

ARRÊT DE LA COUR (sixième chambre)

16 février 2017 (1)

« Renvoi préjudiciel – Règlement (CEE) n° 2658/87 – Union douanière et tarif douanier commun – Classement tarifaire – Nomenclature combinée – Validité – Règlement (UE) n° 301/2012 – Positions 8703 et 8711 – Véhicule à trois roues dénommé “Spyder” »

Dans l’affaire C-145/16,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l’article 267 TFUE, introduite par le Gerechtshof Amsterdam (cour d’appel d’Amsterdam, Pays-Bas), par décision du 8 mars 2016, parvenue à la Cour le 14 mars 2016, dans la procédure

Aramex Nederland BV

contre

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane,

LA COUR (sixième chambre),

composée de M. E. Regan, président de chambre, MM. C. G. Fernlund et S. Rodin (rapporteur),
juges,

avocat général : M. N. Wahl,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

- pour Aramex Nederland BV, par MM. W. de Wit et O. R. L. Gemin, adviseurs,
- pour le gouvernement néerlandais, par Mmes M. Bulterman et M. Gijzen, en qualité d’agents,
- pour la Commission européenne, par MM. A. Caeiros et P. Vanden Heede, en qualité d’agents,

vu la décision prise, l’avocat général entendu, de juger l’affaire sans conclusions,

rend le présent

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte, en substance, sur l'interprétation des positions 8703 et 8711 de la nomenclature combinée figurant à l'annexe I du règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil, du 23 juillet 1987, relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun (JO 1987, L 256, p. 1), dans sa version résultant du règlement d'exécution (UE) n° 927/2012 de la Commission, du 9 octobre 2012 (JO 2012, L 304, p. 1) (ci-après la « NC »).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant Aramex Nederland BV (ci-après « Aramex ») à l'Inspecteur van de Belastingdienst/Douane, au sujet du classement tarifaire d'un véhicule à trois roues dénommé « Spyder » au sein de la NC.

Le cadre juridique

Le droit de l'Union

3 La NC, instaurée par le règlement n° 2658/87, est fondée sur le système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (ci-après le « SH »), élaboré par le Conseil de coopération douanière, devenu l'Organisation mondiale des douanes (OMD), et institué par la convention internationale sur le système harmonisé de désignation et de codification des marchandises, conclue à Bruxelles le 14 juin 1983. Cette convention a été approuvée, avec son protocole d'amendement du 24 juin 1986, au nom de la Communauté économique européenne, par la décision 87/369/CEE du Conseil, du 7 avril 1987 (JO L 198, p. 1).

4 La position 8703 de la NC est ainsi structurée :

« 8703

[...]

Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes (autres que ceux du n° 8702), y compris les voitures du type « break » et les voitures de course :

8703 21

— — d'une cylindrée n'excédant pas 1 000 cm³ :

8703 21 10

— — — neufs

8703 21 90

[...] »

— — — usagés

5 La position 8711 de la NC est structurée de la manière suivante :

« 8711

[...]

Motocycles (y compris les cyclomoteurs) et cycles équipés d'un moteur auxiliaire, avec ou sans side-cars ; side-cars :

8711 50 00

— à moteur à piston alternatif, d'une cylindrée excédant 800 cm³

[...] »

6 L'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 301/2012 de la Commission, du 2 avril 2012, relatif au classement de certaines marchandises dans la nomenclature combinée, adopté en vertu de l'article 9, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 2658/87, classe dans la NC les marchandises désignées dans la première colonne du tableau y figurant sous le code indiqué en regard de ces marchandises dans la seconde colonne de ce tableau. S'agissant de la sous-position 8703 21 10, ledit tableau prévoit :

Véhicule automobile neuf à trois roues, à traction arrière, pour le transport de personnes, équipé d'un moteur à piston alternatif à allumage par étincelles, d'une cylindrée de 998 cm³.

La distance entre les roues avant est d'environ 130 cm. Le véhicule n'est pas équipé d'un différentiel.

Le véhicule est équipé d'un système de direction de type automobile. La direction est assurée au moyen d'un guidon muni de deux poignées sur lesquelles se trouvent les commandes.

Le véhicule possède cinq vitesses avant et une vitesse arrière.

8703 21 10

Le classement est déterminé par les règles générales 1 et 6 pour l'interprétation de la nomenclature combinée et par le libellé des codes NC 8703, 8703 21 et 8703 21 10.

Les véhicules à trois roues sont classés dans la position 8711, à condition qu'ils ne présentent pas le caractère de véhicules automobiles de la position 8703 (voir également les notes explicatives du SH relatives à la position 8711, cinquième alinéa).

La position 8703 comprend les véhicules légers à trois roues de construction plus simple, tels que ceux utilisant un moteur et des roues de motocycles, qui, par leur structure mécanique, possèdent les caractéristiques des voitures automobiles conventionnelles, à savoir présence d'un système de direction de type automobile (voir aussi les notes explicatives du SH relatives à la position 8703, deuxième alinéa).

Le classement dans la position 8711 est exclu car le véhicule est équipé d'un système de direction de type automobile, caractérisant les véhicules automobiles conventionnels relevant de la position 8703.

Le véhicule est donc classé en tant que véhicule automobile neuf principalement conçu pour le transport de personnes relevant du code NC 8703 21 10.

Les notes explicatives du SH

7 En vertu de l'article 6, paragraphe 1, de la convention internationale sur le système harmonisé de désignation et de codification des marchandises, un comité dénommé « comité du système harmonisé », composé des représentants de chaque partie contractante, a été institué au sein du conseil de coopération douanière. Sa tâche consiste, notamment, à proposer des amendements à ladite convention et à rédiger des notes explicatives (ci-après les « notes explicatives du SH »), des avis de classement et d'autres avis pour l'interprétation du SH.

8 La note explicative du SH relative à la position 8703 est ainsi libellée :

« À l'exception des véhicules automobiles pour le transport des personnes visés sous le n° 87.02, la présente position comprend les voitures automobiles de tous types, y compris les véhicules automobiles amphibies pour le transport des personnes, quel que soit le moteur qui les actionne (moteur à piston à allumage par étincelles ou par compression, électrique, turbine à gaz, etc.).

Elle couvre aussi les véhicules légers à trois roues tels notamment :

- ceux utilisant des moteurs et des roues de motocycles, etc., qui, par leur structure mécanique, présentent les caractéristiques des voitures automobiles proprement dites : présence d'une direction de type automobile ou, à la fois, d'une marche arrière et d'un différentiel ;
- ceux montés sur un châssis en forme de T dont les deux roues arrière sont mues par des moteurs électriques séparés, alimentés par des batteries. Ces véhicules sont généralement commandés par un levier central unique permettant, d'une part, le démarrage et l'accélération ou le ralentissement, l'arrêt et la marche arrière et, d'autre part, le virage à droite ou à gauche par une différenciation de couple aux roues motrices ou par commande sur la roue avant.

[...]

Relèvent notamment de la présente position :

[...]

6) Les véhicules à quatre roues, à châssis tubulaire, munis d'un système de direction du type automobile, par exemple reposant sur le principe Ackerman. [...] »

9 La note explicative du SH relative à la position 8711 prévoit :

« Cette position couvre, d'une part, un ensemble de véhicules à moteur, à deux roues destinés essentiellement au transport des personnes.

[...]

Sont également classés ici les véhicules à trois roues (du type triporteur, par exemple), à la condition qu'ils ne présentent pas le caractère d'une voiture automobile du n° 87.03 (voir la Note explicative n° 87.03).

[...]

Sont, en revanche, exclus :

[...]

Les véhicules à quatre roues, pour le transport de personnes, à châssis tubulaire, munis d'un système de direction du type automobile, par exemple reposant sur le principe Ackerman (n° 87.03) ».

Le litige au principal et la question préjudicielle

10 Le 17 avril 2013, à la suite d'une déclaration de mise en libre pratique d'un véhicule dénommé RD Spyder RS-S 990 SM5 DR 12 EUR (ci-après le « Spyder ») effectué par Aramex, l'administration fiscale néerlandaise a adressé à cette société un avis d'imposition correspondant au classement tarifaire du Spyder dans la sous-position 8703 21 10. Aramex a, le 28 mai 2013, introduit une réclamation contre cet avis, estimant que le Spyder devait être classé dans la sous-position 8711 50 00. Cette réclamation a été rejetée le 10 septembre 2013.

11 Le recours introduit par Aramex auprès du Rechtbank Noord-Holland (tribunal de Hollande du Nord, Pays-Bas) contre ledit avis d'imposition a été rejeté comme étant non fondé par un jugement du 8 décembre 2014.

12 Le 16 janvier 2015, la requérante a interjeté appel de ce jugement devant le Gerechtshof Amsterdam (cour d'appel d'Amsterdam, Pays-Bas). Cette dernière juridiction considère qu'il n'est pas possible de déterminer de manière univoque si le Spyder, eu égard à ses caractéristiques et ses propriétés objectives, doit être considéré comme un « motorcycle » ou comme un « véhicule automobile ».

13 Les parties à la procédure devant la juridiction de renvoi ne contestent pas le fait que le Spyder a servi de modèle pour le règlement d'exécution n° 301/2012, sur la base duquel ce véhicule a été classé dans la position 8703. Néanmoins, Aramex estime que ce règlement est invalide.

14 La juridiction de renvoi fait remarquer, en premier lieu, que le Spyder est équipé de roues dont les dimensions de pneus sont courantes pour les voitures automobiles mais que ces pneus sont fabriqués spécialement pour les motocycles à trois roues.

15 En second lieu, le Spyder présente une géométrie de direction qui satisfait au principe Ackerman et il dispose pour le reste d'une direction très différente de celle d'une voiture. Au lieu d'avoir un volant de voiture, il est équipé d'un guidon du type motorcycle, avec deux poignées sur lesquelles sont montées les commandes. À la différence du volant d'une voiture, on ne peut pas faire tourner ce guidon complètement, la portée maximale à droite et à gauche étant d'environ 45 degrés, à l'instar du guidon d'un motorcycle. Par ailleurs, il n'y a ni cardan ni boîtier de direction convertissant, comme dans un véhicule automobile, le mouvement de rotation de l'arbre de direction en un mouvement linéaire alors que le mouvement de rotation de l'arbre de direction du Spyder est converti en ce mouvement par un autre moyen, à savoir à l'aide d'une bielle pendante. Les similitudes avec la direction d'une voiture automobile se limitent à la présence d'un arbre de direction, de biellettes, de roues et de la géométrie de direction déjà évoquée qui satisfait au principe Ackerman. Néanmoins, la juridiction de renvoi estime qu'il ne ressort pas expressément des termes de la note explicative du SH relative à la position 8703 que la présence, dans un véhicule léger à trois roues, d'un système de direction reposant sur le principe Ackerman suffise pour pouvoir parler d'une direction de type automobile comme c'est le cas pour les véhicules à quatre roues selon la note explicative du SH relative à la position 8703, point 6.

16 D'après la juridiction de renvoi, les caractéristiques soulevées aux deux points précédents du présent arrêt peuvent être pertinentes pour déterminer si le Spyder correspond à la catégorie de « véhicules légers à trois roues » visée dans le premier exemple de la note explicative du SH

relative à la position 8703. Cependant, cette juridiction reconnaît que ces exemples ne sont pas limitatifs.

17 La juridiction de renvoi souligne que, si la première colonne de l'annexe du règlement d'exécution n° 301/2012 indique comme caractéristique réelle que le Spyder est équipé d'un système de direction de type automobile, aucun élément énoncé dans la troisième colonne de cette annexe ne permet de savoir si la Commission européenne l'a effectivement vérifié et sur la base de quels critères.

18 Eu égard à ce qui précède, nourrissant des doutes quant au bien-fondé du classement préconisé par la Commission, la juridiction de renvoi a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante :

« Le règlement d'exécution n° 301/2012 est-il valable ? »

Sur la question préjudicielle

19 À titre liminaire, il y a lieu de rappeler que, selon une jurisprudence constante de la Cour, dans le cadre de la procédure de coopération entre les juridictions nationales et la Cour instituée à l'article 267 TFUE, il appartient à celle-ci de donner au juge national une réponse utile qui lui permette de trancher le litige dont il est saisi. Dans cette optique, il incombe, le cas échéant, à la Cour de reformuler les questions qui lui sont soumises (voir, en ce sens, arrêt du 13 octobre 2016, M. et S., C?303/15, EU:C:2016:771, point 16 et jurisprudence citée).

20 Par sa question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si la NC doit être interprétée en ce sens qu'un véhicule à trois roues, tel que celui en cause au principal, équipé de pneus fabriqués pour les motocycles à trois roues mais semblables à ceux pour les voitures automobiles, commandé au moyen d'un guidon et muni d'un système de direction reposant sur le principe Ackerman, relève de la position 8703 de la NC.

21 À cet égard, il convient de rappeler que, selon une jurisprudence constante de la Cour, le Conseil de l'Union européenne a conféré à la Commission, agissant en coopération avec les experts douaniers des États membres, un large pouvoir d'appréciation pour préciser le contenu des positions tarifaires entrant en ligne de compte pour le classement d'une marchandise déterminée. Toutefois, le pouvoir de la Commission de prendre des mesures visées à l'article 9, paragraphe 1, sous a), b), d) et e), du règlement n° 2658/87, comme l'établissement de notes complémentaires, ne l'autorise pas à modifier le contenu des positions tarifaires qui ont été établies sur la base du SH, instauré par la convention internationale sur le SH, dont l'Union européenne s'est engagée, en vertu de l'article 3 de cette dernière, à ne pas modifier la portée (voir, en ce sens, arrêt du 12 février 2015, Raytek et Fluke Europe, C?134/13, EU:C:2015:82, point 29 ainsi que jurisprudence citée).

22 En outre, dans l'intérêt de la sécurité juridique et afin de faciliter les contrôles, le critère décisif pour la classification tarifaire des marchandises doit être recherché, d'une manière générale, dans leurs caractéristiques et leurs propriétés objectives, telles que définies par le libellé de la position de la NC et des notes de section ou de chapitre (arrêt du 8 décembre 2016, Lemnis Lighting, C?600/15, EU:C:2016:937, point 36 et jurisprudence citée).

23 Certes, la destination du produit peut constituer un critère objectif de classification pour autant qu'elle est inhérente audit produit, l'inhérence devant pouvoir s'apprécier en fonction des caractéristiques et des propriétés objectives de celui-ci. Toutefois, la destination du produit n'est un critère pertinent que si le classement ne peut se faire sur la seule base des caractéristiques et des propriétés objectives du produit (arrêt du 9 juin 2016, MIS, C?288/15, EU:C:2016:424, point

24).

24 Par ailleurs, il y a lieu de rappeler que les notes explicatives du SH constituent des moyens importants pour assurer une application uniforme du tarif douanier commun et fournissent, en tant que telles, des éléments valables pour son interprétation (arrêt du 8 décembre 2016, Lemnis Lighting, C-600/15, EU:C:2016:937, point 37).

25 Afin d'examiner si un véhicule à trois roues, tel que celui en cause au principal, peut relever de la position 8703 de la NC, il convient de constater tout d'abord que le classement des véhicules à trois roues dans la position 8711 revêt un caractère subsidiaire par rapport à leur classement dans la position 8703, dès lors que, selon la note explicative du SH relative à la position 8711, cette dernière couvre uniquement ces véhicules à la condition qu'ils ne présentent pas les caractéristiques d'une voiture automobile relevant de la position 8703.

26 Premièrement, s'agissant de la question de savoir s'il y a lieu de prendre en compte, aux fins du classement d'un véhicule à trois roues dans la position 8703, le fait que celui-ci utilise ou non des roues de motocycles, il convient de relever que la note explicative du SH relative à cette position indique que ladite position couvre, notamment, les véhicules légers à trois roues utilisant des moteurs et des roues de motocycles et qui, par leur structure mécanique, présentent les caractéristiques des voitures automobiles proprement dites.

27 Il convient de constater, à cet égard, que la note explicative du SH relative à la position 8703 fournit ainsi des exemples de véhicules à trois roues qui doivent être classés dans cette position.

28 Partant, même si les véhicules mentionnés à titre d'exemples dans cette note présentent des équipements analogues à ceux des motocycles, notamment l'utilisation de roues de motocycles, l'existence de tels équipements ne constitue pas une condition du classement dans la position 8703 des véhicules à trois roues qui, par leur structure mécanique, présentent les caractéristiques des voitures automobiles. Il s'ensuit que le fait qu'un véhicule n'utilise pas des roues de motocycle ne fait pas obstacle à son classement dans cette position.

29 Deuxièmement, s'agissant de la question de savoir si les véhicules à trois roues équipés d'un système de direction dont la similitude avec celui équipant les voitures automobiles se limite au fait qu'il repose sur le principe Ackerman sont « équipés d'un système de direction de type automobile », au sens de la note explicative du SH relative à la position 8703, il convient de rappeler que cette note énonce, en substance, que les véhicules qui entrent dans cette position sont les voitures de tous types qui présentent certaines caractéristiques techniques telles qu'une direction de type automobile reposant sur le principe Ackerman (voir, en ce sens, arrêt du 27 avril 2006, Kawasaki Motors Europe, C-15/05, EU:C:2006:259, point 43).

30 En outre, s'il est vrai que le premier exemple fourni par la note explicative du SH relative à la position 8703 ne définit pas la notion de « système de direction de type automobile », cette même note prévoit que « les véhicules à quatre roues, à châssis tubulaire, munis d'un système de direction du type automobile, par exemple reposant sur le principe Ackerman », relèvent de cette position.

31 Il s'ensuit que les véhicules à trois roues équipés d'un système de direction dont la similitude avec celui équipant les voitures automobiles se limite au fait qu'il repose sur le principe Ackerman sont « équipés d'un système de direction de type automobile », au sens de la note explicative du SH relative à la position 8703.

32 Troisièmement, en ce qui concerne le classement d'un véhicule à trois roues équipé d'un

guidon dans la position 8703, tel que prévu par le règlement n° 301/2012, il y a lieu de constater que cette caractéristique ne figure ni dans le libellé de la position 8711 ni dans la note explicative du SH relative à cette position. Partant, le fait qu'un véhicule à trois roues est équipé d'un guidon n'empêche pas son classement dans la position 8703.

33 Étant donné que le fait que le système de direction d'un véhicule, tel que celui en cause au principal, est assuré au moyen d'un guidon et repose sur le principe Ackerman constitue une caractéristique objective de celui-ci, permettant de le classer dans la position 8703, la destination d'un tel véhicule n'est pas, contrairement à ce qu'Aramex a fait valoir, un critère pertinent aux fins de son classement.

34 En ce qui concerne la validité du règlement n° 301/2012, il convient de constater que l'examen de la question préjudicielle n'a révélé aucun élément de nature à affecter la validité de ce règlement, dans la mesure où il prévoit le classement dans la sous-position 8703 21 00 d'un véhicule automobile neuf à trois roues muni, notamment, d'un système de direction de type automobile commandé au moyen d'un guidon.

35 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il convient de répondre à la question posée que la NC doit être interprétée en ce sens qu'un véhicule à trois roues, tel que celui en cause au principal, équipé de pneus fabriqués pour les motocycles à trois roues mais semblables à ceux pour les voitures automobiles, commandé au moyen d'un guidon et muni d'un système de direction reposant sur le principe Ackerman, relève de la position 8703 de la NC.

Sur les dépens

36 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 (sixième chambre) dit pour droit :

La nomenclature combinée figurant à l'annexe I du règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil, du 23 juillet 1987, relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun, dans sa version résultant du règlement d'exécution (UE) n° 927/2012 de la Commission, du 9 octobre 2012, doit être interprétée en ce sens qu'un véhicule à trois roues, tel que celui en cause au principal, équipé de pneus fabriqués pour les motocycles à trois roues mais semblables à ceux pour les voitures automobiles, commandé au moyen d'un guidon et muni d'un système de direction reposant sur le principe Ackerman, relève de la position 8703 de cette nomenclature.

Signatures

1 Langue de procédure : le néerlandais.