Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (dixième chambre)

26 mai 2016*

«Renvoi préjudiciel — Tarif douanier commun — Classement tarifaire — Nomenclature combinée — Section XVII — Matériel de transport — Chapitre 87 — Voitures automobiles, tracteurs, cycles et autres véhicules terrestres, leurs parties et accessoires — Positions 8703 et 8713 — Véhicules à moteur électrique alimenté par batterie — Notion de "personnes invalides"»

Dans l'affaire C-198/15,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le First-tier Tribunal (Tax Chamber) [tribunal de première instance (chambre de la fiscalité), Royaume-Uni], par décision du 26 mars 2015, parvenue à la Cour le 29 avril 2015, dans la procédure

Invamed Group Ltd,

Invacare UK Ltd,

Days Healthcare Ltd,

Electric Mobility Euro Ltd,

Medicare Technology Ltd,

Sunrise Medical Ltd,

Invacare International SARL

contre

Commissioners for Her Majesty's Revenue & Customs,

LA COUR (dixième chambre),

composée de M. F. Biltgen, président de chambre, MM. A. Borg Barthet et E. Levits (rapporteur), juges,

avocat général : M. M. Wathelet,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

* Langue de procédure : l'anglais.

considérant les observations présentées :

— pour Invamed Group Ltd, Invacare UK Ltd, Days Healthcare Ltd, Electric Mobility Euro Ltd, Medicare Technology Ltd, Sunrise Medical Ltd et Invacare International SARL, par M. G. Gillham, tax adviser, assisté de M. J. White, barrister,

— pour le gouvernement italien, par Mme G. Palmieri, en qualité d'agent, assistée de M. G. Albenzio, avvocato dello Stato,

— pour le gouvernement du Royaume-Uni, par Mme S. Simmons, en qualité d'agent, assistée de M. K. Beal, QC,

— pour la Commission européenne, par MM. L. Flynn et A. Caeiros, 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 sur l'interprétation des positions 8703 et 8713 de la nomenclature combinée (ci-après la « NC ») 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), telle que modifiée par le règlement (CE) n° 1810/2004 de la Commission, du 7 septembre 2004 (JO 2004, L 327, p. 1) (ci-après le « règlement n° 2658/87 »).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant Invamed Group Ltd, Invacare UK Ltd, Days Healthcare Ltd, Electric Mobility Euro Ltd, Medicare Technology Ltd, Sunrise Medical Ltd et Invacare International SARL aux Commissioners for Her Majesty's Revenue & Customs (administration de la fiscalité et des douanes, ci-après l' « administration fiscale »), au sujet du classement tarifaire de scooters électriques de mobilité.

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, élaboré par le Conseil de coopération douanière, devenu l'Organisation mondiale des douanes, et institué par la convention internationale sur le système harmonisé de désignation et de codification des marchandises, ainsi que son protocole d'amendement, conclue à Bruxelles le 14 juin 1983 et approuvée au nom de la Communauté européenne par la décision 87/369/CEE du Conseil, du 7 avril 1987 (JO 1987, L 198, p. 1). Elle reprend les positions et les sous-positions à six chiffres du système harmonisé, seuls les septième et huitième chiffres formant des subdivisions qui lui sont propres.

4 La première partie de la NC comporte un ensemble de dispositions préliminaires. Dans cette partie, sous le titre I, consacré aux règles générales, la section A, intitulée « Règles générales pour l'interprétation de la [NC] », dispose :

« Le classement des marchandises dans la [NC] est effectué conformément aux principes ci-après.

1. Le libellé des titres de sections, de chapitres ou de sous-chapitres est considéré comme n'ayant qu'une valeur indicative, le classement étant déterminé légalement d'après les termes des positions et des notes de sections ou de chapitres et, lorsqu'elles ne sont pas contraires aux termes desdites positions et notes, d'après les règles suivantes.

[…] »

5 La deuxième partie de la NC contient une section XVII, intitulée « Matériel de transport », qui comprend un chapitre 87, dont le titre est « Voitures automobiles, tracteurs, cycles et autres véhicules terrestres, leurs parties et accessoires », lequel inclut notamment les positions tarifaires suivantes :

« 8703 Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes (autres que ceux du nº 8702), y compris les voitures du type "break" et les voitures de course :

8703 10 - Véhicules spécialement conçus pour se déplacer sur la neige ; véhicules spéciaux pour le transport de personnes sur les terrains de golf et véhicules similaires :

8703 10 11 - - Véhicules spécialement conçus pour se déplacer sur la neige, à moteur à piston à allumage par compression (diesel ou semi-diesel) ou à moteur à piston à allumage par étincelles :

8703 10 18 - - autres

[…]

8713 Fauteuils roulants et autres véhicules pour invalides, même avec moteur ou autre mécanisme de propulsion :

8713 10 00 - sans mécanisme de propulsion

8713 90 00 – autres »

6 En vertu des articles 9, paragraphe 1, sous a), deuxième tiret, et 10 du règlement nº 2658/87, la Commission européenne adopte les notes explicatives de la NC, qui sont publiées au *Journal officiel de l'Union européenne*.

7 Le 4 janvier 2005, le texte suivant a été inséré dans les notes explicatives de la NC en vue d'une application uniforme de celle-ci (JO 2005, C 1, p. 3) :

« 8713 Fauteuils roulants et autres véhicules pour invalides, même avec moteur ou autre mécanisme de propulsion

8713 90 00 autres

Les véhicules avec moteur spécifiquement conçus pour invalides diffèrent des véhicules du nº 8703 principalement parce qu'ils ont :

— une vitesse maximale de 10 kilomètres par heure, c'est-à-dire se déplaçant à un rythme de marche rapide ;

— une largeur maximale de 80 centimètres ;

— deux jeux de roues en contact avec le sol ;

— aménagements spéciaux pour aider les invalides (par exemple des cale-pieds pour stabiliser les jambes).

Ces véhicules peuvent avoir :

— un jeu de roues additionnel (antibasculement) ;

— la direction et les autres éléments de contrôle (par exemple manette de commande) faciles à manipuler ; ces éléments de contrôle sont, en général, fixés à l'un des accoudoirs ; ils ne se présentent jamais sous la forme d'une colonne de direction distincte et réglable.

Relèvent de cette sous-position les véhicules à moteur électrique similaires aux fauteuils roulants qui sont uniquement conçus pour le transport des invalides. Ils peuvent se présenter de la manière suivante :



Cependant, les véhicules à moteur équipés d'une colonne de direction distincte et réglable sont exclus de cette sous-position. Ils peuvent présenter l'aspect suivant et relèvent du nº 8703 :



Le litige au principal et les questions préjudicielles

8 Entre l'année 2004 et l'année 2007, les requérantes ont procédé à des déclarations de mise en libre pratique pour certains scooters de mobilité *(mobility scooter)* importés au Royaume-Uni. Ces scooters ont été déclarés dans la position 8713 de la NC en tant que « fauteuils roulants et autres véhicules pour invalides, même avec moteur ou autre mécanisme de propulsion ». Conformément à la classification sous cette position, ces scooters ont été mis en libre pratique sans prélèvement de droits de douane et moyennant le paiement d'une taxe sur le chiffre d'affaires à l'importation à taux réduit.

9 À la suite d'un contrôle fiscal, l'administration fiscale a classé lesdits scooters sous la position 8703 de la NC en tant que « véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes (autres que ceux du nº 8702) y compris les voitures du type "break" et les voitures de course ».

10 Entre le 24 avril 2007 et le 3 juillet 2008, l'administration fiscale a délivré auxdites sociétés des redressements correspondant aux droits de douane et à la taxe sur le chiffre d'affaires afférents aux marchandises en cause pour un montant total de 6 479 007 livres sterling (GBP) (environ 9 114 450 euros).

11 Les requérantes ont introduit un recours contre les décisions de redressements devant le First-tier Tribunal (Tax Chamber) [tribunal de première instance (chambre de la fiscalité), Royaume-Uni]. Elles font valoir que les scooters litigieux doivent être classés sous la position 8713 de la NC, au motif, notamment, que les termes « pour invalides » de cette position ne signifient pas « exclusivement pour invalides ».

12 Selon la juridiction de renvoi, lesdits scooters électriques sont propulsés par des moteurs électriques alimentés par une batterie. Chaque modèle dispose des éléments suivants : un siège pour une personne (qui est plus large et dont le matelassage est plus luxueux dans les plus grands modèles de scooters), un guidon avec un levier de contrôle *wig wag,* une plateforme reliant les roues avant et arrière permettant de monter sur le scooter et d'y placer ses pieds pendant un trajet, et quatre roues (deux à l'arrière et deux à l'avant) ou trois roues (deux à l'arrière et une à l'avant). La plupart des sièges disposent d'accoudoirs amovibles et ajustables et de nombreux sièges peuvent être ajustés en hauteur et pivoter à 360 degrés.

13 La juridiction de renvoi part du principe que des éléments importants plaident en faveur du classement des scooters en cause sous la position 8713 de la NC. Toutefois, elle émet des doutes sur un tel classement.

14 Dans ces conditions, le First-tier Tribunal (Tax Chamber) [tribunal de première instance (chambre de la fiscalité)] a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :

« 1) Les termes "pour invalides" signifient-ils "uniquement" pour invalides ?

2) Quel est le sens du terme "invalides", en particulier :
   a) Est-il réservé aux personnes ayant une invalidité qui s'ajoute à une limitation de leur capacité de marcher ou de marcher sans difficulté ou bien inclut-il des personnes dont seule la capacité de marcher ou de marcher sans difficulté est limitée ?
   b) Le terme d'"invalide" implique-t-il que la limitation de capacité ne soit pas simplement marginale ?
   c) Une limitation temporaire de capacité, résultant par exemple d'une jambe cassée, peut-elle constituer une invalidité ?

3) Les notes explicatives de la NC du 4 janvier 2005, en ce qu'elles excluent les véhicules à moteur équipés d'une colonne de direction distincte et réglable ("scooters"), modifient-elles le sens de la position 8713 de la NC ?

4) La possibilité qu'un véhicule soit utilisé par une personne qui n'est pas invalide a-t-elle une incidence sur le classement tarifaire, si l'on peut constater que ledit véhicule dispose d'aménagements spéciaux qui atténuent les effets d'une invalidité ?

5) Si l'aptitude à une utilisation par des personnes valides constitue une considération pertinente, dans quelle mesure les inconvénients d'une telle utilisation devraient-ils également être pertinents pour déterminer cette aptitude ? »

Sur les questions préjudicielles

Sur les première, troisième et quatrième questions

15 Par ses première, troisième et quatrième questions, qu'il convient d'examiner ensemble, la juridiction de renvoi demande, en substance, si la position 8713 de la NC doit être interprétée en ce sens que les termes « pour invalides » signifient que le produit est destiné uniquement aux invalides, si le fait qu'un véhicule puisse être utilisé par des personnes non invalides est sans incidence sur le classement de ce véhicule dans la position 8713 de la NC et si, lors de ce classement, les notes explicatives de la NC sont de nature à modifier la portée de la position 8713 de la NC.

16 À cet égard, il y a lieu de rappeler, d'une part, que, lorsque la Cour est saisie d'un renvoi préjudiciel en matière de classement tarifaire, sa fonction consiste davantage à éclairer la juridiction nationale sur les critères dont la mise en œuvre permettra à cette dernière de classer correctement les produits en cause dans la NC qu'à procéder elle-même à ce classement, et ce d'autant plus qu'elle ne dispose pas nécessairement de tous les éléments indispensables à cet égard. Ainsi, la juridiction nationale apparaît en tout état de cause mieux placée pour le faire (arrêts du 7 novembre 2002, Lohmann et Medi Bayreuth, C-260/00 à C-263/00, EU:C:2002:637, point 26, ainsi que du 16 février 2006, Proxxon, C-500/04, EU:C:2006:111, point 23).

17 Toutefois, afin de donner à celle-ci une réponse utile, la Cour peut, dans un esprit de coopération avec les juridictions nationales, lui fournir toutes les indications qu'elle juge nécessaires (voir arrêt du 22 décembre 2010, Lecson Elektromobile, C-12/10, EU:C:2010:823, point 15 et jurisprudence citée).

18 Il convient de relever, d'autre part, que, selon une jurisprudence constante, en vue de garantir la sécurité juridique et la facilité des contrôles, le critère décisif pour le classement 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 sections ou de chapitres (voir, notamment, arrêts du 16 septembre 2004, DFDS, C-396/02, EU:C:2004:536, point 27 ; du 15 septembre 2005, Intermodal Transports, C-495/03, EU:C:2005:552, point 47, et du 15 février 2007, RUMA, C-183/06, EU:C:2007:110, point 27).

19 Il échet de préciser, à cet égard, que les notes explicatives de la NC élaborées par la Commission contribuent de façon importante à l'interprétation de la portée des différentes positions tarifaires sans toutefois avoir force obligatoire de droit (arrêts du 26 octobre 2006, Turbon International, C-250/05, EU:C:2006:681, point 16, et du 20 mai 2010, Data I/O, C-370/08, EU:C:2010:284, point 30).

20 Par conséquent, la teneur des notes explicatives doit être conforme aux dispositions de la NC et ne saurait en modifier la portée (voir arrêt du 27 novembre 2008, Metherma, C-403/07, EU:C:2008:657, point 48).

21 Cela étant précisé, il importe de relever que, en ce qui concerne les positions 8703 et 8713 de la NC, la Cour a déjà constaté qu'il ressort de l'intitulé même desdites positions que la différence entre celles-ci tient au fait que la première couvre les moyens de transport pour les personnes en général, tandis que la seconde s'applique spécifiquement aux moyens de transport pour les personnes invalides (voir arrêt du 22 décembre 2010, Lecson Elektromobile, C-12/10, EU:C:2010:823, point 18).

22 La destination du produit peut constituer un critère objectif de classification pour autant qu'elle soit inhérente audit produit, l'inhérence devant pouvoir s'apprécier en fonction des caractéristiques et des propriétés objectives de celui-ci (voir, en ce sens, arrêts du 1er juin 1995, Thyssen Haniel Logistic, C-459/93, EU:C:1995:160, point 13 ; du 5 avril 2001, Deutsche Nichimen, C-201/99, EU:C:2001:199, point 20, et du 18 juillet 2007, Olicom, C-142/06, EU:C:2007:449, point 18).

23 À la lumière de cette jurisprudence, il appartient à la juridiction de renvoi d'apprécier, dans l'affaire au principal, si le véhicule litigieux a la vocation, au regard de ses caractéristiques et de ses propriétés objectives, d'être utilisé spécifiquement par des personnes invalides, une telle utilisation devant être qualifiée d'« usage principal ou logique » de ce type de véhicules.

24 En effet, ainsi que la Commission l'a relevé, le classement tarifaire tient compte non pas de l'usage possible, mais seulement de l'usage prévu, apprécié sur la base des caractéristiques et des propriétés objectives du produit à la date de son importation.

25 En outre, il y a lieu de rappeler que la Cour a déjà jugé, dans le cadre de l'interprétation de la position 8703 de la NC, que la circonstance que des véhicules électromobiles peuvent être utilisés, le cas échéant, par des personnes invalides, ou même peuvent faire l'objet d'une adaptation à l'usage de ces dernières est sans incidence sur le classement tarifaire de tels véhicules dans la position 8703 de la NC, étant donné qu'ils conviennent à l'exercice de plusieurs autres activités par des personnes qui ne souffrent d'aucun handicap, mais qui, pour une raison ou une autre, préfèrent se déplacer autrement qu'à pied sur de petites distances, à l'instar, soit des joueurs de golf, soit de personnes effectuant des courses (arrêt du 22 décembre 2010, Lecson Elektromobile, C-12/10, EU:C:2010:823, point 25).

26 Ce raisonnement confirme, a contrario, que la circonstance que les véhicules litigieux au principal peuvent être utilisés, le cas échéant, par des personnes non invalides, est sans incidence sur le classement tarifaire de tels véhicules dans la position 8713 de la NC, étant donné que ces véhicules ne conviennent pas, du fait de leur destination initiale, à d'autres personnes qui ne souffrent pas d'invalidité.

27 Eu égard aux considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre aux première, troisième et quatrième questions que la position 8713 de la NC doit être interprétée en ce sens que :

— les termes « pour invalides » signifient que le produit est destiné uniquement aux invalides ;

— le fait qu'un véhicule puisse être utilisé par des personnes non invalides est sans incidence sur le classement dans la position 8713 de la NC ;

— les notes explicatives de la NC ne sont pas de nature à modifier la portée des positions tarifaires de la NC.

Sur la deuxième question

28 Par sa deuxième question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si le terme « invalides », mentionné à la position 8713 de la NC, doit être interprété en ce sens qu'il désigne uniquement les personnes frappées non seulement d'une limitation de leur capacité de marcher mais également d'autres limitations, et si cette limitation de capacité peut être marginale ou temporaire.

29 À cet égard, il y a lieu de relever que le terme « invalide » n'est pas défini dans le règlement n° 2658/87.

30 Force est de constater que, contrairement à ce qui ressort des observations du gouvernement italien, le terme « invalides » figurant sous la position 8713 de la NC ne saurait être identique à celui de « handicap » au sens de l'article 21 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne et au sens de la directive 2000/78/CE du Conseil, du 27 novembre 2000, portant création d'un cadre général en faveur de l'égalité de traitement en matière d'emploi et de travail (JO 2000, L 303, p. 16).

31 En effet, à la suite de la ratification par l'Union européenne de la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées, qui a été approuvée au nom de la Communauté européenne par la décision 2010/48/CE du Conseil, du 26 novembre 2009 (JO 2010, L 23, p. 35), la Cour a considéré que la notion de « handicap », au sens de la directive 2000/78, doit être entendue comme visant une limitation, résultant notamment d'atteintes physiques, mentales ou psychiques durables, dont l'interaction avec diverses barrières peut faire obstacle à la pleine et effective participation de la personne concernée à la vie professionnelle sur la base de l'égalité avec les autres travailleurs (voir arrêt du 18 décembre 2014, FOA, C-354/13, EU:C:2014:2463, point 53 et jurisprudence citée).

32 Ainsi, le terme « invalides » utilisé dans la position 8713 de la NC doit avoir une portée plus ciblée, issue d'une interprétation autonome du droit de l'Union tenant compte du contexte de la disposition et de l'objectif poursuivi par la réglementation en cause (voir, en ce sens, arrêts du 18 janvier 1984, Ekro, 327/82, EU:C:1984:11, point 11, et du 9 mars 2006, Commission/Espagne, C-323/03, EU:C:2006:159, point 32).

33 À cet égard, il est constant que les véhicules visés par la position 8713 de la NC sont conçus afin de servir d'aide aux personnes frappées d'une limitation de leur capacité de marcher, qualifiable, par sa nature, de « non marginale ». Ainsi que la Commission l'a relevé dans ses observations, la destination de ces véhicules n'est pas sujette à d'autres facteurs limitatifs tels que la présence de certaines données physiques ou mentales des personnes pour lesquelles lesdits véhicules ont été conçus. De même, la durée de cette limitation de capacité n'est pas précisée et doit, partant, être considérée comme étant sans incidence. En outre, l'interprétation téléologique d'une aide à marcher implique nécessairement que cette aide puisse être limitée dans le temps.

34 Eu égard aux considérations qui précèdent, il convient de répondre à la deuxième question que le terme « invalides », figurant à la position 8713 de la NC, doit être interprété en ce sens qu'il désigne les personnes frappées d'une limitation non marginale de leur capacité de marcher, la durée de cette limitation et la présence éventuelle d'autres limitations de capacités étant sans incidence.

Sur la cinquième question

35 Eu égard aux réponses fournies aux première, troisième et quatrième questions, il n'y a pas lieu de répondre à la cinquième question.

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 (dixième chambre) dit pour droit :

1) **La position 8713 de la nomenclature combinée figurant à l'annexe I du règlement (CEE) nº 2658/87 du Conseil, du 23 juillet 1987, relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun, telle que modifiée par le règlement (CE) nº 1810/2004 de la Commission, du 7 septembre 2004, doit être interprétée en ce sens que :**

   — **les termes « pour invalides » signifient que le produit est destiné uniquement aux invalides ;**

   — **le fait qu'un véhicule puisse être utilisé par des personnes non invalides est sans incidence sur le classement dans la position 8713 de ladite nomenclature combinée ;**

   — **les notes explicatives de la même nomenclature combinée ne sont pas de nature à modifier la portée des positions tarifaires de cette même nomenclature combinée.**

2) **Le terme « invalides », mentionné à la position 8713 de la nomenclature combinée figurant à l'annexe I du règlement nº 2658/87, telle que modifiée par le règlement nº 1810/2004, doit être interprété en ce sens qu'il désigne les personnes frappées d'une limitation non marginale de leur capacité de marcher, la durée de cette limitation et la présence éventuelle d'autres limitations de capacités étant sans incidence.**

Signatures