

Downloaded via the EU tax law app / web

Ediție provizorie

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a șasea)

16 februarie 2017(*)

„Trimitere preliminară – Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 – Uniunea vamală și Tariful vamal comun – Clasificare tarifară – Nomenclatura combinată – Validitate – Regulamentul (UE) nr. 301/2012 – Pozițiile 8703 și 8711 – Vehicul cu trei roți denumit «Spyder»”

În cauza C-145/16,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Gerechtshof Amsterdam (Curtea de Apel din Amsterdam, Țările de Jos), prin decizia din 8 martie 2016, primită de Curtea la 14 martie 2016, în procedura

Aramex Nederland BV

împotriva

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane,

CURTEA (Camera a șasea),

compusă din domnul E. Regan, președinte de cameră, și domnii C. G. Fernlund și S. Rodin (raportor), judecători,

avocat general: domnul N. Wahl,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru Aramex Nederland BV, de W. de Wit și de O. R. L. Gemin, adviseurs;
- pentru guvernul neerlandez, de M. Bulterman și de M. Gijzen, în calitate de agenți;
- pentru Comisia Europeană, de A. Caeiros și de P. Vanden Heede, în calitate de agenți,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește în esență interpretarea pozițiilor 8703 și 8711 din Nomenclatura combinată, care figurează în anexa I la Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 al Consiliului din 23 iulie 1987 privind Nomenclatura tarifară și statistică și Tariful vamal comun (JO 1987, L 256, p. 1, Ediție specială, 02/vol. 4, p. 3), în versiunea care rezultă din Regulamentul de

punere în aplicare (UE) nr. 927/2012 al Comisiei din 9 octombrie 2012 (JO 2012, L 304, p. 1) (denumit în continuare „NC”).

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Aramex Nederland BV (denumit în continuare „Aramex”), pe de o parte, și Inspecteur van de Belastingdienst/Douane, pe de altă parte, în legătură cu clasificarea tarifară a unui vehicul cu trei roți denumit „Spyder” în cadrul NC.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

3 NC, instituit prin Regulamentul nr. 2658/87, este întemeiat pe Sistemul armonizat de denumire și codificare a mărfurilor (denumit în continuare „SA”), elaborat de Consiliul de Cooperare Vamală, devenit Organizația Mondială a Vămirilor (OMV), și instituit prin Convenția internațională privind Sistemul armonizat de denumire și codificare a mărfurilor, încheiat la Bruxelles la 14 iunie 1983. Această convenție a fost aprobată, împreună cu Protocolul de modificare a acesteia din 24 iunie 1986, în numele Comunității Economice Europene, prin Decizia 87/369/CEE a Consiliului din 7 aprilie 1987 (JO L 198, p. 1, Ediție specială, 02/vol. 3, p. 199).

4 Poziția 8703 din NC este structurată astfel:

„8703

[...]

Autoturisme și alte autovehicule, proiectate în principal pentru transportul persoanelor (altele decât cele de la poziția 8702), inclusiv mașinile de tip «break» și mașinile de curse:

8703 21

— — Cu o capacitate cilindrică de maximum 1 000 cm³:

8703 21 10

— — — Noi

8703 21 90

[...]”

— — — Folosite

5 Poziția 8711 din NC este structurată după cum urmează:

„8711

[...]

Motociclete (inclusiv mopede) și biciclete, triciclete sau similare, echipate cu pedale și cu motor auxiliar, cu sau fără atașate:

8711 50 00

— Cu motor cu piston alternativ cu o capacitate cilindrică peste 800 cm³

[...]"

6 Anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 301/2012 al Comisiei din 2 aprilie 2012 privind clasificarea anumitor m?rfuri în Nomenclatura combinat?, adoptat în temeiul articolului 9 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 2658/87, clasific? în NC m?rfurile desemnate în prima coloan? a tabelului care figureaz? în aceasta la codul indicat cu privire la aceste m?rfuri în cea de a doua coloan? a acestui tabel. În ceea ce prive?te subpozi?ia 8703 21 10, tabelul men?ionat prevede:

Nou autovehicul cu trei ro?i, dintre care roata din spate este cea motoare, pentru transportul de persoane, cu motor cu piston alternativ cu aprindere prin scânteie, având o capacitate cilindric? de 998 cm³.

Distan?a dintre ro?ile din fa?? este de aproximativ 130 cm. Vehiculul nu este echipat cu diferen?ial.

Vehiculul are un sistem de direc?ie de tipul celor utilizate la autoturisme. Pentru direc?ionare se folose?te ghidonul dotat cu dou? mânere pe care se afl? comenzile.

Vehiculul are cinci trepte de vitez? pentru mersul înainte ?i o treapt? de vitez? pentru mersul înapoi.

8703 21 10

Clasificarea se stabile?te pe baza regulilor generale 1 ?i 6 de interpretare a Nomenclurii combinate ?i pe baza textului codurilor NC 8703, 8703 21 ?i 8703 21 10.

Vehiculele cu trei ro?i se clasific? la pozi?ia 8711, cu condi?ia s? nu aib? caracteristicile autovehiculelor de la pozi?ia 8703 (a se vedea, de asemenea, Notele explicative ale Sistemului armonizat de la pozi?ia 8711 al cincilea paragraf).

Pozi?ia 8703 include vehiculele u?oare cu trei ro?i, de construc?ie mai simpl?, precum cele echipate cu motor ?i ro?i de motociclete, care, prin natura structurii lor mecanice, au caracteristicile autoturismelor conven?ionale, ?i anume un sistem de direc?ie de tipul celor utilizate la autoturisme (a se vedea, de asemenea, Notele explicative ale Sistemului armonizat de la pozi?ia 8703 al doilea paragraf).

Se exclude clasificarea la pozi?ia 8711, deoarece vehiculul are un sistem de direc?ie de tipul celor utilizate la autoturisme, care constituie o caracteristic? a autovehiculelor conven?ionale incluse la pozi?ia 8703.

În consecin??, vehiculul trebuie clasificat la codul NC 8703 21 10, ca autovehicul nou, proiectat în principal pentru transportul persoanelor.

Notele explicative ale SA

7 În temeiul articolului 6 alineatul (1) din Conven?ia interna?ional? privind Sistemul armonizat de denumire ?i codificare a m?rfurilor, în cadrul Consiliului de Cooperare Vamal? a fost instituit un comitet denumit „Comitetul Sistemului armonizat”, alc?tuit din reprezentan?i ai fiec?rei p?r?i contractante. Func?ia sa const? printre altele în a propune modific?ri la conven?ia men?ionat? ?i în a redacta note explicative (denumite în continuare „Notele explicative ale SA”), avize de clasificare ?i alte avize pentru interpretarea SA.

8 Nota explicativă a SA referitoare la poziția 8703 are următorul cuprins:

„Cu excepția autovehiculelor pentru transportul persoanelor cuprinse la poziția 87.02, această poziție cuprinde autovehicule de toate tipurile, inclusiv autoturisme amfibii pentru transportul persoanelor, indiferent care ar fi motorul care le acționează (motor cu piston cu aprindere prin scânteie sau prin compresie, electric, turbină cu gaz etc.).

Poziția cuprinde de asemenea vehiculele ușoare pe trei roți de construcție mai simplă, cum ar fi în principal:

- cele care utilizează motoarele și roțile de la motocicletă etc., care prin structura lor mecanică prezintă caracteristicile autovehiculelor propriuzise: prezența unei direcții de tip automobil sau, în același timp, un marșarier și un diferențial;
- cele montate pe un șasiu de formă T ale cărui două roți din spate sunt acționate prin motoare electrice separate, alimentate de baterii. Aceste vehicule sunt în general comandate printr-o manetă centrală unică care permite, pe de o parte, demararea și accelerarea sau încetinirea, oprirea și mersul înapoi și, pe de altă parte, virajul la dreapta sau la stânga printr-o diferențiere de cuplu la roțile motrice sau prin comandă pe roata din față.

[...]

Poziția cuprinde în principal:

[...]

6) Vehicule pe patru roți, cu șasiu tubular, prevăzut cu sistem de direcție de tip automobil, de exemplu sistem de direcție de tip Ackerman. [...]"

9 Nota explicativă a SA referitoare la poziția 8711 prevede:

„Poziția cuprinde, pe de o parte, un ansamblu de vehicule cu motor cu două roți destinate în special transportului persoanelor.

[...]

Se clasifică aici vehiculele cu trei roți (de exemplu, de tipul triciclu cu cutie de transport mărfuri), cu condiția ca ele să nu prezinte caracterul unui autovehicul de la poziția 87.03 (vezi Nota explicativă de la poziția 87.03).

[...]

Poziția exclude:

[...]

Vehicule pe patru roți, pentru transportul de persoane, cu șasiu tubular, prevăzut cu sistem de direcție de tip automobil, de exemplu sistem de direcție de tip Ackerman (poziția 87.03)."

Litigiul principal și întrebarea preliminară

10 La 17 aprilie 2013, în urma unei declarații de punere în liberă circulație a unui vehicul denumit RD Spyder RS/S 990 SM5 DR 12 EUR (denumit în continuare „Spyder”) date de Aramex, administrația fiscală neerlandeză a adresat acestei societăți o decizie de impunere

corespunde clasificării tarifare a Spyder la subpoziția 8703 21 10. La 28 mai 2013, Aramex a formulat o contestație împotriva acestei decizii, apreciind că Spyder trebuia clasificat la subpoziția 8711 50 00. Această contestație a fost respinsă la 10 septembrie 2013.

11 Acțiunea introdusă de Aramex la Rechtbank Noord-Holland (Tribunalul din Olanda de Nord, Țările de Jos) împotriva deciziei de impunere menționată a fost respinsă ca nefundată printr-o hotărâre din 8 decembrie 2014.

12 La 16 ianuarie 2015, reclamanta a declarat apel împotriva acestei hotărâri la Gerechtshof Amsterdam (Curtea de Apel din Amsterdam, Țările de Jos). Această instanță consideră că nu este posibil să se determine în mod univoc dacă Spyder, având în vedere caracteristicile și proprietățile sale obiective, trebuie să fie considerat o „motocicletă” sau un „autovehicul”.

13 Părțile în procedura în fața instanței de trimitere nu contestă faptul că Spyder a servit drept model pentru Regulamentul de punere în aplicare nr. 301/2012, pe baza căruia acest vehicul a fost clasificat la poziția 8703. Totuși, Aramex apreciază că acest regulament nu este valid.

14 Instanța de trimitere observă, în primul rând, că Spyder este echipat cu roți ale căror pneuri au dimensiuni obișnuite pentru autovehicule, dar că aceste pneuri sunt fabricate special pentru motocicletele cu trei roți.

15 În al doilea rând, Spyder prezintă o geometrie a direcției care corespunde principiului Ackerman și dispune în rest de un sistem de direcție care diferă mult de cel al unui automobil. În loc să fie prevăzut cu un volan de automobil, el este echipat cu un ghidon pentru motociclete cu două leviere pe care sunt montate elemente de comandă. Spre deosebire de volanul unui automobil, acest ghidon nu se poate roti complet, deplasarea maximă spre dreapta și spre stânga fiind de aproximativ 45 de grade, la fel ca în cazul ghidonului unei motociclete. Pe de altă parte, lipsește un cardan și o casetă de direcție care să se transforme, ca în cazul unui automobil, mișcarea de rotație a arborelui de direcție într-o mișcare lineară, în timp ce mișcarea de rotație a arborelui de direcție al Spyder este transformată într-un alt mod în această mișcare, și anume cu ajutorul unui levier de direcție. Elementele comune cu un sistem de direcție de tipul celor utilizate la autoturisme se limitează la existența unui arbore de direcție, a barei transversale de direcție, a roților și a geometriei de direcție deja amintite bazate pe principiul Ackerman. Cu toate acestea, instanța de trimitere consideră că nu rezultă în mod expres din textul notei explicative a SA referitoare la poziția 8703 că prezența, într-un vehicul ușor cu trei roți, a unui sistem de direcție bazat pe principiul Ackerman este suficient pentru a se putea vorbi despre un sistem de direcție de tipul celor utilizate la autoturisme, cum este cazul pentru vehiculele cu patru roți potrivit notei explicative a SA referitoare la poziția 8703 punctul 6.

16 Potrivit instanței de trimitere, caracteristicile menționate la precedentele două puncte din prezenta hotărâre pot fi relevante pentru a stabili dacă Spyder corespunde categoriei „vehicule ușoare cu trei roți” vizate în primul exemplu din nota explicativă a SA referitoare la poziția 8703. Cu toate acestea, instanța de trimitere recunoaște că aceste exemple nu sunt limitative.

17 Instanța de trimitere subliniază că, deși prima coloană din anexa la Regulamentul de punere în aplicare nr. 301/2012 indică drept caracteristic real faptul că Spyder este echipat cu un sistem de direcție de tipul celor utilizate la autoturisme, niciun element enunțat în a treia coloană a acestei anexe nu permite să se stabilească dacă Comisia Europeană l-a verificat efectiv și pe baza căror criterii.

18 Având în vedere ceea ce preced?, exprimând îndoieli cu privire la temeinicia clasificării preconizate de Comisie, instanța de trimitere a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Regulamentul de punere în aplicare nr. 301/2012 este valid?”

Cu privire la întrebarea preliminară?

19 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, în cadrul procedurii de cooperare între instanțele naționale și Curte instituite la articolul 267 TFUE, este de competența acesteia din urmă să ofere instanței naționale un răspuns util, care să îi permită să soluționeze litigiul cu care este sesizat?. În această perspectivă, Curtea trebuie, dacă este cazul, să reformuleze întrebările care îi sunt adresate (a se vedea în acest sens Hotărârea din 13 octombrie 2016, M. și S., C-303/15, EU:C:2016:771, punctul 16 și jurisprudența citată?).

20 Prin intermediul întrebării formulate, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă NC trebuie interpretat în sensul că un vehicul cu trei roți, precum cel în discuție în litigiul principal, echipat cu pneuri fabricate pentru motocicletele cu trei roți, dar care se aseamănă cu cele pentru autovehicule, operat prin intermediul unui ghidon și prevăzut cu un sistem de direcție bazat pe principiul Ackerman, se încadrează la poziția 8703 din NC.

21 În această privință, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, Consiliul Uniunii Europene a conferit Comisiei, care acționează în cooperare cu experții vamali din statele membre, o largă putere de apreciere pentru a preciza conținutul pozițiilor tarifare care sunt avute în vedere la clasificarea anumitor mărfuri. Cu toate acestea, prerogativa Comisiei de a lua măsuri vizate la articolul 9 alineatul (1) literele (a), (b), (d) și (e) din Regulamentul nr. 2658/87, precum stabilirea de note suplimentare, nu îi permite să modifice conținutul pozițiilor tarifare care au fost stabilite pe baza SA, instituit prin Convenția internațională privind SA și al cărei domeniu de aplicare Uniunea Europeană, în temeiul articolului 3 din aceasta din urmă, să a angajat să nu îl modifice (a se vedea în acest sens Hotărârea din 12 februarie 2015, Raytek și Fluke Europe, C-134/13, EU:C:2015:82, punctul 29, precum și jurisprudența citată?).

22 În plus, în interesul securității juridice și pentru a facilita controalele, criteriul decisiv pentru clasificarea tarifară a mărfurilor trebuie căutat, în general, în caracteristicile și proprietățile obiective ale acestora, astfel cum sunt definite de textul poziției din NC și de notele de secțiuni sau de capitole (Hotărârea din 8 decembrie 2016, Lemnis Lighting, C-600/15, EU:C:2016:937, punctul 36 și jurisprudența citată?).

23 Desigur, destinația produsului poate constitui un criteriu obiectiv de clasificare, cu condiția să fie specific produsului respectiv, caracterul inerent trebuind să poată fi apreciat în funcție de caracteristicile și de proprietățile obiective ale acestuia. Cu toate acestea, destinația produsului reprezintă un criteriu relevant doar în cazul în care clasificarea nu se poate face numai pe baza caracteristicilor și a proprietăților obiective ale produsului (Hotărârea din 9 iunie 2016, MIS, C-288/15, EU:C:2016:424, punctul 24).

24 Pe de altă parte, trebuie amintit că Notele explicative ale SA reprezintă mijloace importante de asigurare a unei aplicări uniforme a Tarifului vamal comun și oferă, prin ele însele, elemente valabile pentru interpretarea acestuia (Hotărârea din 8 decembrie 2016, Lemnis Lighting, C-600/15, EU:C:2016:937, punctul 37).

25 Pentru a examina dacă un vehicul cu trei roți, precum cel în discuție în litigiul principal, poate fi încadrat la poziția 8703 din NC, trebuie constatat mai întâi că clasificarea vehiculelor cu

trei roți la poziția 8711 prezintă un caracter subsidiar în raport cu clasificarea lor la poziția 8703, întrucât, potrivit notei explicative a SA referitoare la poziția 8711, aceasta din urmă acoperă aceste vehicule numai cu condiția ca ele să nu prezinte caracteristicile unui autovehicul inclus la poziția 8703.

26 În primul rând, în ceea ce privește aspectul dacă trebuie să se ia în considerare, în scopul clasificării unui vehicul cu trei roți la poziția 8703, faptul că acesta utilizează sau nu utilizează roți de motocicletă, trebuie arătat că nota explicativă a SA referitoare la această poziție arată că respectiva poziție acoperă printre altele vehiculele ușoare cu trei roți echipate cu motor și roți de motocicletă și care, prin structura lor mecanică, prezintă caracteristicile autoturismelor propriuzise.

27 Trebuie constatat în această privință că nota explicativă a SA referitoare la poziția 8703 furnizează astfel exemple de vehicule cu trei roți care trebuie să fie clasificate la această poziție.

28 Prin urmare, chiar dacă vehiculele menționate cu titlu de exemplu în această notă prezintă echipamente analoge celor ale motocicletelor, în special utilizarea roților de motocicletă, existența unor asemenea echipamente nu constituie o condiție a clasificării la poziția 8703 a vehiculelor cu trei roți care, prin structura lor mecanică, prezintă caracteristicile autoturismelor. În consecință, faptul că un vehicul nu utilizează roți de motocicletă nu împiedică clasificarea sa la această poziție.

29 În al doilea rând, în ceea ce privește aspectul dacă vehiculele cu trei roți echipate cu un sistem de direcție a cărui similitudine cu cel cu care sunt echipate autoturismele se limitează la faptul că se bazează pe principiul Ackerman sunt „echipate cu un sistem de direcție de tip automobil”, în sensul notei explicative a SA referitoare la poziția 8703, trebuie amintit că această notă enunță în esență că vehiculele care se încadrează la această poziție sunt automobilele de diferite tipuri care prezintă anumite caracteristici tehnice precum o direcție de tip automobil bazată pe principiul Ackerman (a se vedea în acest sens Hotărârea din 27 aprilie 2006, Kawasaki Motors Europe, C-15/05, EU:C:2006:259, punctul 43).

30 În plus, deși este adevărat că primul exemplu oferit de nota explicativă a SA referitoare la poziția 8703 nu definește noțiunea „sistem de direcție de tip automobil”, aceeași notă prevede că „vehiculele pe patru roți, cu șasiu tubular, prevăzute cu sistem de direcție de tip automobil, de exemplu sistem de direcție de tip Ackerman”, se încadrează la această poziție.

31 În consecință, vehiculele cu trei roți echipate cu un sistem de direcție a cărui similitudine cu cel cu care sunt echipate autoturismele se limitează la faptul că se bazează pe principiul Ackerman sunt „prevăzute cu un sistem de direcție de tip automobil”, în sensul notei explicative a SA referitoare la poziția 8703.

32 În al treilea rând, în ceea ce privește clasificarea unui vehicul cu trei roți echipat cu un ghidon la poziția 8703, astfel cum prevede Regulamentul nr. 301/2012, este necesar să se constate că această caracteristică nu figurează nici în textul poziției 8711, nici în nota explicativă a SA referitoare la această poziție. Prin urmare, faptul că un vehicul cu trei roți este echipat cu un ghidon nu împiedică clasificarea sa la poziția 8703.

33 Dat fiind că faptul că sistemul de direcție al unui vehicul, precum cel în discuție în litigiul principal, este asigurat prin intermediul unui ghidon și se bazează pe principiul Ackerman constituie o caracteristică obiectivă a acestuia care permite să fie clasificat la poziția 8703, destinația unui astfel de vehicul nu este, contrar celor susținute de Aramex, un criteriu pertinent în scopul clasificării sale.

34 În ceea ce privește validitatea Regulamentului nr. 301/2012, trebuie constatat că examinarea întrebării preliminare nu a evidențiat niciun element de natură să afecteze validitatea acestui regulament, în măsura în care acesta prevede clasificarea la subpoziția 8703 21 00 a unui autovehicul nou cu trei roți prevăzut printre altele cu un sistem de direcție de tip automobil operat prin intermediul unui ghidon.

35 Având în vedere toate considerațiile precedente, trebuie să se răspundă la întrebarea adresată că NC trebuie interpretat în sensul că un vehicul cu trei roți, precum cel în discuție în litigiul principal, echipat cu pneuri fabricate pentru motocicletele cu trei roți, dar care se aseamănă cu cele pentru autovehicule, operat prin intermediul unui ghidon și prevăzut cu un sistem de direcție bazat pe principiul Ackerman, se încadrează la poziția 8703 din NC.

Cu privire la cheltuielile de judecată

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

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

Nomenclatura combinată, care figurează în anexa I la Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 al Consiliului din 23 iulie 1987 privind Nomenclatura tarifară și statistică și Tariful vamal comun, în versiunea care rezultă din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 927/2012 al Comisiei din 9 octombrie 2012, trebuie interpretat în sensul că un vehicul cu trei roți, precum cel în discuție în litigiul principal, echipat cu pneuri fabricate pentru motocicletele cu trei roți, dar care se aseamănă cu cele pentru autovehicule, operat prin intermediul unui ghidon și prevăzut cu un sistem de direcție bazat pe principiul Ackerman, se încadrează la poziția 8703 din această nomenclatură.

Semnături

* Limba de procedură: neerlandeza.