

NÉMETH

ARRÊT DE LA COUR (première chambre)

5 octobre 2006 \*

Dans les affaires jointes C-290/05 et C-333/05,

ayant pour objet des demandes de décision préjudicielle au titre de l'article 234 CE, introduites par le Hajdú-Bihar Megyei Bíróság et par le Bács-Kiskun Megyei Bíróság (Hongrie), par décisions des 3 mars et 12 juillet 2005, parvenues à la Cour respectivement les 19 juillet et 14 septembre 2005, dans les procédures

**Ákos Nádasi** (C-290/05)

contre

**Vám- és Pénzügyőrség Észak-Alföldi Regionális Parancsnoksága,**

et

**Ilona Németh** (C-333/05)

contre

**Vám- és Pénzügyőrség Dél-Alföldi Regionális Parancsnoksága,**

\* Langue de procédure: le hongrois.

LA COUR (première chambre),

composée de M. P. Jann, président de chambre, M<sup>me</sup> N. Colneric (rapporteur),  
MM. J. N. Cunha Rodrigues, M. Ilešič et E. Levits, juges,

avocat général: M<sup>me</sup> E. Sharpston,  
greffier: M. B. Fülöp, administrateur,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 1<sup>er</sup> juin 2006 (C-290/05),

considérant les observations présentées:

- pour M. Nádasi, par M<sup>e</sup> Z. Lampé, ügyvéd,
- pour M<sup>me</sup> Németh, par M<sup>e</sup> I. Szabados, ügyvéd,
- pour le gouvernement hongrois, par M. P. Gottfried (C-290/05 et C-333/05)  
ainsi que par M<sup>mes</sup> R. Somssich et A. Müller (C-290/05), en qualité d'agents,
- pour le gouvernement polonais, par M. J. Pietras, en qualité d'agent,

— pour la Commission des Communautés européennes, par M. R. Lyal et M<sup>me</sup> K. Riczné-Talabér, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 13 juillet 2006,

rend le présent

### Arrêt

- <sup>1</sup> Les demandes de décision préjudicielle portent sur l'interprétation des articles 23 CE, 25 CE, 28 CE et 90 CE ainsi que 33 de la sixième directive 77/388/CEE du Conseil, du 17 mai 1977, en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires — Système commun de taxe sur la valeur ajoutée: assiette uniforme (JO L 145, p. 1), telle que modifiée par la directive 91/680/CEE du Conseil, du 16 décembre 1991 (JO L 376, p. 1, ci-après la «sixième directive»).
- <sup>2</sup> Ces questions ont été soulevées dans le cadre de deux litiges opposant M. Nádasdi et M<sup>me</sup> Németh respectivement au Vám- és Péntzügyórség Észak-Alföldi Regionális Parancsnoksága (commandement de la garde douanière et financière pour la région d'Észak-Alföld) et au Vám- és Péntzügyórség Dél-Alföldi Regionális Parancsnoksága (commandement de la garde douanière et financière pour la région de Dél-Alföld) au sujet d'une taxe d'immatriculation à laquelle ils ont été assujettis lors de l'immatriculation en Hongrie de véhicules automobiles d'occasion achetés en Allemagne.

## **Le cadre juridique**

### *Le droit communautaire*

3 L'article 23 CE dispose:

«1. La Communauté est fondée sur une union douanière qui s'étend à l'ensemble des échanges de marchandises et qui comporte l'interdiction, entre les États membres, des droits de douane à l'importation et à l'exportation et de toutes taxes d'effet équivalent, ainsi que l'adoption d'un tarif douanier commun dans leurs relations avec les pays tiers.

2. Les dispositions de l'article 25 et du chapitre 2 du présent titre s'appliquent aux produits qui sont originaires des États membres, ainsi qu'aux produits en provenance de pays tiers qui se trouvent en libre pratique dans les États membres.»

4 L'article 25 CE prévoit:

«Les droits de douane à l'importation et à l'exportation ou taxes d'effet équivalent sont interdits entre les États membres. Cette interdiction s'applique également aux droits de douane à caractère fiscal.»

5 L'article 90 CE est libellé comme suit:

«Aucun État membre ne frappe directement ou indirectement les produits des autres États membres d'impositions intérieures, de quelque nature qu'elles soient, supérieures à celles qui frappent directement ou indirectement les produits nationaux similaires.

En outre, aucun État membre ne frappe les produits des autres États membres d'impositions intérieures de nature à protéger indirectement d'autres productions.»

6 L'article 33 de la sixième directive prévoit:

«1. Sans préjudice d'autres dispositions communautaires, notamment de celles prévues par les dispositions communautaires en vigueur relatives au régime général, à la détention, à la circulation et aux contrôles des produits soumis à accise, les dispositions de la présente directive ne font pas obstacle au maintien ou à l'introduction par un État membre de taxes sur les contrats d'assurance, sur les jeux et paris, d'accises, de droits d'enregistrement, et, plus généralement, de tous impôts, droits et taxes n'ayant pas le caractère de taxes sur le chiffre d'affaires, à condition, toutefois, que ces impôts, droits et taxes ne donnent pas lieu dans les échanges entre États membres à des formalités liées au passage d'une frontière.

2. Toute référence dans la présente directive à des produits soumis à accise fait référence aux produits suivants, tels qu'ils sont définis par les dispositions communautaires en vigueur:

- les huiles minérales,
  
- l'alcool et les boissons alcooliques,
  
- les tabacs manufacturés.»

*La réglementation hongroise*

- 7 La loi n° CX de 2003, relative à la taxe d'immatriculation (a regisztrációs adóról szóló 2003. évi CX. törvény, ci-après la «loi relative à la taxe d'immatriculation»), dispose:

*«Article 1<sup>er</sup>*

1. La taxe d'immatriculation (ci-après la 'taxe') est due pour toute voiture particulière ou autocaravane (ci-après la 'voiture particulière') destinée à être mise en circulation sur le territoire de la République de Hongrie (ci-après le 'territoire national').

[...]

*Article 2*

1. La mise en circulation implique une première immatriculation de la voiture particulière sur le territoire national (en cas de transformation du véhicule, une immatriculation a lieu en raison de ladite transformation) et suppose que ces informations soient inscrites sur la carte grise [...]

[...]

8. importation: l'importation du véhicule ou son introduction de quelque autre façon sur le territoire national, en provenance du territoire situé en dehors de la Communauté européenne (ci-après la 'Communauté').

[...]

*Article 3*

[...]

2. Est assujettie à la taxe — exception faite du cas défini au paragraphe 4 — toute personne physique ou morale ou toute organisation dépourvue de la personnalité juridique partie à l'acte prouvant l'obtention du droit de propriété.

[...]

4. Si la mise en circulation est la conséquence directe de l'importation de la voiture particulière, l'importateur est assujéti à la taxe.

[...]

#### *Article 6*

1. L'obligation d'acquitter la taxe naît:

- a) en cas de mise en circulation sur le territoire national d'une voiture particulière, lors de l'acquisition du droit de propriété,
- b) en cas de transformation d'une voiture particulière, le jour de la transformation.

[...]

#### *Article 8*

1. Le montant de la taxe est déterminé dans l'annexe de la présente loi pour les différentes catégories de voitures particulières.

2. En cas de transformation d'une voiture particulière, le montant de la taxe à acquitter est déterminé au moment de la mise en circulation de la voiture transformée par la différence entre la taxe qui aurait été payable avant la transformation et celle qui l'aurait été après celle-ci.

3. L'assujetti est tenu de payer la taxe aux autorités compétentes si le montant de la différence obtenu est positif.

[...]

### *Article 13*

1. L'administration fiscale rembourse la taxe ou l'impute à la demande sur l'acompte, si le redevable de l'acompte a fait sortir la voiture du territoire national.

[...]

### *Article 15*

Le classement environnemental est effectué conformément au point II de l'annexe 5 du règlement KÖHÉM n° 6/1990 (IV. 12.) relatif aux exigences techniques de la mise en circulation et du maintien en circulation des véhicules de transport routier, en vigueur au 30 août 2003.

[...]»

- 8 L'annexe de la loi relative à la taxe d'immatriculation fixe des montants différents pour cette taxe en fonction des normes d'émissions, du type de carburant utilisé et de la cylindrée du moteur. Ces montants sont applicables selon le barème fixé et demeurent inchangés, qu'il s'agisse de l'immatriculation d'une voiture neuve ou d'une voiture d'occasion.
- 9 L'article 16 de ladite loi a modifié les dispositions de la loi n° I de 1988 relative à la circulation sur la voie publique (a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, ci-après la «loi relative à la circulation»).
- 10 Selon l'article 5, paragraphe 4, modifié, de cette dernière loi:

«Tout véhicule roulant avec l'autorisation et la plaque d'immatriculation d'une autorité compétente étrangère peut prendre part au trafic routier national dans les conditions fixées par la législation spécifique.»

- 11 L'article 23 de la loi relative à la circulation dispose:

«1. Un véhicule peut être mis en circulation — à l'issue de l'examen visé au paragraphe 3 — dès lors que le propriétaire a apporté la preuve, dans le cadre de la procédure administrative, de la légitimité de son droit de propriété, de sa souscription d'une assurance responsabilité civile automobile et du paiement de la taxe d'immatriculation prévue par la législation spécifique.

2. La mise en circulation des véhicules suppose la délivrance par l'administration des plaques d'immatriculation et de la carte grise ainsi qu'une inscription au fichier national des véhicules.

[...]

6. L'utilisateur national du véhicule doit entreprendre la procédure de mise en circulation d'un véhicule portant une plaque étrangère et destiné à être utilisé sur le territoire national au plus tard dans les 30 jours de son acquisition ou de son importation.»

12 L'article 47, sous t), de la loi relative à la circulation précise qu'il faut entendre par «utilisateur national»:

«un utilisateur qui possède son domicile, sa résidence habituelle ou son siège sur le territoire de la République de Hongrie».

13 Le 1<sup>er</sup> février 2004, parallèlement à l'entrée en vigueur de la loi relative à la taxe d'immatriculation, a été abrogée la loi n° LXXVIII de 1991, relative à la taxe sur la consommation (a fogyasztási adóról szóló 1991. évi LXXVIII. törvény), qui avait institué une taxe sur le chiffre d'affaires portant sur le prix de certains produits, y compris les voitures, et que devaient acquitter, au profit du budget central, les fabricants desdits produits, d'une part, et les débiteurs de droits de douane en cas d'importation, d'autre part. En vertu de l'article 6, paragraphe 1, de la loi relative à la taxe sur la consommation, cette taxe n'était pas due lors de la mise en vente sur le marché national de produits usagés, notamment de voitures.

## Les litiges au principal et les questions préjudicielles

### *L'affaire C-290/05*

- 14 Ayant acheté en Allemagne, le 2 mai 2004, pour la somme de 6 000 euros, une voiture particulière usagée, M. Nádasdi a, le 13 mai 2004, introduit auprès de la Debreceni Fővámhivatal (direction principale des douanes de Debrecen) une demande en vue d'être soumis au versement de la taxe d'immatriculation.
- 15 Ladite autorité a, par une décision du 14 mai 2004, imposé une taxe d'un montant de 150 000 HUF, laquelle a été acquittée par M. Nádasdi le même jour. Cette même autorité a émis le certificat de paiement de la taxe par le redevable, mentionnant la date du 14 mai 2004.
- 16 Par la suite, le Vám- és Pénzügyőrség Észak-Alföldi Regionális Parancsnoksága a, dans le cadre de son pouvoir de contrôle, par sa décision n° 8074/2004 du 11 novembre 2004, modifié la décision prise par la Debreceni Fővámhivatal en portant le montant de la taxe d'immatriculation due par M. Nádasdi à 390 000 HUF et a ordonné au redevable de verser le solde de 240 000 HUF au plus tard quinze jours après que ladite décision fut devenue définitive.
- 17 D'après les motifs de la décision n° 8074/2004, le montant de la taxe d'immatriculation a été révisé en raison de l'adoption de la loi n° XII de 2004, portant modification de la loi n° CX de 2003 relative à la taxe d'immatriculation (a regisztrációs adóról szóló 2003. évi CX. törvény módosításáról rendelkező 2004. évi XII. törvény), qui est entrée en vigueur le 14 mai 2004, la nouvelle tarification étant applicable lorsque le certificat de paiement de ladite taxe a été émis après l'entrée en vigueur de la loi n° XII de 2004.

- 18 M. Nádasdi a introduit auprès de la juridiction de renvoi un recours visant à soumettre la décision n° 8074/2004 à un contrôle juridictionnel.
- 19 C'est dans ces conditions que le Hajdú-Bihar Megyei Bíróság a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

- «1) L'article 90, premier alinéa, CE permet-il aux États membres de maintenir un impôt frappant les voitures usagées provenant d'autres États membres, dès lors que cet impôt est complètement indépendant de la valeur des voitures et que son montant est exclusivement déterminé en fonction des caractéristiques techniques des voitures (type de moteur, cylindrée), ainsi que de leur classement environnemental?
- 2) En cas de réponse affirmative à la première question: la loi n° CX de 2003, relative à la taxe d'immatriculation, applicable en l'espèce, est-elle compatible, en ce qui concerne les voitures usagées importées, avec l'article 90, premier alinéa, CE, sachant que ladite taxe n'est pas exigible sur les voitures qui ont été mises en circulation en Hongrie avant l'entrée en vigueur de la loi en question?»

*L'affaire C-333/05*

- 20 Ayant acheté en Allemagne une voiture particulière usagée, M<sup>me</sup> Németh a, le 28 décembre 2004, engagé auprès de la Kecskeméti Fővámhivatal (direction principale des douanes de Kecskemét) une procédure en vue d'être assujettie au versement de la taxe d'immatriculation. Conformément au règlement KöHÉM n° 6/1990, qui est un règlement du ministère des Transports, des Communications et de la Construction, la Bács-Kiskun Megyei Közlekedési Felügyelet (inspection de la circulation du département de Bács-Kiskun) a classé ce véhicule dans la catégorie environnementale n° 7.

- 21 La Kecskeméti Fővármhivatal a fixé à 390 000 HUF le montant de la taxe d'immatriculation, en tenant compte des caractéristiques à la fois techniques et environnementales dudit véhicule.
- 22 Sur réclamation de M<sup>me</sup> Németh contre cette décision, celle-ci a été confirmée par le Vám- és Pénzügyőrség Dél-Alföldi Regionális Parancsnoksága, agissant en tant qu'organe administratif d'appel.
- 23 M<sup>me</sup> Németh a alors introduit un recours devant la juridiction de renvoi contre ladite décision confirmative. Elle estime que la loi relative à la taxe d'immatriculation enfreint le droit communautaire. En effet, cette taxe constituerait essentiellement un droit de douane lié à une importation et, comme telle, elle serait interdite dans la Communauté européenne, en vertu des articles 23 CE et 25 CE. Toutefois, dans l'hypothèse où une telle taxe ne serait pas un droit de douane ou une charge d'effet équivalent, elle pourrait être considérée comme une taxe enfreignant les articles 90 CE à 93 CE, ou encore comme une taxe sur le chiffre d'affaires prohibée en vertu de l'article 33 de la sixième directive, de sorte qu'elle ne pourrait pas être appliquée.
- 24 C'est dans ces conditions que le Bács-Kiskun Megyei Bíróság a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

«1) Une taxe nationale telle que la taxe d'immatriculation hongroise peut-elle être considérée comme un droit de douane ou comme une mesure d'effet équivalent?

2) Si la première question appelle une réponse négative, une taxe nationale telle que la taxe d'immatriculation hongroise — dont le versement est une condition

préalable à l'enregistrement et à la mise en circulation d'une voiture particulière — peut-elle être considérée comme une forme quelconque de taxe à l'importation?

- 3) Si la deuxième question appelle une réponse négative, une taxe nationale telle que la taxe d'immatriculation hongroise est-elle compatible avec les exigences de l'article 90 CE ou avec celles de l'article 33 de la [sixième] directive [...], ou ladite taxe enfreint-elle les dispositions communes en matière de [taxe sur la valeur ajoutée]?
  
- 4) Une taxe nationale telle que la taxe d'immatriculation hongroise satisfait-elle, dans l'état actuel du droit communautaire, aux exigences de celui-ci, étant entendu que la taxe d'immatriculation frappant les voitures particulières neuves et usagées est, quant à son ordre de grandeur — et abstraction faite du classement environnemental des véhicules —, d'un montant identique, que ce montant ne reflète en rien la diminution de la valeur des voitures usagées et qu'il est complètement indépendant de la durée pendant laquelle une voiture a été mise et est restée en circulation (c'est-à-dire a fait l'objet d'une jouissance légitime)?»

### **La procédure devant la Cour**

<sup>25</sup> Conformément à l'article 104, paragraphe 4, deuxième phrase, de son règlement de procédure, la Cour a, l'avocat général entendu, décidé de statuer sans phase orale dans l'affaire C-333/05.

<sup>26</sup> Étant donné la connexité des affaires C-290/05 et C-333/05, il convient, conformément à l'article 43 du règlement de procédure, de les joindre aux fins de l'arrêt.

**Sur la recevabilité des demandes de décision préjudicielle***L'affaire C-290/05*

- 27 Le gouvernement hongrois estime que la demande de décision préjudicielle n'est pas recevable. En premier lieu, il fait valoir que la juridiction de renvoi doit prendre position sur la question de savoir si le requérant au principal devait être assujéti à la taxe d'immatriculation selon la nouvelle tarification de celle-ci. Il s'agirait, par nature, d'une question de droit interne. La décision de renvoi ne révélerait pas la raison pour laquelle l'interprétation demandée du droit communautaire influencerait l'issue du litige. Les questions posées seraient hypothétiques. En second lieu, ledit gouvernement fait valoir que la demande de décision préjudicielle ne comporte pas un exposé suffisamment détaillé de la réglementation nationale applicable au litige.
- 28 À cet égard, il y a lieu de rappeler que la procédure visée à l'article 234 CE est fondée sur une nette séparation des fonctions entre les juridictions nationales et la Cour. Il appartient au seul juge national, qui est saisi du litige et qui doit assumer la responsabilité de la décision juridictionnelle à intervenir, d'apprécier, au regard des particularités de l'affaire, tant la nécessité d'une décision préjudicielle pour être en mesure de rendre son jugement que la pertinence des questions qu'il pose à la Cour. En conséquence, dès lors que les questions posées portent sur l'interprétation du droit communautaire, la Cour est, en principe, tenue de statuer (voir, notamment, arrêt du 11 juillet 2006, Chacón Navas, C-13/05, Rec. p. I-6467, point 32 et jurisprudence citée).
- 29 Toutefois, la Cour a également indiqué que, dans des circonstances exceptionnelles, il lui appartient d'examiner les conditions dans lesquelles elle est saisie par le juge national en vue de vérifier sa propre compétence. Le refus de statuer sur une question préjudicielle posée par une juridiction nationale n'est possible que lorsqu'il apparaît de manière manifeste que l'interprétation du droit communautaire

sollicitée n'a aucun rapport avec la réalité ou l'objet du litige au principal, lorsque le problème est de nature hypothétique ou encore lorsque la Cour ne dispose pas des éléments de fait et de droit nécessaires pour répondre de façon utile aux questions qui lui sont posées (arrêt Chacón Navas, précité, point 33 et jurisprudence citée).

- 30 La nécessité de parvenir à une interprétation du droit communautaire qui soit utile pour le juge national exige que celui-ci définisse le cadre factuel et réglementaire dans lequel s'insèrent les questions qu'il pose ou que, à tout le moins, il explique les hypothèses factuelles sur lesquelles ces questions sont fondées (voir arrêts du 11 septembre 2003, *Altair Chimica*, C-207/01, Rec. p. I-8875, point 24, et du 12 avril 2005, *Keller*, C-145/03, Rec. p. I-2529, point 29).
- 31 En l'occurrence il convient de constater d'emblée que la Cour dispose des éléments suffisants pour lui permettre de répondre utilement aux questions posées par la juridiction de renvoi, sans qu'il soit besoin d'obtenir des informations plus détaillées concernant la réglementation nationale applicable au litige au principal.
- 32 En ce qui concerne les raisons pour lesquelles les questions ont été posées, la juridiction de renvoi expose que, bien que M. Nádasi ne fasse pas valoir que la loi relative à la taxe d'immatriculation viole le droit communautaire, elle estime que, en matière de voitures usagées ayant fait l'objet d'une importation, il convient d'appliquer le droit communautaire d'office. Il ressort de cette explication que ladite juridiction envisage de contrôler la légalité de la décision n° 8074/2004, qui est en cause dans le litige au principal, au regard du droit communautaire. Il ne saurait donc être soutenu que les questions posées sont de nature hypothétique.
- 33 En conséquence, il y a lieu de considérer la demande de décision préjudicielle comme recevable.

*L'affaire C-333/05*

- 34 Le gouvernement hongrois met en doute la recevabilité des deuxième à quatrième questions en invoquant la circonstance que la juridiction de renvoi n'aurait pas indiqué les motifs de fait et de droit pour lesquels cette dernière estime qu'il est nécessaire de soumettre ces questions à la Cour.
- 35 Toutefois, ladite juridiction a exposé que, si la Cour répond par l'affirmative aux questions soulevées par la requérante au principal, elle pourra faire droit à la demande de celle-ci et que, dans le cas contraire, elle devra la rejeter.
- 36 Les doutes du gouvernement hongrois ne sont donc pas fondés et, en conséquence, il y a lieu de considérer la demande de décision préjudicielle comme recevable.

**Sur les questions préjudicielles**

*Sur les première et deuxième questions dans l'affaire C-333/05*

- 37 Par sa première question, la juridiction de renvoi demande en substance si une taxe telle que celle instituée par la loi relative à la taxe d'immatriculation constitue un droit de douane à l'importation ou une taxe d'effet équivalent au sens des articles 23 CE et 25 CE. La deuxième question doit être comprise en ce sens que ladite juridiction souhaite savoir si une telle taxe est une taxe à l'importation interdite par ces dispositions. Cette deuxième question concerne donc le même problème que celui soumis à la Cour par la première question. En effet, une taxe à l'importation relève de la catégorie des taxes d'effet équivalent au sens desdites dispositions.

- 38 Une taxe telle que la taxe d'immatriculation n'est pas un droit de douane proprement dit.
- 39 En ce qui concerne la question de savoir si elle relève de la notion de taxes d'effet équivalent, il résulte d'une jurisprudence constante que toute charge pécuniaire, unilatéralement imposée, quelles que soient son appellation et sa technique, et frappant les marchandises en raison du fait qu'elles franchissent la frontière, lorsqu'elle n'est pas un droit de douane proprement dit, constitue une taxe d'effet équivalent au sens des articles 23 CE et 25 CE (voir, notamment, arrêts du 17 juillet 1997, *Haahr Petroleum*, C-90/94, Rec. p. I-4085, point 20, et du 2 avril 1998, *Outokumpu*, C-213/96, Rec. p. I-1777, point 20).
- 40 Une taxe telle que celle instituée par la loi relative à la taxe d'immatriculation n'est pas prélevée en raison du franchissement de la frontière de l'État membre imposant cette taxe, mais lors de l'immatriculation du véhicule sur le territoire de cet État en vue d'une mise en circulation.
- 41 Une telle taxe relève du régime général de redevances intérieures sur les marchandises et doit donc être examinée au regard de l'article 90 CE.
- 42 En conséquence, il convient de répondre aux première et deuxième questions posées dans l'affaire C-333/05 qu'une taxe telle que celle instituée par la loi relative à la taxe d'immatriculation, qui ne frappe pas les voitures automobiles particulières en raison du fait qu'elles franchissent la frontière, ne constitue pas un droit de douane à l'importation ou une taxe d'effet équivalent au sens des articles 23 CE et 25 CE.

*Sur les questions dans l'affaire C-290/05 ainsi que sur la première branche de la troisième question et la quatrième question dans l'affaire C-333/05*

- 43 Par ces questions, les juridictions de renvoi demandent en substance si l'article 90, premier alinéa, CE doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à une taxe telle que celle instituée par la loi relative à la taxe d'immatriculation.
- 44 Elles relèvent à cet égard qu'une telle taxe n'est pas exigible pour les voitures qui ont été mises en circulation en Hongrie avant l'entrée en vigueur de ladite loi (seconde question dans l'affaire C-290/05), que cette taxe est complètement indépendante de la valeur des véhicules, son montant étant exclusivement déterminé en fonction des caractéristiques techniques de ceux-ci (type de moteur, cylindrée) ainsi que de leur classement environnemental (première question dans l'affaire C-290/05), et que ce montant ne reflète en rien la diminution de la valeur des véhicules usagés et est totalement indépendant de la durée pendant laquelle un véhicule a été en circulation (quatrième question dans l'affaire C-333/05).
- 45 Ainsi que la Cour l'a déjà jugé, l'article 90 CE constitue, dans le système du traité CE, un complément des dispositions relatives à la suppression des droits de douane et des taxes d'effet équivalent. Cette disposition a pour objectif d'assurer la libre circulation des marchandises entre les États membres dans des conditions normales de concurrence par l'élimination de toute forme de protection pouvant résulter de l'application d'impositions intérieures discriminatoires à l'égard des produits originaires d'autres États membres (arrêt du 15 juin 2006, *Air Liquide Industries Belgium*, C-393/04 et C-41/05, Rec. p. I-5293, point 55 et jurisprudence citée).
- 46 En matière de taxation des véhicules automobiles d'occasion importés, la Cour a également jugé que l'article 90 CE vise à garantir la parfaite neutralité des impositions intérieures au regard de la concurrence entre produits se trouvant déjà sur le marché national et produits importés (voir arrêt du 29 avril 2004, *Weigel*, C-387/01, Rec. p. I-4981, point 66 et jurisprudence citée).

- 47 Selon une jurisprudence bien établie, il y a violation de l'article 90, premier alinéa, CE lorsque l'imposition frappant le produit importé et celle frappant le produit national similaire sont calculées de façon différente et suivant des modalités différentes aboutissant, ne fût-ce que dans certains cas, à une imposition supérieure du produit importé (voir arrêt *Weigel*, précité, point 67 et jurisprudence citée). Toutefois, même si les conditions d'une telle discrimination directe ne sont pas réunies, une imposition peut être indirectement discriminatoire en raison de ses effets.
- 48 En vue de garantir la neutralité des impositions intérieures au regard de la concurrence entre les véhicules automobiles d'occasion se trouvant déjà sur le marché national et les véhicules similaires importés, il y a lieu de comparer les effets de la taxe d'immatriculation frappant les véhicules d'occasion nouvellement importés à partir d'un État membre autre que la République de Hongrie avec ceux de la taxe d'immatriculation résiduelle grevant les véhicules d'occasion similaires enregistrés en Hongrie et qui, de ce fait, ont déjà été soumis à la même taxe.
- 49 Une comparaison avec les véhicules d'occasion mis en circulation en Hongrie avant l'entrée en vigueur de la loi relative à la taxe d'immatriculation ne serait pas pertinente. L'article 90 CE ne vise pas à empêcher un État membre d'introduire des impôts nouveaux ou de modifier le taux ou l'assiette d'impôts existants.
- 50 Il résulte de ce qui précède que le fait, invoqué par le gouvernement hongrois, qu'il existe des véhicules d'occasion précédemment enregistrés en Hongrie dont la valeur marchande inclut le montant de la taxe à la consommation résiduelle n'est pas non plus pertinent.
- 51 En ce qui concerne les critères pouvant être utilisés pour le calcul d'une taxe, il y a lieu de rappeler que le droit communautaire ne restreint pas, en l'état actuel de son évolution, la liberté de chaque État membre d'établir un système de taxation

différenciée pour certains produits, même similaires au sens de l'article 90, premier alinéa, CE, en fonction de critères objectifs, tels que la nature des matières premières utilisées ou les procédés de production appliqués. De telles différenciations ne sont toutefois compatibles avec le droit communautaire que si elles poursuivent des objectifs compatibles, eux aussi, avec les exigences du traité et du droit dérivé et si leurs modalités sont de nature à éviter toute forme de discrimination, directe ou indirecte, à l'égard des importations en provenance des autres États membres, ou de protection en faveur de productions nationales concurrentes (arrêt *Outokumpu*, précité, point 30).

52 Dans le cadre d'un régime concernant la taxe d'immatriculation, des critères tels que le type de moteur, la cylindrée et un classement reposant sur des considérations environnementales constituent des critères objectifs. Ils peuvent donc être utilisés dans un tel régime. En revanche, il n'est pas exigé que le montant de l'imposition soit lié au prix du véhicule.

53 Toutefois, une taxe d'immatriculation ne doit pas frapper les produits originaires d'autres États membres plus lourdement que les produits nationaux similaires.

54 Or, un véhicule neuf sur lequel la taxe d'immatriculation a été acquittée en Hongrie perd, au cours du temps, une partie de sa valeur marchande. Diminue ainsi, dans le même ordre de perte de valeur, le montant de la taxe d'immatriculation compris dans la valeur restante du véhicule. En tant que véhicule d'occasion, il ne peut être vendu qu'à un pourcentage de la valeur initiale, comprenant le montant résiduel de la taxe d'immatriculation.

55 Or, il ressort des dossiers transmis à la Cour par les juridictions de renvoi qu'un véhicule de modèle, d'ancienneté, de kilométrage et d'autres caractéristiques identiques, acheté d'occasion dans un autre État membre et enregistré en Hongrie

sera toutefois soumis à la taxe d'immatriculation applicable à un véhicule de cette catégorie au taux de 100 %. Par conséquent, ladite taxe grève les véhicules d'occasion importés plus lourdement que les véhicules d'occasion similaires déjà enregistrés en Hongrie et soumis à la même taxe.

56 Ainsi, nonobstant le caractère environnemental de l'objectif et du fondement de la taxe d'immatriculation et bien que ceux-ci n'aient aucun rapport avec la valeur marchande du véhicule, l'article 90, premier alinéa, CE implique qu'il soit tenu compte de la dépréciation des véhicules d'occasion faisant l'objet d'une taxation, puisque cette taxe est caractérisée par la circonstance qu'elle ne fait l'objet que d'une seule perception lors de la première immatriculation du véhicule aux fins de son utilisation dans l'État membre concerné et qu'elle est ainsi incorporée dans ladite valeur.

57 Il découle des considérations qui précèdent qu'il convient de répondre aux questions posées dans l'affaire C-290/05 ainsi qu'à la première branche de la troisième question et à la quatrième question dans l'affaire C-333/05 que l'article 90, premier alinéa, CE doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à une taxe telle que celle instituée par la loi relative à la taxe d'immatriculation, pour autant:

- qu'elle est prélevée sur des véhicules d'occasion lors de leur première mise en circulation sur le territoire d'un État membre et
  
- que son montant, exclusivement déterminé en fonction des caractéristiques techniques des véhicules (type de moteur, cylindrée) et de leur classement environnemental, est calculé sans tenir compte de la dépréciation de ceux-ci, de telle manière que, lorsqu'elle s'applique à des véhicules d'occasion importés d'autres États membres, elle dépasse le montant de ladite taxe compris dans la valeur résiduelle de véhicules d'occasion similaires qui ont déjà été enregistrés dans l'État membre d'importation.

Une comparaison avec des véhicules d'occasion mis en circulation dans l'État membre en question avant l'introduction de cette taxe est sans pertinence.

*Sur la seconde branche de la troisième question dans l'affaire C-333/05*

58 La taxe d'immatriculation en cause dans l'affaire au principal ne constitue pas une taxe sur le chiffre d'affaires au sens de l'article 33 de la sixième directive. En effet, son assiette n'est pas le chiffre d'affaires. Elle ne donne pas non plus lieu, dans les échanges entre États membres, à des formalités liées au passage d'une frontière.

59 Une telle taxe n'est dès lors pas interdite au titre de l'article 33 de la sixième directive.

60 Il convient donc de répondre à la seconde branche de la troisième question que l'article 33 de la sixième directive ne s'oppose pas à la perception d'une taxe telle que celle instituée par la loi relative à la taxe d'immatriculation, dont l'assiette n'est pas le chiffre d'affaires et qui ne donne pas lieu, dans les échanges entre États membres, à des formalités liées au passage d'une frontière.

**Sur la limitation des effets dans le temps du présent arrêt**

61 Dans l'hypothèse où l'arrêt à intervenir jugerait qu'une taxe telle que celle instituée par la loi relative à la taxe d'immatriculation est incompatible avec l'article 90, premier alinéa, CE, le gouvernement hongrois a, lors de l'audience qui a eu lieu dans l'affaire C-290/05, demandé à la Cour de limiter les effets de son arrêt dans le temps. Dans ses observations écrites soumises à cette dernière dans la même affaire, le gouvernement polonais a fait une suggestion allant dans le même sens.

- 62 Conformément à une jurisprudence constante, l'interprétation que la Cour donne d'une règle de droit communautaire, dans l'exercice de la compétence que lui confère l'article 234 CE, éclaire et précise, lorsque besoin en est, la signification et la portée de cette règle, telle qu'elle doit ou aurait dû être comprise et appliquée depuis le moment de sa mise en vigueur. Il en résulte que la règle ainsi interprétée peut et doit être appliquée par le juge même à des rapports juridiques nés et constitués avant l'arrêt statuant sur la demande d'interprétation, si par ailleurs les conditions permettant de porter devant les juridictions compétentes un litige relatif à l'application de ladite règle se trouvent réunies (voir, notamment, arrêts du 2 février 1988, *Blaizot*, 24/86, Rec. p. 379, point 27; du 15 décembre 1995, *Bosman*, C-415/93, Rec. p. I-4921, point 141, ainsi que du 10 janvier 2006, *Skov et Bilka*, C-402/03, Rec. p. I-199, point 50).
- 63 À cet égard, il convient de rappeler que ce n'est qu'à titre tout à fait exceptionnel que la Cour peut, par application d'un principe général de sécurité juridique inhérent à l'ordre juridique communautaire, être amenée à limiter la possibilité pour tout intéressé d'invoquer une disposition qu'elle a interprétée en vue de mettre en cause des relations juridiques établies de bonne foi. Pour qu'une telle limitation puisse être décidée, il est nécessaire que deux critères essentiels soient réunis, à savoir la bonne foi des milieux intéressés et le risque de troubles graves (voir, notamment, arrêts du 28 septembre 1994, *Vroege*, C-57/93, Rec. p. I-4541, point 21; du 12 octobre 2000, *Cooke*, C-372/98, Rec. p. I-8683, point 42, ainsi que *Skov et Bilka*, précité, point 51).
- 64 Quant au risque de troubles graves, le gouvernement hongrois a, lors de l'audience, produit des données chiffrées qui portaient sur la période du 1<sup>er</sup> mai 2004, date de l'adhésion de la République de Hongrie à l'Union européenne, au 31 décembre 2005, soit une période de 20 mois. Au cours de celle-ci, 81 612 véhicules d'occasion ont été introduits sur le territoire de la République de Hongrie à partir des autres États membres. Le gouvernement hongrois a estimé le montant total des recettes provenant de la taxe d'immatriculation perçue sur ces véhicules à environ 116 millions d'euros. Il a admis que ce n'est pas l'ensemble de cette somme qui devrait être remboursé, mais seulement le montant correspondant à la surtaxe ayant frappé lesdits véhicules compte tenu de la dépréciation de ceux-ci.

- 65 Toutefois, ledit gouvernement, d'une part, a mis l'accent sur le coût administratif de l'examen au cas par cas nécessaire pour effectuer le remboursement de ladite surtaxe, un tel coût étant probablement supérieur au montant total des sommes remboursables, et, d'autre part, a souligné l'importance des difficultés liées à l'identification de toutes les personnes susceptibles de bénéficier d'un remboursement.
- 66 Lors de l'audience, il est apparu que, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006, un barème de réduction du montant de la taxe d'immatriculation a été introduit, les réductions étant déterminées en fonction du nombre de mois écoulés entre la date de la première mise en circulation du véhicule et celle de l'introduction de la procédure administrative afférente au paiement de cette même taxe.
- 67 Dans ces conditions, l'examen de la question de savoir s'il existe, en l'occurrence, un risque de troubles graves peut se limiter à la période du 1<sup>er</sup> mai 2004 au 31 décembre 2005.
- 68 Le montant à rembourser n'est pas si élevé que le remboursement en tant que tel risquerait d'entraîner des répercussions économiques graves susceptibles de justifier une limitation des effets du présent arrêt dans le temps.
- 69 Quant au coût administratif, le droit communautaire requiert uniquement que l'État membre rembourse le montant excédentaire conformément aux règles du droit national, pourvu que les principes d'équivalence et d'effectivité soient respectés (voir en ce sens, notamment, arrêts du 15 septembre 1998, Edis, C-231/96, Rec. p. I-4951, points 19, 20 et 34, ainsi que du 17 juin 2004, Recheio — Cash & Carry, C-30/02, Rec. p. I-6051, points 17, 18 et 20).

- 70 En conséquence, il y a lieu de constater que le second critère, mentionné au point 63 du présent arrêt, relatif au risque de troubles graves, n'est pas rempli.
- 71 Dans ces conditions, il n'est pas nécessaire de vérifier si le critère tenant à la bonne foi des milieux intéressés est rempli.
- 72 Il résulte de ces considérations qu'il n'y a pas lieu de limiter dans le temps les effets du présent arrêt.

### Sur les dépens

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

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

- 1) Une taxe telle que celle instituée en Hongrie par la loi n° CX de 2003, relative à la taxe d'immatriculation (a regisztrációs adóról szóló 2003. évi CX. törvény), qui ne frappe pas les voitures automobiles particulières en raison du fait qu'elles franchissent la frontière, ne constitue pas un droit de douane à l'importation ou une taxe d'effet équivalent au sens des articles 23 CE et 25 CE.**

**2) L'article 90, premier alinéa, CE doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à une taxe telle que celle instituée par la loi relative à la taxe d'immatriculation, pour autant:**

— **qu'elle est prélevée sur des véhicules d'occasion lors de leur première mise en circulation sur le territoire d'un État membre et**

— **que son montant, exclusivement déterminé en fonction des caractéristiques techniques des véhicules (type de moteur, cylindrée) et de leur classement environnemental, est calculé sans tenir compte de la dépréciation de ceux-ci, de telle manière que, lorsqu'elle s'applique à des véhicules d'occasion importés d'autres États membres, elle dépasse le montant de ladite taxe compris dans la valeur résiduelle de véhicules d'occasion similaires qui ont déjà été enregistrés dans l'État membre d'importation.**

**Une comparaison avec des véhicules d'occasion mis en circulation dans l'État membre en question avant l'introduction de cette taxe est sans pertinence.**

**3) L'article 33 de la sixième directive 77/388/CEE du Conseil, du 17 mai 1977, en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaire — Système commun de taxe sur la valeur ajoutée: assiette uniforme, ne s'oppose pas à la perception d'une taxe telle que celle instituée par la loi relative à la taxe d'immatriculation, dont l'assiette n'est pas le chiffre d'affaires et qui ne donne pas lieu, dans les échanges entre États membres, à des formalités liées au passage d'une frontière.**

Signatures