum? propor?ional? cu durata utiliz?rii respectivului vehicul în Irlanda, atunci când aceasta este prestabilit? ?i limitat?. În plus, condi?iile de rambursare a taxei achitate, ?i anume plata unor costuri administrative în cuantum de 500 de euro, efectuarea obligatorie a unor inspec?ii tehnice ?i eventuala pierdere a dobânzilor, în ansamblul lor, ar putea descuraja prestarea de servicii transfrontalier?.

18

În r?spunsul s?u la scrisoarea suplimentar? de punere în întârziere, datat 11 noiembrie 2014, Irlanda a indicat c? sistemul taxei de înmatriculare era adecvat ?i propor?ional ?i c? acesta respecta cerin?ele prev?zute la articolul 56 TFUE. Acest stat membru a subliniat în special c? legisla?ia irlandez? era foarte diferit? de legisla?ia neerlandez? pe care o viza Ordonan?a din 29 septembrie 2010, VAV?Autovermietung (C?91/10, nepublicat?, EU:C:2010:558), c? rambursarea era obligatorie, atunci când erau îndeplinite condi?iile legale ?i c? Irlanda era pe cale s? adopte m?suri care s? prevad? plata de dobânzi la sumele rambursate.

19

La 26 februarie 2015, Comisia a adoptat un aviz motivat suplimentar, prin care ?i?a reiterat pozi?ia exprimat? în scrisoarea suplimentar? de punere în întârziere, potrivit c?reia plata cuantumului integral al taxei de înmatriculare, chiar înso?it? de un mecanism de rambursare, era dispropor?ionat?, în condi?iile în care durata utiliz?rii era cunoscut? în mod anticipat. În plus, costurile administrative de 500 de euro ar fi dispropor?ionate ?i, împreun? cu eventuala pierdere a dobânzilor ?i cu obliga?ia de a efectua o inspec?ie tehnic?, ar neutraliza o parte semnificativ? a ramburs?rii. Comisia a invitat, a?adar, Irlanda s? se conformeze avizului motivat suplimentar în termen de dou? luni de la primire, care a intervenit la 27 februarie 2015.

20

Prin scrisoarea din 27 aprilie 2015, Irlanda ?i?a men?inut punctul de vedere potrivit c?ruia legisla?ia sa era conform? cu dreptul Uniunii. Acest stat membru a precizat în plus c? articolul 135 D alineatul (2) litera (b) din Legea finan?elor din 1992, în versiunea rezultat? din Legea finan?elor din 2014, prevedea de atunci plata unor dobânzi ?i c? dispozi?iile de punere în aplicare aferente intrau în vigoare la 1 ianuarie 2016. Irlanda a informat de asemenea Comisia cu privire la inten?ia sa de a reduce cuantumul costurilor administrative de la 500 de euro la 100 de euro.

21

Întrucât a apreciat c?, la expirarea termenului stabilit în avizul motivat suplimentar, legisla?ia în vigoare în Irlanda era în continuare neconform? cu dreptul Uniunii, Comisia a introdus prezenta ac?iune.

22

Irlanda a solicitat Cur?ii, în temeiul articolului 16 al treilea paragraf din Statutul Cur?ii de Justi?ie a Uniunii Europene, ca aceasta s? se întruneasc? în Marea Camer?.

Cu privire la ac?iune

Cu privire la regularitatea procedurii de constatare a neîndeplinirii obliga?iilor

Argumenta?ia p?r?ilor

F?r? a invoca în mod formal inadmisibilitatea ac?iunii, Irlanda arat? c?, prin comportamentul s?u în cadrul procedurii precontencioase, precum ?i la momentul introducerii ac?iunii, Comisia a înc?lcat principiul cooper?rii loiale prev?zut la articolul 4 alineatul (3) TUE, precum ?i principiul general al bune administr?ri prev?zut la articolul 41 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, ?i nu i?a respectat dreptul la ap?rare.

Astfel, mai întâi, dup? ce a admis c? un sistem de rambursare poate fi compatibil cu articolul 56 TFUE, Comisia ?i?ar fi schimbat pozi?ia în cursul anului 2013, întemeindu-se pe Ordonan?a din 29 septembrie 2010, VAV?Autovermietung (C?91/10, nepublicat?, EU:C:2010:558), pentru a respinge începând de la acel moment însu?i principiul unui astfel de sistem de rambursare în contextul aplic?rii transfrontaliere a unei taxe na?ionale de înmatriculare. Or, o asemenea schimbare a pozi?iei Comisiei în ceea ce prive?te cerin?ele pe care aceasta le deduce din articolul 56 TFUE s?ar fi produs în condi?iile în care nu ar fi intervenit nicio modificare pertinent? în jurispruden??, iar legisla?ia Irlandei ar fi evoluat în mai multe rânduri pentru a se conforma cerin?elor ini?iale ale Comisiei.

În continuare, cererea introductiv? ar fi fost formulat? prematur ?i ar ignora unele dintre modific?rile aduse legisla?iei irlandeze, în special plata dobânzilor prev?zut? de Legea finan?elor din 2014. Astfel, Irlanda remarc? faptul c?, chiar înainte de depunerea cererii introductive, intervenit? la 23 octombrie 2015, Comisia fusese informat? cu privire la faptul c?, începând cu 1 ianuarie 2016, ar intra în vigoare atât Regulamentul de punere în executare din 2015 privind modalit??ile de calcul al dobânzilor în caz de rambursare, cât ?i Legea finan?elor din 2015 care prevedea reducerea la 100 de euro a cuantumului costurilor administrative.

În sfâr?it, pozi?ia Comisiei, astfel cum a fost prezentat? în cererea sa introductiv?, ar fi în continuare ambigu? în special în ceea ce prive?te aspectul dac? concluziile sale se întemeiaz? pe un singur motiv sau pe dou? motive distincte, unul bazat pe inexisten?a unui mecanism de plat? propor?ional? a taxei de înmatriculare, cel?lalt pe faptul c? condi?iile prev?zute pentru rambursarea acestei taxe dep??esc ceea ce este strict necesar ?i propor?ional. În consecin??, ar fi foarte dificil pentru Irlanda s? î?i exercite dreptul la ap?rare.

Comisia susține în replică faptul că nici nu a dovedit incoerență, nici nu și-a modificat poziția prin aceea că a procedat, în lumina măsurilor adoptate recent de Irlanda, la o nouă evaluare a conformității sistemului irlandez al taxei de înmatriculare cu dreptul Uniunii. Mai general, aceasta arată că, la expirarea termenului stabilit în avizul motivat suplimentar, Irlanda nu adoptase măsurile necesare pentru a asigura conformitatea legislației sale cu dreptul Uniunii. Astfel, articolul 135 D alineatul (2) litera (b) din Legea finanțelor din 1992, rezultat din Legea finanțelor din 2014, s-ar limita la a prevedea eventuala adoptare ulterioară a unor norme privind plata unor dobânzi și nu se poate considera că instituie un sistem complet sau operațional pentru o asemenea plată. Desigur, astfel de norme ar fi fost adoptate în cele din urmă prin intermediul Regulamentului de punere în executare din 2015, dar acesta a fost adoptat numai la 17 decembrie 2015, respectiv mult după expirarea termenului stabilit în avizul motivat suplimentar.

Aprecierea Curții

28

Dintr-o jurisprudență constantă a Curții rezultă că procedura precontencioasă are ca scop să acorde statului membru vizat posibilitatea, pe de o parte, de a se conforma obligațiilor sale care decurg din dreptul Uniunii și, pe de altă parte, de a invoca în mod util mijloacele sale de apărare împotriva motivelor formulate de Comisie (Hotărârea din 10 mai 2001, Comisia/Țările de Jos, C-152/98, EU:C:2001:255, punctul 23, Hotărârea din 5 noiembrie 2002, Comisia/Germania, C-476/98, EU:C:2002:631, punctul 46, Hotărârea din 8 aprilie 2008, Comisia/Italia, C-337/05, EU:C:2008:203, punctul 19, și Hotărârea din 7 aprilie 2011, Comisia/Portugalia, C-20/09, EU:C:2011:214, punctul 18).

29

Regularitatea acestei proceduri constituie o garanție esențială prevăzută de Tratatul FUE nu numai pentru protejarea drepturilor statului membru în cauză, ci și pentru a se asigura că eventuala procedură contencioasă va avea ca obiect un litigiu clar definit. Din această finalitate rezultă că scrisoarea de punere în întârziere are ca scop, pe de o parte, să delimiteze obiectul litigiului și să indice statului membru, care este invitat să își prezinte observațiile, elementele necesare pentru pregătirea apărării și, pe de altă parte, să îi permită acestuia să se conformeze înainte de a fi sesizat Curtea (Hotărârea din 10 aprilie 2008, Comisia/Italia, C-442/06, EU:C:2008:216, punctul 22).

30

În speță, în ceea ce privește argumentul potrivit căruia Comisia și-ar fi schimbat, în cursul procedurii precontencioase, poziția în ceea ce privește compatibilitatea cu dreptul Uniunii a unui sistem de taxare cu rambursare subsecventă, trebuie să se arate că această instituție a imputat inițial Irlandei, atât în scrisoarea de punere în întârziere, cât și în avizul motivat, că a impus oricărui rezident irlandez o obligație de plată a taxei de înmatriculare, cu ocazia înmatriculării unui autovehicul luat în leasing sau închiriat în alt stat membru, fără a lua în considerare durata utilizării acelui vehicul și fără ca rezidentul în cauză să aibă dreptul la scutire sau la rambursare, în cazul în care vehiculul nici nu este destinat să fie utilizat în principal cu titlu permanent în Irlanda, nici nu este utilizat astfel în fapt.

31

Aceste motive se raportau la stadiul legislației irlandeze astfel cum era în vigoare la datele la care a fost trimisă acea scrisoare de punere în întârziere și la care a fost emis avizul motivat

menționat, întrucât legislația respectivă nu prevedea niciun mecanism de rambursare a taxei de înmatriculare. Din aceste motive, din conținutul scrisorii de punere în întârziere și din avizul motivat nu se poate deduce totuși că Comisia ar fi făcut o apreciere juridică cu privire la compatibilitatea cu articolul 56 TFUE a unui sistem de prelevare a taxei cu rambursare ulterioară.

32

În urma intrării în vigoare, la 8 aprilie 2013, a unui sistem de rambursare a taxei de înmatriculare, Comisia a emis, la 11 iulie 2014, o scrisoare suplimentară de punere în întârziere, stabilinduși acestui stat membru un nou termen pentru a-și prezenta observațiile, înainte de a-și adresa, la 26 februarie 2015, un aviz motivat suplimentar întemeiat pe aceleași motive cu cele care figurează în scrisoarea suplimentară de punere în întârziere. Comisia considera în avizul respectiv că perceperea cuantumului integral al taxei, chiar însoțit de un mecanism de rambursare, era disproporționat, atunci când durata utilizării era cunoscută în mod anticipat. Ea adăuga că și costurile administrative de 500 de euro erau disproporționate și că, împreună cu eventuala pierdere a dobânzilor și cu obligația de a efectua o inspecție tehnică, acestea ar neutraliza o parte semnificativă a rambursării.

33

Întrucât Comisia a trimis Irlandei o scrisoare suplimentară de punere în întârziere, acordânduși acestui stat membru un nou termen pentru a-și prezenta observațiile, înainte de a-și adresa un aviz motivat suplimentar întemeiat pe aceleași motive ca cele care figurează în această scrisoare, această instituție nu a adus atingere dreptului la apărare al Irlandei, ea fiind astfel pusă în întârziere pentru a-și pregăti apărarea.

34

În ceea ce privește pretinsa încălcare a principiului cooperării loiale și a principiului bunei administrări prin alegerea datei de introducere a acțiunii, este necesar să se amintească, pe de o parte, că revine Comisiei sarcina de a aprecia oportunitatea introducerii unei acțiuni împotriva unui stat membru, de a stabili dispozițiile pe care acesta le-ar fi încălcat și de a alege momentul în care va iniția împotriva acestuia procedura de constatare a neîndeplinirii obligațiilor, considerentele care determină această alegere neputând afecta admisibilitatea acțiunii formulate (Hotărârea din 1 iunie 1994, Comisia/Germania, C-317/92, EU:C:1994:212, punctul 4, Hotărârea din 18 iunie 1998, Comisia/Italia, C-35/96, EU:C:1998:303, punctul 27, Hotărârea din 1 februarie 2001, Comisia/Franța, C-333/99, EU:C:2001:73, punctul 24, și Hotărârea din 8 decembrie 2005, Comisia/Luxemburg, C-33/04, EU:C:2005:750, punctul 66). Astfel, Comisia dispune de puterea de a aprecia data la care poate fi oportună formularea unei acțiuni, iar controlul unei astfel de aprecieri nu este, în principiu, de competența Curții (Hotărârea din 10 mai 1995, Comisia/Germania, C-422/92, EU:C:1995:125, punctul 18, și Hotărârea din 4 martie 2010, Comisia/Italia, C-297/08, EU:C:2010:115, punctul 87).

35

Pe de altă parte, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, existența unei neîndepliniri a obligațiilor trebuie să fie apreciată în funcție de situația statului membru astfel cum se prezenta aceasta la momentul expirării termenului stabilit în avizul motivat, astfel încât schimbările intervenite ulterior nu pot fi luate în considerare de Curte (Hotărârea din 19 iunie 2003, Comisia/Franța, C-161/02, EU:C:2003:367, punctul 9, Hotărârea din 20 mai 2010, Comisia/Spania, C-158/09, nepublicată, EU:C:2010:292, punctul 7, și Hotărârea din 28 octombrie 2010, Comisia/Lituania, C-350/08, EU:C:2010:642, punctul 30).

În consecință, în cazul în care, la momentul expirării termenului stabilit în avizul motivat, Comisia apreciază că un stat membru nu și-a îndeplinit obligațiile, normele prevăzute la articolul 258 TFUE trebuie să se aplice fără să fie impusă Comisiei obligația de a respecta un anumit termen (a se vedea în acest sens Hotărârea din 28 octombrie 2010, Comisia/Lituania, C-350/08, EU:C:2010:642, punctele 33 și 34, precum și jurisprudența citată, și Hotărârea din 16 aprilie 2015, Comisia/Germania, C-591/13, EU:C:2015:230, punctul 14).

Argumentul Irlandei cu privire la introducerea pretins prematură a prezentei acțiuni trebuie să fie, prin urmare, înlăturat.

În sfârșit, în ceea ce privește pretinsa ambiguitate a obiectului prezentei acțiuni, trebuie amintit că, conform articolului 120 litera (c) din Regulamentul de procedură și jurisprudenței referitoare la această dispoziție, orice cerere de sesizare trebuie să indice obiectul litigiului, motivele și argumentele invocate, precum și o expunere sumară a acestor motive. Această indicație trebuie să fie suficient de clară și de precisă pentru a permite părților să își pregătească apărarea, iar Curții să își exercite controlul. Rezultă că elementele esențiale de fapt și de drept pe care se întemeiază o acțiune trebuie să reiasă în mod coerent și comprehensibil din textul cererii introductive înseși, iar concluziile acesteia din urmă trebuie să fie formulate în mod neechivoc, pentru a evita ca Curtea să se pronunțe ultra petita sau să omită să se pronunțe asupra unei critici (Hotărârea din 11 iulie 2013, Comisia/Republica Cehă, C-545/10, EU:C:2013:509, punctul 108 și jurisprudența citată, Hotărârea din 23 februarie 2016, Comisia/Ungaria, C-179/14, EU:C:2016:108, punctul 141, precum și Hotărârea din 22 septembrie 2016, Comisia/Republica Cehă, C-525/14, EU:C:2016:714, punctul 16).

În speță, trebuie să se constate că acțiunea formulată de Comisie privește sistemul irlandez al taxei de înmatriculare aplicabil autovehiculelor luate în leasing sau închiriate în alt stat membru, astfel cum era în vigoare la data expirării termenului stabilit în avizul motivat suplimentar.

Trebuie să se arate de asemenea că, în dispozitivul cererii de sesizare a instanței, Comisia a indicat în mod clar că imputa Irlandei, pe de o parte, că a impus rezidenților irlandezi obligația de a achita integral taxa de înmatriculare la momentul înmatriculării unui autovehicul luat în leasing sau închiriat în alt stat membru, fără a lua în considerare durata utilizării acelui vehicul, în cazul în care vehiculul nici nu este destinat să fie utilizat în principal cu titlu permanent în Irlanda, nici nu este utilizat astfel în fapt, și, pe de altă parte, că a stabilit modalități de rambursare a acestei taxe care depășesc ceea ce este strict necesar și proporțional. Or, aceste motive corespund cu cele care figurau în scrisoarea suplimentară de punere în întârziere, precum și în avizul motivat suplimentar. Deci este adevărat că, în motivarea cererii de sesizare a instanței, Comisia a făcut referire în mai multe rânduri la sistemul taxei de înmatriculare în ansamblul său, aceasta a efectuat totuși o analiză separată atât a obligației de plată integrală a taxei de înmatriculare, cât și a modalităților de rambursare a sa și a precizat, în special la punctul 29 din cererea introductivă, că aceste măsuri, luate separat și în special în cazul în care erau coroborate, constituiau o restricție privind libera prestare a serviciilor.

41

Argumentul referitor la pretinsa ambiguitate a obiectului prezentei acțiuni trebuie să fie, prin urmare, respins.

42

Din considerațiile de mai sus rezultă că Irlanda nu poate susține în mod întemeiat că prezenta acțiune a fost introdusă cu încălcarea principiilor cooperării loiale și buneii administrări, precum și a principiului respectării dreptului la apărare.

Cu privire la fond

Argumentația părților

43

Comisia arată că sistemul irlandez al taxei de înmatriculare, în vigoare la expirarea termenului stabilit în avizul motivat suplimentar, este de natură să împiedice furnizarea și primirea serviciilor de leasing și de închiriere în mod disproporționat, cu încălcarea articolului 56 TFUE.

44

Mai întâi, obligația de a plăti integral, în mod anticipat, taxa de înmatriculare aplicabilă în cazul înmatriculării definitive, indiferent care este durata reală a utilizării preconizate în Irlanda și atunci când durata leasingului sau a închirierii a fost stabilită cu precizie și este cunoscută în mod anticipat, ar genera o cheltuială de finanțare și de trezorerie disproporționată, întrucât cuantumul care trebuie plătit anticipat ar putea reprezenta aproape dublul cuantumului taxei datorate în mod real. Posibilitatea de a obține rambursarea taxei rămase după retragerea vehiculului din Irlanda nu ar repune în discuție această constatare și nu ar permite stabilirea unei distincții adecvate între importurile cu titlu definitiv și închirierile sau luarea în leasing pe termen scurt.

45

Apoi, o cerere de rambursare ar putea fi făcută numai la finalul unei proceduri care implică o inspecție tehnică obligatorie a vehiculului, ceea ce ar determina costuri suplimentare, întrucât, potrivit normelor în vigoare la data expirării termenului prevăzut în avizul motivat suplimentar, persoana care înmatriculează vehiculul avea obligația de a plăti 500 de euro cu titlu de costuri

administrative aferente procedurii de rambursare.

46

În sfârșit, pe lângă cheltuiala de finanțare și de trezorerie pe care o implică obligația de a plăti integral în mod anticipat taxa de înmatriculare, precum și costul aferent inspecției tehnice și procedurii de rambursare, nu se prevedea la aceeași dată ca persoanele care închiriază sau iau în leasing vehicule să perceapă dobânzi la sumele reținute de autoritățile naționale pe durata închirierii sau a leasingului.

47

Aceste măsuri, luate separat și în special în cazul în care sunt coroborate, ar avea ca efect să facă închirierea și leasingul unor vehicule originare din alte state membre mai dificile decât închirierea sau leasingul unor vehicule de la întreprinderi stabilite în Irlanda.

48

În ceea ce privește, în special, obligația de a plăti integral în mod anticipat taxa de înmatriculare, Comisia arată că dintr-o jurisprudență constantă a Curții rezultă că, pentru a fi proporțional, o astfel de taxă trebuie să fie calculată cu luarea în considerare în mod corespunzător a duratei contractului de închiriere a vehiculului în cauză sau a duratei de utilizare a acestui vehicul pe rețeaua rutieră relevantă (Ordonanța din 27 iunie 2006, van de Coevering, C-242/05, EU:C:2006:430, punctele 31-33, Ordonanța din 22 mai 2008, İlhan, C-42/08, nepublicată, EU:C:2008:305, punctele 20 și 24, precum și Ordonanța din 29 septembrie 2010, VAV/Autovermietung, C-91/10, nepublicată, EU:C:2010:558, punctele 20, 21, 26 și 30). Or, regimul irlandez de rambursare a taxei de înmatriculare ar viza în esență înscrierea importului de vehicule pe termen scurt într-un sistem mai general de rambursare la export mai degrabă decât să garanteze în mod specific că importul de vehicule pentru perioade temporare prestabilite este taxat proporțional cu durata importului.

49

În pofida împrejurării că taxa de înmatriculare se calculează pe baza prețului de vânzare pe piața liberă și depinde, printre altele, de starea și de kilometrajul vehiculului, ar fi posibil să se instituie o taxă proporțională față de a pune în discuție obiectivele urmărite de autoritățile irlandeze, al cărei temei să îl constituie estimarea valorii pe piața liberă calculată în raport cu media kilometrajului și a amortizării vehiculului. Stabilirea definitivă a cuantumului taxei de înmatriculare ar interveni ulterior, la momentul exportului, și ar determina o rambursare sau o plată suplimentară, după cum prețul de vânzare pe piața liberă la momentul exportului s-ar dovedi mai mare sau mai mic decât cel luat în considerare la momentul perceperii inițiale a taxei. În cazul unei valori mai ridicate pe piața liberă, o taxă suplimentară ar putea fi aplicată, în principiu, în privința a doi debitori diferiți în cazul unei închirieri pe termen scurt, și anume locatorul și locatarul, și ar putea include, în caz de necesitate, reținerea vehiculului. Un astfel de sistem, chiar întemeiat pe estimări care necesită adaptări ulterioare, nu ar fi mai injust sau mai inechitabil decât un sistem care nu presupune, precum în speță, nicio deducere.

50

În plus, argumentele Irlandei prin care sunt invocate dificultăți practice ar fi lipsite de coerență. Astfel, dacă îngrijorarea Irlandei ar fi legată de riscul ca locatarul să rămână mai mult timp pe teritoriul irlandez, nu ar trebui să fie necesar să se recurgă la executarea extrateritorială, întrucât vehiculul care ar rămâne în Irlanda după data de expirare a leasingului ar fi în continuare prezent

pe teritoriul acestui stat membru. Nimic nu ar împiedica Irlanda să impună ca, la momentul înmatriculării vehiculului, să se facă dovada duratei limitate a contractului, de exemplu, prin solicitarea unei copii a acestui contract, și să efectueze, în continuare, controale cu privire la înmatricularea, precum și la respectarea altor obligații fiscale și normative aplicabile, cum sunt, de exemplu, obligația de a fi la zi cu plățile anuale de taxe și de asigurări auto.

51

În ceea ce privește costurile administrative, Comisia apreciază că este disproporționat să se impună ca cetățenii Uniunii care închiriază sau iau în leasing vehicule pentru perioade scurte să subvenționeze costurile de investiții necesare instituirii unui mecanism de rambursare la export, în special pentru a finanța costul inspecțiilor tehnice de care depinde această rambursare. Luarea în considerare a duratei utilizării ar permite să se evite ca vehiculele să fie supuse unor proceduri anevoioase de inspecție tehnică, precum și costurilor semnificative pe care astfel de proceduri le generează.

52

Irlanda arată că sistemul taxei de înmatriculare îndeplinește pe deplin cerințele prevăzute la articolul 56 TFUE, astfel cum a fost interpretat de Curte, în măsura în care, în special, excedentul taxei plătite face obiectul unei rambursări la momentul exportului și în măsura în care, de la 1 ianuarie 2016, această rambursare este completată de plata unor dobânzi și presupune numai costuri administrative modice de 100 de euro, care nu acoperă nici măcar costurile administrative suportate de Irlanda pentru punerea în aplicare a sistemului de rambursare la export. Sistemul taxei de înmatriculare ar fi, așadar, deopotrivă justificat și proporțional.

53

În această privință, în primul rând, articolul 56 TFUE, astfel cum a fost interpretat de Curte, nu ar interzice instituirea unor regimuri de rambursare la export care să nu fie discriminatorii în raport cu livrările transfrontaliere și în cadrul cărora orice restricție în calea circulației transfrontaliere este justificat și proporțional în lumina naturii regimului de taxe în discuție. Acest articol nu impunea în mod necesar un regim de scutiri prorata stabilite în mod anticipat.

54

Jurisprudența Curții ar fi fost stabilită în contextul unor sisteme naționale care exclud orice rambursare la export (Hotărârea din 21 martie 2002, Cura Anlagen, C-451/99, EU:C:2002:195, și Hotărârea din 23 februarie 2006, Comisia/Finlanda, C-232/03, nepublicată, EU:C:2006:128, Ordonanța din 27 iunie 2006, van de Coevering, C-242/05, EU:C:2006:430, și Ordonanța din 22 mai 2008, Ilhan, C-42/08, nepublicată, EU:C:2008:305, Hotărârea din 26 aprilie 2012, van Putten, C-578/10-C-580/10, EU:C:2012:246), sau al unor sisteme naționale care, deși prevăd o astfel de rambursare, cuantumul ei s-ar calcula pe baza duratei utilizării vehiculului pe teritoriul statului și ar exclude plata de dobânzi (Ordonanța din 29 septembrie 2010, VAV/Autovermietung, C-91/10, nepublicată, EU:C:2010:558).

55

Or, pe de o parte, Curtea nu ar fi declarat niciodată că regimurile de rambursare la export erau, în sine și în principiu, incompatibile cu articolul 56 TFUE. Dimpotrivă, aceasta ar fi recunoscut, în Ordonanța din 27 iunie 2006, van de Coevering (C-242/05, EU:C:2006:430), și în Hotărârea din 26 aprilie 2012, van Putten (C-578/10-C-580/10, EU:C:2012:246), că, în ceea ce privește taxarea vehiculelor închiriate sau luate în leasing, un regim de rambursare structurat în mod adecvat poate

fi conform cu principiul proporționalității.

56

Pe de altă parte, spre deosebire de cauzele în care s-au pronunțat deciziile menționate la punctul 54 din prezenta hotărâre, baza de impozitare a taxei de înmatriculare ar depinde nu de timpul cât vehiculul în cauză a stat în Irlanda, ci de starea și de kilometrajul acestuia. Astfel, la momentul importului, ar fi imposibil să se prevadă cuantumul exact al rambursării la export și să se efectueze calculul ex ante al taxei de înmatriculare datorate în mod efectiv în fiecare caz.

57

În al doilea rând, o modificare a sistemului taxei de înmatriculare în sensul preconizat de Comisie ar implica o modificare substanțială a modalităților de percepere a acestei taxe și ar conduce în special la înlocuirea, ca bază de calcul al acesteia, a prețului de vânzare a vehiculului pe piața liberă cu durata utilizării acestuia în rețeaua rutieră irlandeză sau cu prezența sa pe teritoriul irlandez.

58

Or, mai întâi, în condițiile în care taxarea vehiculelor nu este armonizată, iar statele membre își mențin libertatea de acțiune în această privință, Comisia ar urmări, prin prezenta procedură, să efectueze o armonizare a bazelor de calcul al taxelor de înmatriculare în statele membre. În continuare, baza de calcul aleasă de Irlanda ar avea ca obiect și ca efect să realizeze o corespondență între taxarea vehiculelor și utilizarea reală a acestora. Ea ar fi astfel conformă cu jurisprudența Curții, iar introducerea unei metode de calcul ex ante, pe baza utilizării anticipate mai degrabă decât a utilizării reale, ar fi lipsită de coerență. Rambursarea cu dobândă a excedentului taxei de înmatriculare la momentul exportului ar urmări să garanteze că contribuabilul plătește exact cuantumul corect al taxei și că nu este dezavantajat din punct de vedere financiar pentru că a achitat în mod anticipat cuantumul integral. În sfârșit, articolul 56 TFUE nu ar obliga statele membre să impună același cuantum al taxei persoanelor care își utilizează în mod intensiv vehiculul și celor care îl utilizează foarte puțin, sub pretextul că durata leasingului este aceeași, iar împrăjurarea că ar fi teoretic posibil ca luarea în considerare a utilizării efective și a stării vehiculului la momentul exportului să fie înlocuită cu o scutire stabilită în mod anticipat întemeiată pe durata utilizării ar fi în această privință lipsită de pertinență, ca de altfel și eventuala existență, în alte state membre, a unor regimuri fiscale întemeiate pe durata utilizării.

59

În al treilea rând, o modificare a sistemului taxei de înmatriculare în sensul preconizat de Comisie ar împiedica realizarea în Irlanda a obiectivelor urmărite de această taxă. Aceste obiective ar consta, mai întâi, în compensarea efectelor exterioare ale utilizării vehiculelor, cum sunt costurile pentru societate în termeni de infrastructură rutieră, de control al circulației, de servicii de urgență și de servicii de înmatriculare, precum și în compensarea efectelor asupra mediului în termeni de poluare a aerului și de poluare sonoră. Apoi, taxa de înmatriculare ar urmări să fie proporțională cu valoarea de piață a vehiculului și, în sfârșit, aceasta ar încuraja cumpărarea de vehicule ecologice.

60

În al patrulea rând, instituirea sistemului propus de Comisie, care ar implica o estimare inițială urmată de o plată compensatorie la momentul exportului, ar implica riscuri de pierdere a unor venituri fiscale și ar genera, în plus, mari dificultăți practice, întrucât, prin supunerea vehiculelor la

acelea?i inspec?ii tehnice, aceasta ar determina o cheltuial? administrativ? suplimentar?, precum ?i costuri pentru leasingul transfrontalier al vehiculelor.

61

În al cincilea rând, Irlanda aminte?te c? timp de 30 de zile nu exist? nicio obliga?ie de a înmatricula un vehicul pe teritoriul irlandez, ceea ce are ca efect excluderea aplic?rii taxei de înmatriculare în cazul închirierii pe durat? foarte scurt?. Ea adaug? c?, în orice caz, această tax? este relativ sc?zut?, din moment ce cuantumul ini?ial este de 2,5 ori – iar nu de 11 ori, dup? cum sus?ine în mod eronat Comisia – mai mare decât cel datorat în final. În plus, pentru a aprecia inciden?a taxei de înmatriculare, nu ar trebui ca baza s? o constituie clasa celor mai poluante vehicule, întrucât, pe de o parte, aceste vehicule nu ar fi cele mai comune ?i, pe de alt? parte, cotele taxei de înmatriculare ar fi structurate astfel încât s? se aplice taxele cele mai mari acestui tip de vehicule al c?ror impact asupra mediului este cel mai semnificativ.

62

În al ?aselea rând, Irlanda subliniaz? c? stabilirea la 500 de euro a cuantumului costurilor administrative avea în vedere necesitatea de a acoperi anumite costuri ini?iale importante generate de instituirea regimului de rambursare la export ?i adaug? c? acest quantum a fost redus la 100 de euro. Or, Curtea ar fi statuat, potrivit termenilor Hot?rârii din 7 aprilie 2011, Tatu (C?402/09, EU:C:2011:219), c? costuri administrative rezonabile pot fi solicitate pentru o prestare de servicii, cu condi?ia s? nu fie excesive pentru consumator ?i s? nu constituie un obstacol nejustificat în calea accesului la serviciu, îns? f?r? s? fi statuat ea îns??i c? costurile pe care trebuie s? le suporte contribuabilul nu trebuie s? dep??easc? costurile opera?iunilor aferente expertizei.

Aprecieria Cur?ii

– Cu privire la cadrul juridic irlandez pertinent

63

Din jurispruden?a constant? a Cur?ii, amintit? la punctul 35 din prezenta hot?râre, rezult? c? existen?a unei neîndepliniri a obliga?iilor trebuie s? fie apreciat? în func?ie de situa?ia statului membru astfel cum se prezenta la momentul expir?rii termenului stabilit în avizul motivat, iar modific?rile intervenite ulterior nu pot fi luate în considerare de Curte.

64

În consecin??, din moment ce, pe de o parte, Comisia a invitat Irlanda s? se conformeze avizului motivat suplimentar în termen de dou? luni de la primirea acestuia ?i, pe de alt? parte, avizul a fost notificat acestui stat membru la 27 februarie 2015, existen?a unei neîndepliniri a obliga?iilor trebuie s? fie apreciat?, în spe??, în func?ie de situa?ia statului membru la data de 27 aprilie 2015.

65

În această privin??, mai întâi, p?r?ile nu contest? c?, în temeiul legisla?iei irlandeze în vigoare la acea dat?, reziden?ii irlandezi care doreau s? utilizeze în Irlanda un vehicul pus la dispozi?ia lor în cadrul unui contract de închiriere sau de leasing de c?tre o întreprindere stabilit? în alt stat membru aveau obliga?ia ca, la momentul înmatricul?rii acestui vehicul în Irlanda, s? achite integral taxa de înmatriculare, de?i durata utiliz?rii vehiculului respectiv era stabilit? ?i cunoscut? în mod anticipat potrivit contractului.

În continuare, din înscrisurile de la dosar rezultă că articolul 135 D alineatul (2) litera (b) din Legea finanțelor din 1992 prevedea că quantumul care trebuie rambursat din taxa de înmatriculare se calculează cu ajutorul uneia sau mai multor formule sau al altor metode de calcul susceptibile să fie stabilite de ministrul competent prin norme administrative adoptate de acesta potrivit dispozițiilor articolului 141 din legea menționată. Din respectivul articol 135 D alineatul (2) litera (b) rezultă de asemenea că, deși principiul plății de dobânzi în cazul rambursării unei părți din taxa de înmatriculare putea fi considerat în esență respectat, această dispoziție nu putea produce în sine efecte juridice care să permită rambursarea cu dobândă a excedentului taxei de înmatriculare, iar punerea în aplicare efectivă a dispozitivului de plată a dobânzilor impunea adoptarea de către autoritățile irlandeze a unor măsuri de punere în aplicare.

Or, aceste măsuri de punere în aplicare, conținute în Regulamentul de punere în executare din 2015, au fost adoptate abia la 17 decembrie 2015 și au intrat în vigoare abia la 1 ianuarie 2016, respectiv după expirarea termenului stabilit în avizul motivat suplimentar.

În vederea aprecierii pretensei neîndepliniri a obligațiilor, trebuie, așadar, să se ia în considerare sistemul de rambursare a taxei de înmatriculare în forma care nu cuprindea niciun mecanism de plată a dobânzilor.

În sfârșit, ținând seama de jurisprudența amintită la punctul 35 din prezenta hotărâre, împrejurarea că quantumul costurilor administrative, care se ridica la 500 de euro la data expirării termenului stabilit în avizul motivat suplimentar, a fost redus, cu efect de la 1 ianuarie 2016, la 100 de euro este lipsită de relevanță. În consecință, pentru a aprecia existența pretensei neîndepliniri a obligațiilor, trebuie să se ia în considerare sistemul de rambursare a taxei de înmatriculare în forma care presupunea plata unor costuri administrative în quantum de 500 de euro.

– Cu privire la motivul privind plata integrală, în mod anticipat, a taxei de înmatriculare

Prin intermediul primului motiv, Comisia arată că, prin impunerea obligației de a plăti integral, în mod anticipat, taxa de înmatriculare aplicabilă în caz de înmatriculare definitivă, indiferent de durata reală a utilizării preconizate în Irlanda a vehiculului importat în statul membru menționat, acesta a încălcat articolul 56 TFUE, în măsura în care o asemenea obligație, chiar însoțită de o posibilitate de rambursare, nu este proporțională cu obiectivul urmărit de această taxă, în cazurile în care durata leasingului sau a închirierii a fost stabilită cu precizie și este cunoscută în mod anticipat.

În această privință, trebuie amintit că, sub rezerva anumitor excepții, nerelevante pentru prezenta cauză, taxarea autovehiculelor nu a fost armonizată la nivelul Uniunii. Prin urmare, statele membre sunt libere să își exercite competența fiscală în acest domeniu, cu condiția să o exercite cu respectarea dreptului Uniunii (Hotărârea din 21 noiembrie 2013, X, C-302/12, EU:C:2013:756, punctul 23 și jurisprudența citată).

72

Potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, un stat membru poate supune unei taxe de înmatriculare un autovehicul pus la dispoziția unei persoane rezidente de o societate din 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 (Ordonanța din 27 iunie 2006, van de Coevering, C-242/05, EU:C:2006:430, punctul 24 și jurisprudența citată).

73

În schimb, dacă nu sunt îndeplinite condițiile enumerate la punctul anterior, legătura cu teritoriul primului stat membru este mai mică, astfel încât este necesară o altă justificare a impozitării (a se vedea în acest sens Hotărârea din 15 septembrie 2005, Comisia/Danemarca, C-464/02, EU:C:2005:546, punctul 79, și Hotărârea din 26 aprilie 2012, van Putten, C-578/10-C-580/10, EU:C:2012:246, punctul 47, precum și Ordonanța din 27 iunie 2006, van de Coevering, C-242/05, EU:C:2006:430, punctul 26).

74

Presupunând chiar că există o astfel de justificare, întemeiată pe un motiv imperativ de interes general, este necesar, în plus, ca taxa să respecte și principiul proporționalității (a se vedea în acest sens Ordonanța din 27 iunie 2006, van de Coevering, C-242/05, EU:C:2006:430, punctele 22 și 27, și Hotărârea din 26 aprilie 2012, van Putten, C-578/10-C-580/10, EU:C:2012:246, punctul 53).

75

În speță, din dosar reiese că, în conformitate cu legislația irlandeză, un rezident irlandez care importă un vehicul în Irlanda trebuie să efectueze, în termen de 30 de zile de la sosirea vehiculului pe teritoriul irlandez, înmatricularea acestuia și plata taxei de înmatriculare pentru vehiculul respectiv. Taxa menționată se calculează, conform articolelor 132 și 133 din Legea finanțelor din 1992, pe baza prețului de vânzare a vehiculului pe piața liberă și a nivelului de emisii de dioxid de carbon ale acestuia. Din dosar reiese de asemenea că această taxă poate atinge, în ceea ce privește vehiculele cele mai poluante, 36 % din prețul lor de vânzare pe piața liberă.

76

O astfel de obligație de a efectua înmatricularea și de a face plata integrală a taxei de înmatriculare îi privește și pe rezidenții care importă în Irlanda un vehicul închiriat sau luat în leasing în alt stat membru, inclusiv atunci când durata închirierii sau a leasingului este limitată și cunoscută în mod anticipat. Părțile nu contestă că durata contractului de închiriere sau de leasing nu este luată în considerare la momentul calculării cuantumului taxei.

77

Rezidenții irlandezi care închiriază sau iau în leasing un vehicul în alt stat membru, chiar pentru o

durat? limitat? ?i cunoscut? în mod anticipat, trebuie s? pl?teasc?, a?adar, un quantum al taxei identic cu cel aplicabil în cazul importului definitiv al vehiculului.

78

O astfel de obliga?ie poate face închirierea sau leasingul de vehicule de la o societate stabilit? în alt stat membru mai oneroas? decât atunci când contractul de închiriere sau de leasing este încheiat cu o societate stabilit? în Irlanda, având în vedere, printre altele, caracterul discriminatoriu al unei asemenea obliga?ii în ceea ce prive?te amortizarea taxei în detrimentul întreprinderilor de închirieri sau de leasing stabilite în alt stat membru (a se vedea în acest sens Hot?rârea din 21 martie 2002, Cura Anlagen, C?451/99, EU:C:2002:195, punctul 69, precum ?i Ordonan?a din 29 septembrie 2010, VAV?Autovermietung, C?91/10, nepublicat?, EU:C:2010:558, punctul 20).

79

Desigur, vehiculele luate în leasing sau închiriate de la societ??i stabilite în Irlanda sunt de asemenea supuse la plata taxei de înmatriculare cu ocazia primei lor înmatricul?ri în Irlanda. Cu toate acestea, de?i se poate considera c? o parte din aceast? tax? se poate r?sfrânge asupra pre?ului de închiriere sau de leasing al vehiculelor închiriate sau luate în leasing de la societ??i stabilite în Irlanda, totu?i, în ceea ce prive?te vehiculele închiriate sau luate în leasing de la societ??i stabilite în alt stat membru, taxa de înmatriculare trebuie pl?tit? integral.

80

Constatarea potrivit c?reia obliga?ia de plat? integral? a taxei de înmatriculare poate face ca închirierea sau leasingul de vehicule de la o societate stabilit? în alt stat membru mai oneroas? decât închirierea sau leasingul de la o societate stabilit? în Irlanda nu este repus? în discu?ie de împrejurarea c?, în conformitate cu articolul 135 D din Legea finan?elor din 1992, o parte din taxa de înmatriculare poate, în condi?iile prev?zute la acest articol, s? fie rambursat?.

81

Astfel, de?i Irlanda contest? anumite calcule efectuate de Comisie, aceasta admite c? quantumul taxei de înmatriculare încasate ini?ial poate reprezenta mai mult decât dublul quantumului taxei de înmatriculare datorate în final, dup? rambursare. Or, astfel cum a subliniat avocatul general la punctul 42 din concluzii, o asemenea solu?ie implic? înghe?area unor resurse financiare substan?iale ?i reprezint? un dezavantaj considerabil de trezorerie pentru persoana obligat? la plata taxei.

82

Obliga?ia de a pl?ti integral în mod anticipat taxa de înmatriculare poate, în consecin?ă, s? îi descurajeze atât pe reziden?ii irlandezi s? fac? apel la serviciile de închiriere sau de leasing de vehicule oferite de prestatori stabili?i în alte state membre, cât ?i pe ace?ti prestatori s? ofere servicii de închiriere sau de leasing de vehicule reziden?ilor irlandezi. O astfel de obliga?ie constituie o restric?ie privind libera circula?ie a serviciilor, interzis?, în principiu, de articolul 56 TFUE.

83

În ceea ce privește aspectul dacă o asemenea restricție este justificată, trebuie să se arate că situațiile vizate de prezenta acțiune, în care durata închirierii sau a leasingului este limitată și cunoscută în mod anticipat, corespund în mare parte celor în care vehiculul nu este destinat să fie utilizat și, practic, nici nu este utilizat cu titlu permanent pe teritoriul unui stat membru.

84

Desigur, contractele de închiriere sau de leasing pot fi prelungite, cu efectul, în acest caz, că utilizarea vehiculelor închiriate sau luate în leasing în alt stat membru decât Irlanda se apropie de utilizarea unor vehicule cu titlu permanent pe teritoriul irlandez. Cu toate acestea, astfel cum a subliniat avocatul general la punctul 57 din concluzii, legislația irlandeză nu face nicio distincție pe baza duratei sau a conținutului contractului ce constituie temeiul utilizării vehiculului pe teritoriul irlandez, care ar permite ca integralitatea taxei de înmatriculare să se aplice numai în situațiile similare unei utilizări permanente. În plus, astfel cum a amintit în mod întemeiat Comisia, o prelungire a unui contract pe durată determinată nu poate fi prezumată.

85

În ceea ce privește justificarea respectivei restricții privind libera circulație a serviciilor, Irlanda arată, în primul rând, că alegerea bazei de impozitare pentru taxa de înmatriculare, precum și a modalităților sale de aplicare și, în lipsa unei armonizări a taxării vehiculelor în Uniune, de suveranitatea sa fiscală și că Comisia ar urmări, prin intermediul acțiunii formulate, să o constrângă să modifice aceste elemente pentru a ajunge la o armonizare a bazelor de impozitare a vehiculelor în Uniune.

86

Or, după cum rezultă din jurisprudența amintită la punctul 71 din prezenta hotărâre, deși statele membre sunt libere să își exercite competența fiscală în domeniul impozitării vehiculelor, acestea au totuși obligația să o exercite cu respectarea dreptului Uniunii.

87

Împrejurarea că taxarea vehiculelor și de competența Irlandei nu poate justifica, așadar, restricția privind libera prestare a serviciilor.

88

În al doilea rând, în ceea ce privește obiectivele taxei de înmatriculare în discuție în litigiul principal, astfel cum sunt amintite la punctul 59 din prezenta hotărâre, este necesar să se arate că obiectivele care țin de compensarea costurilor pentru infrastructura rutieră, de controlul circulației, de serviciile de urgență și de serviciile de înmatriculare, generate de utilizarea vehiculelor, care constituie, potrivit Irlandei, temeiul instituirii acestei taxe, nu pot justifica însă obligația de a plăti integral în mod anticipat taxa de înmatriculare, independent de durata utilizării vehiculului în Irlanda.

89

Astfel, obiectivele de natură pur economică nu pot constitui un motiv imperativ de interes general care să justifice o restricție privind libera prestare a serviciilor (a se vedea în acest sens Hotărârea din 15 aprilie 2010, CIBA, C-96/08, EU:C:2010:185, punctul 48 și jurisprudența citată, precum și Hotărârea din 24 martie 2011, Comisia/Spania, C-400/08, EU:C:2011:172, punctul 74).

În schimb, printre motivele imperative de interes general recunoscute de Curte se regăsește protecția mediului (a se vedea în acest sens Hotărârea din 11 martie 2010, Attanasio Group, C-384/08, EU:C:2010:133, punctul 50 și jurisprudența citată, precum și Hotărârea din 24 martie 2011, Comisia/Spania, C-400/08, EU:C:2011:172, punctul 74). Mai precis, faptul de a descuraja închirierea și leasingul de vehicule cu consum ridicat de carburant poate avea o finalitate de interes general (a se vedea în acest sens Hotărârea din 21 martie 2002, Cura Anlagen, C-451/99, EU:C:2002:195, punctul 68).

Trebuie să se verifice însă dacă sistemul irlandez al taxei de înmatriculare, constând în obligația de a plăti integral în mod anticipat această taxă, însoțit de un mecanism de rambursare, respectă principiul proporționalității.

În această privință, trebuie respins de la bun început ca nefondat argumentul Irlandei potrivit căruia jurisprudența Curții, în special Ordonanța din 27 iunie 2006, van de Coevering (C-242/05, EU:C:2006:430), precum și Hotărârea din 26 aprilie 2012, van Putten (C-578/10-C-580/10, EU:C:2012:246), ar permite, în speță, să se concluzioneze în sensul respectării principiului proporționalității.

Este suficient să se arate că aceste decizii juridice au fost pronunțate în contextul unor sisteme naționale care nu prevăd, la momentul exportării vehiculului în afara statului membru în cauză, rambursarea taxei de înmatriculare.

Nu se poate susține, așadar, că, în deciziile juridice menționate, Curtea a luat poziție cu privire la aspectul dacă o legislație națională care, deopotrivă, impune plata integrală a taxei de înmatriculare, indiferent de durata utilizării pe teritoriul statului membru în cauză a vehiculului închiriat sau luat în leasing în alt stat membru, și prevede o posibilitate de rambursare a unei părți din taxă la finalul utilizării vehiculului pe acest teritoriu, respectă principiul proporționalității, această problemă nefiind examinată de Curte în aceleși decizii.

În schimb, astfel cum admite de altfel Irlanda, Curtea s-a pronunțat, în Ordonanța din 29 septembrie 2010, VAV-Autovermietung (C-91/10, nepublicată, EU:C:2010:558), cu privire la conformitatea cu dreptul Uniunii a unei reglementări naționale în temeiul căreia o persoană care are reședință sau este stabilită într-un stat membru, care utilizează în acest stat un autovehicul înmatriculat și închiriat în alt stat membru, este obligată ca, la prima utilizare a acestui vehicul în rețeaua rutieră a primului stat membru, să achite în întregime o taxă al cărei sold, calculat în funcție de durata utilizării vehiculului menționat în rețeaua respectivă, este restituit fără dobânzi după ce această utilizare a încetat. Or, după ce a amintit că, pentru a fi conform cu principiul proporționalității, cuantumul unei asemenea taxe trebuie să fie calculat cu luarea în considerare a duratei contractului de închiriere a vehiculului în cauză sau a duratei utilizării acestuia din urmă în rețeaua rutieră în discuție și a constatat că, în această cauză, reglementarea menționată impunea plata integrală a acelei taxe fără a ține seama de durata contractului de închiriere a

vehiculului, nici de cea a utilizării acestuia din urmă în rețeaua rutieră a statului membru în cauză, Curtea a decis că acea reglementare nu era conformă cu dreptul Uniunii, mai precis cu articolele 56-62 TFUE (a se vedea în acest sens Ordonanța din 29 septembrie 2010, VAV/Autovermietung, C-91/10, nepublicată, EU:C:2010:558, punctele 26, 27 și 30).

96

În speță, astfel cum reiese din dosar, cuantumul taxei de înmatriculare se calculează pe baza prețului de vânzare a vehiculului pe piața liberă la momentul importului, precum și a nivelului de emisii de dioxid de carbon ale acestui vehicul.

97

În consecință, la momentul înmatriculării, sistemul irlandez al taxei de înmatriculare urmărește să atingă obiectivul de protecție a mediului în principal prin intermediul aplicării unei rate de impozitare care depinde de nivelul de emisii de dioxid de carbon. În această măsură, un astfel de sistem este apt să atingă obiectivul menționat, descurajând închirierea sau luarea în leasing a unor vehicule cu consum mare de carburant.

98

În schimb, la momentul înmatriculării, cuantumul taxei de înmatriculare se stabilește fără a lua în considerare durata utilizării vehiculului și, în ceea ce privește vehiculele importate dintr-un alt stat membru, independent de caracterul definitiv sau temporar al acestui import.

99

În aceste condiții, în ceea ce privește vehiculele închiriate sau luate în leasing în alt stat membru pe o durată determinată și cunoscută în mod anticipat, obligația de a plăti integral taxa de înmatriculare depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului de protecție a mediului. Astfel, aceste vehicule, a căror utilizare pe teritoriul irlandez este prevăzută pentru o durată limitată, sunt, la momentul înmatriculării, impozitate în temeiul potențialului lor impact poluant, ca și cum ar fi vorba despre vehicule utilizate în mod permanent și pe o lungă durată în Irlanda. Or, din moment ce durata utilizării lor pe teritoriul irlandez este limitată și cunoscută în mod anticipat, o măsură mai puțin restrictivă ar putea să constea în perceperea, la momentul înmatriculării lor, a unei taxe de înmatriculare proporționale cu durata utilizării.

100

Irlanda susține însă că sistemul său privind taxa de înmatriculare are ca obiect și ca efect să stabilească o corespondență între taxarea vehiculelor și utilizarea reală a acestora pe teritoriul irlandez, după cum ar impune jurisprudența Curții rezultatul din Ordonanța din 27 iunie 2006, van de Coevering (C-242/05, EU:C:2006:430, punctul 29).

101

În această privință, trebuie să se arate însă că, astfel cum a susținut Comisia, un sistem care ar prevedea perceperea, la momentul înmatriculării, a unei taxe proporționale cu durata utilizării vehiculului importat în Irlanda, astfel cum a fost stabilit în contractul de închiriere sau de leasing, nu ar fi de natură să afecteze posibilitatea Irlandei de a prevedea că, la momentul exportului vehiculului, cuantumul taxei poate face obiectul unei ajustări, sub forma, după caz, a unei rambursări sau a solicitării unei sume suplimentare, cu luarea în considerare a valorii vehiculului respectiv pe piața liberă în acest moment în funcție, printre altele, de starea sa și de numărul de kilometri parcurși în Irlanda în perioada vizată de contractul în cauză.

102

Prin urmare, introducerea unui factor suplimentar care să corespundă duratei utilizării prevăzute pe teritoriul irlandez la momentul plății inițiale a taxei de înmatriculare ar permite atingerea obiectivului de protecție a mediului urmărit prin intermediul unei măsuri mai puțin restrictive, fără a repune în discuție baza de impozitare constituită de valoarea vehiculului pe piața liberă și de nivelul său de emisii de dioxid de carbon.

103

Irlanda arată însă că instituirea unui sistem întemeiat pe plata inițială a unei taxe de înmatriculare proporționale cu durata utilizării prevăzute pe teritoriul irlandez, urmată de o plată compensatorie la momentul exportului, ar crea un risc de pierdere a unor venituri fiscale și ar genera mari dificultăți practice din cauza, printre altele, a imposibilității de a prevedea, la momentul importului, care va fi cuantumul exact al rambursării la export, precum și din cauza faptului că utilizarea reală a vehiculului ar putea să difere considerabil de utilizarea preconizată. Astfel, în ipoteza în care taxa de înmatriculare achitată inițial s-ar dovedi insuficientă, dar vehiculul ar fi fost deja exportat în afara Irlandei, locatarul și proprietarul acestui vehicul ar putea ieși de sub competența teritorială a acestui stat membru în materie fiscală. În plus, din moment ce sistemul propus de Comisie ar impune efectuarea aceleiași inspecții tehnice cu cea în vigoare și, ulterior, ar genera aceleași costuri administrative, ar exista riscul ca, în cazul în care s-ar datora un supliment la taxa de înmatriculare, unii contribuabili să încerce să eludeze aceste costuri, precum și suplimentul la taxa de înmatriculare, abținându-se să declare autorităților irlandeze o prelungire a duratei contractului de închiriere sau de leasing.

104

În această privință, trebuie amintit însă, mai întâi, că, în temeiul unei jurisprudențe constante a Curții, necesitatea de a preveni reducerea veniturilor fiscale naționale nu figurează printre motivele imperative de interes general susceptibile să justifice o restrângere a liberei prestări a serviciilor (a se vedea în acest sens Hotărârea din 22 decembrie 2010, Tankreederei I, C-287/10, EU:C:2010:827, punctul 27 și jurisprudența citată). De asemenea, simple inconveniente administrative nu sunt suficiente pentru a justifica un obstacol în calea liberei circulații a serviciilor (a se vedea în acest sens Hotărârea din 4 martie 2004, Comisia/Franța, C-334/02, EU:C:2004:129, punctul 29, Hotărârea din 14 septembrie 2006, Centro di Musicologia Walter Stauffer, C-386/04, EU:C:2006:568, punctul 48, Hotărârea din 27 noiembrie 2008, Papillon, C-418/07, EU:C:2008:659, punctul 54, și Hotărârea din 9 octombrie 2014, van Caster, C-326/12, EU:C:2014:2269, punctul 56).

105

În continuare, trebuie subliniat că atât calculul taxei de înmatriculare care trebuie plătită, cât și cel al taxei de înmatriculare care trebuie rambursată, astfel cum sunt prevăzute de Legea finanțelor

din 1992, se întemeiaz? pe factori în parte standardiza?i. În consecin??, nimic nu ar împiedica Irlanda s? ia în considerare durata de utilizare prev?zută pe teritoriul irlandez potrivit aceluia?i sistem standardizat, după cum această durată de utilizare prev?zută este scurt?, medie sau lung?.

106

În ceea ce prive?te teama Irlandei ca, la expirarea contractului de închiriere sau de leasing, taxa de înmatriculare plătită efectiv în mod anticipat s? fie mai mică decât cea datorată în final, trebuie s? se arate că obliga?ia de a plăti taxa de înmatriculare îi vizează pe reziden?ii irlandezi ?i că, din acest motiv, argumentele Irlandei cu privire la o eventuală imposibilitate de a recupera taxa datorată sunt nefondate. În plus, alte m?suri, precum obliga?ia de a declara o eventuală prelungire a contractului de închiriere sau de leasing ori o înmatriculare limitată la timpul de utilizare preconizat, ar putea fi avute în vedere.

107

Astfel, prin stabilirea obliga?iei de plată integrală în mod anticipat a taxei de înmatriculare, legisla?ia irlandeză, în pofida faptului că prevede rambursarea unei păr?i din taxa plătită, depă?e?te ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului de protec?ie a mediului ?i, în special, pentru descurajarea închirierii sau a leasingului de vehicule cu consum mare de carburant.

108

În consecin??, trebuie s? se constate că, prin impunerea obliga?iei de plată integrală în mod anticipat a taxei de înmatriculare aplicabile în cazul înmatriculării definitive, indiferent de durata reală a utilizării preconizate în Irlanda a vehiculului importat în statul membru men?ionat, acesta nu ?i?ă îndeplinit obliga?iile care îi revin în temeiul articolului 56 TFUE, în m?sura în care o astfel de obliga?ie, chiar înso?ită de o posibilitate de rambursare, nu este propor?ională cu obiectivul urmărit de această taxă, în cazul în care durata închirierii sau a leasingului a fost determinată ?i este cunoscută în mod anticipat.

– Cu privire la motivul privind stabilirea unor condi?ii dispropor?ionate pentru rambursarea taxei de înmatriculare

109

Prin intermediul celui de al doilea motiv, Comisia arată că, prin instituirea unor condi?ii dispropor?ionate pentru rambursarea taxei de înmatriculare care trebuie plătită integral în mod anticipat, Irlanda a încălcat articolul 56 TFUE.

110

Pe lângă cele amintite la punctul 35 din prezenta hotărâre, trebuie subliniat, cu titlu introductiv, că examinarea acestui de al doilea motiv prezintă în continuare un interes din perspectiva m?surilor pe care Irlanda va trebui să le ia pentru a ac?iona în conformitate cu această hotărâre în ceea ce prive?te temeinicia motivului referitor la obliga?ia de plată integrală în mod anticipat a taxei de înmatriculare, în cazul în care durata temporară a leasingului este stabilită ?i cunoscută în mod anticipat.

111

Odată făcute aceste precizări, astfel cum s?a constatat la punctul 82 din prezenta hotărâre, obliga?ia de plată integrală în mod anticipat a taxei de înmatriculare este susceptibilă să îi descurajeze atât pe reziden?ii irlandezi să facă apel la serviciile de închiriere sau de leasing de

vehicule oferite de prestatori stabili?i în alte state membre, cât ?i pe ace?ti prestatori s? ofere servicii de închiriere sau de leasing de vehicule reziden?ilor irlandezi.

112

Or, atunci când este prev?zut? o procedur? de rambursare a unei astfel de taxe, faptul c? această procedur? este supus? unor condi?ii dispropor?ionate este, în sine, de natur? s? produc? acela?i efect disuasiv, independent de faptul c? durata temporar? a leasingului sau a închirierii poate sau nu poate fi stabilit? cu precizie ?i poate fi cunoscut? în mod anticipat.

113

În spe??, prin modalit??ile de rambursare a taxei de înmatriculare, prev?zute la articolul 135 D din Legea finan?elor din 1992, Comisia urm?re?te în special, pe de o parte, neplata unor dobânzi ?i, pe de alt? parte, existen?a unor costuri suplimentare legate de inspec?ia tehnic? a vehiculului ?i de costurile administrative de 500 de euro.

114

În ceea ce prive?te, în primul rând, afirma?ia Comisiei potrivit c?reia, la data expir?rii termenului prev?zut în avizul motivat suplimentar, rambursarea taxei de înmatriculare nu era purt?toare de dobânzi, Irlanda contest? temeinicia unei asemenea afirma?ii ?i face referire în acest scop la articolul 135 D alineatul (2) litera (b) din Legea finan?elor din 1992, inserat în aceasta prin Legea finan?elor din 2014, care, potrivit acestui stat membru, ar permite plata unor dobânzi.

115

Este îns? suficient s? se aminteasc? în această privin??, astfel cum s?a constatat la punctele 66 ?i 67 din prezenta hot?râre, c?, de?i prin această dispozi?ie s?a stabilit principiul unei pl??i a dobânzilor în cazul ramburs?rii unei p?r?i din taxa de înmatriculare, punerea în aplicare efectiv? a acestui principiu necesita adoptarea unor m?suri de punere în aplicare, iar acestea au intrat în vigoare dup? expirarea termenului prev?zut în avizul motivat suplimentar.

116

Argumentele Irlandei cu privire la existen?a, la data pertinent? pentru aprecierea existen?ei neîndeplinirii obliga?iilor, a unui regim de rambursare a taxei de înmatriculare cu dobând? sunt, în consecin??, lipsite de orice temei.

117

Întrucât Irlanda nu contest? motivul Comisiei în m?sura în care prive?te caracterul dispropor?ionat al unei ramburs?ri f?r? dobânzi, acesta trebuie admis în această m?sur?. Astfel, un sistem întemeiat pe prezum?ia potrivit c?reia o parte din taxa de înmatriculare achitat? ini?ial va constitui o plat? excedentar? ?i va trebui s? fie, a?adar, rambursat?, f?r? s? prevad? plata de dobânzi la aceste sume, nu permite atenuarea dezavantajului de trezorerie provocat de plata integral? în mod anticipat? a taxei. Neplata dobânzilor nu respect?, a?adar, principiul propor?ionalit??ii.

118

În ceea ce privește, în al doilea rând, costul inspecției tehnice obligatorii la care este supus vehiculul la momentul exportului și plata unei sume de 500 de euro cu titlu de costuri administrative aferente procedurii de rambursare, trebuie să se arate că Comisia nu își motivează în mod specific afirmația cu privire la caracterul disproporționat al costului inspecției tehnice.

119

Se impune, în consecință, limitarea la examinarea afirmației cu privire la caracterul disproporționat al cuantumului costurilor administrative, stabilit la 500 de euro.

120

În această privință, trebuie să se arate că obligația de plată a unei sume de 500 de euro cu titlu de costuri administrative poate descuraja un contribuabil să inițieze procedura de rambursare și se opune, așadar, scopului urmărit printr-o astfel de procedură.

121

Deși, potrivit Irlandei, nu se poate exclude ca contribuabilului să i se solicite o retribuire pentru serviciul prestat în mod individual, acest stat membru nu susține că suma de 500 de euro ar corespunde costurilor aferente unui astfel de serviciu și se limitează la a justifica această sumă prin costurile globale corespunzătoare instituirii sistemului de rambursare.

122

Or, astfel cum a subliniat avocatul general la punctul 66 din concluzii, în situația în care un stat membru organizează perceperea taxei de înmatriculare astfel încât rambursarea unei părți a acesteia să fie, în anumite situații, inevitabilă, costurile legate de organizarea sistemului menționat nu pot să fie finanțate prin operarea unor deduceri din sumele datorate persoanelor îndreptățite la rambursare.

123

Nici existența unei deduceri de 500 de euro cu titlu de costuri administrative din cuantumul taxei de înmatriculare care trebuie rambursată nu respectă, așadar, principiul proporționalității.

124

În consecință, trebuie să se constate că, prin refuzul de a plăti dobânzi la taxele de înmatriculare rambursate, cât și prin deducerea cu această ocazie a sumei de 500 de euro cu titlu de costuri administrative, Irlanda nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 56 TFUE.

Cu privire la cheltuielile de judecată

125

În temeiul articolului 138 alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Curții, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Întrucât Comisia a solicitat obligarea Irlandei la plata cheltuielilor de judecată, iar aceasta a căzut în pretenții, se impune obligarea sa la plata cheltuielilor de judecată.

Pentru aceste motive, Curtea (Marea Cameră) declară și hotărăște:

1)

Prin impunerea obligației de a plăti integral în mod anticipat taxa de înmatriculare a vehiculelor aplicabilă în cazul înmatriculării definitive, indiferent de durata limitată reală a utilizării preconizate în Irlanda a unui vehicul importat în acest stat și în condițiile în care durata temporară a leasingului sau a închirierii a fost stabilită cu precizie și este cunoscută în mod anticipat, Irlanda nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 56 TFUE.

2)

Prin faptul că nu a prevăzut plata unor dobânzi cu ocazia rambursării taxei de înmatriculare a vehiculelor și prin deducerea cu titlu de costuri administrative a sumei de 500 de euro din cuantumul taxei de înmatriculare care trebuie rambursat, Irlanda nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 56 TFUE.

3)

Obligă Irlanda la plata cheltuielilor de judecată.

Semnături

(*1) Limba de procedură: engleza.