Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (huitième chambre)

22 septembre 2016*

«Renvoi préjudiciel — Appréciation de validité — Règlement (CE) nº 1051/2009 — Tarif douanier commun — Classement tarifaire — Nomenclature combinée — Position 8701 — Tracteurs — Sous-positions 8701 90 11 à 8701 90 39 ? Tracteurs agricoles et tracteurs forestiers (à l'exclusion des motoculteurs), à roues, neufs — Véhicules tout-terrain légers à quatre roues conçus pour être utilisés en tant que tracteurs»

Dans l'affaire C-91/15,

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 12 février 2015, parvenue à la Cour le 25 février 2015, dans la procédure

Kawasaki Motors Europe NV

contre

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane,

LA COUR (huitième chambre),

composée de M. D. Šváby (rapporteur), président de chambre, MM. J. Malenovský et M. Safjan, juges,

avocat général : M. M. Szpunar,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

— pour Kawasaki Motors Europe NV, par M[es] J. A. H. Hollebeek, M. van der Knaap et E. van Doornik, advocaten,

— pour le gouvernement néerlandais, par M[mes] M. Bulterman et B. Koopman, en qualité d'agents,

— pour la Commission européenne, par MM. J.-F. Brakeland et A. Caeiros, en qualité d'agents,

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

rend le présent

* Langue de procédure : le néerlandais.

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur la validité du règlement (CE) nº 1051/2009 de la Commission, du 3 novembre 2009, relatif au classement de certaines marchandises dans la nomenclature combinée (JO 2009, L 290, p. 56).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant Kawasaki Motors Europe NV (ci-après « KME ») à l'Inspecteur van de Belastingdienst/Douane (inspecteur du service des impôts/douanes, Pays-Bas) (ci-après l'« Inspecteur ») au sujet de trois renseignements tarifaires contraignants délivrés par ce dernier concernant des véhicules tout-terrain légers à quatre roues conçus pour être utilisés en tant que tracteurs.

Le cadre juridique

Le droit de l'Union

Le règlement nº 2658/87

3 Conformément à l'article 9, paragraphe 1, sous a), premier tiret, et à l'article 10 du règlement (CEE) nº 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), tel que modifié par le règlement (CE) nº 254/2000 du Conseil, du 31 janvier 2000 (JO 2000, L 28, p. 16) (ci-après le « règlement nº 2658/87 »), la Commission européenne, assistée par le comité du code des douanes, arrête les mesures concernant l'application de la nomenclature combinée, qui constitue l'annexe I du règlement nº 2658/87, en ce qui concerne le classement des marchandises. C'est sur le fondement de la première de ces dispositions qu'a été adopté le règlement nº 1051/2009.

4 Cette nomenclature combinée, telle que modifiée par le règlement (CE) nº 948/2009 de la Commission, du 30 septembre 2009 (JO 2009, L 287, p. 1) (ci-après la « NC »), comporte dans sa première partie, titre I, section A, un ensemble de règles générales pour l'interprétation de cette nomenclature (ci-après les « règles générales »). Cette section dispose :

« Le classement des marchandises dans la nomenclature combinée 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.

[...]

3. Lorsque des marchandises paraissent devoir être classées sous deux ou plusieurs positions par application de la règle 2 b) ou dans tout autre cas, le classement s'opère comme suit :
   a) La position la plus spécifique doit avoir la priorité sur les positions d'une portée plus générale. [...]

[...]

6. Le classement des marchandises dans les sous-positions d'une même position est déterminé légalement d'après les termes de ces sous-positions et des notes de sous-positions ainsi que, mutatis mutandis, d'après les règles ci-dessus, étant entendu que ne peuvent être comparées que les sous-positions de même niveau. Aux fins de cette règle, les notes de sections et de chapitres sont également applicables sauf dispositions contraires. »

5 Dans la deuxième partie de la NC, intitulée « Tableau des droits », le chapitre 87 est relatif aux « voitures automobiles, tracteurs, cycles et autres véhicules terrestres, leurs parties et accessoires ». Aux termes de la note 2 de ce chapitre, au sens de celui-ci, « on entend par "tracteurs" [...] les véhicules moteurs essentiellement conçus pour tirer ou pousser d'autres engins, véhicules ou charges, même s'ils comportent certains aménagements accessoires permettant le transport, en corrélation avec leur usage principal, d'outils, de semences, d'engrais, etc. ».

6 Incluse dans ce chapitre 87, la position 8701 est libellée comme suit :

« 8701	Tracteurs (à l'exclusion des chariots-tracteurs du nº 8709)
8701 10 00	? Motoculteurs
8701 20	– Tracteurs routiers pour semi-remorques
[...]	
8701 30 00	– Tracteurs à chenilles
8701 90	– autres – – tracteurs agricoles et tracteurs forestiers (à l'exclusion des motoculteurs), à roues : – – – neufs, d'une puissance de moteur :
8701 90 11	– – – – n'excédant pas 18 kW
8701 90 20	– – – – excédant 18 kW mais n'excédant pas 37 kW
8701 90 25	– – – – excédant 37 kW mais n'excédant pas 59 kW
8701 90 31	– – – – excédant 59 kW mais n'excédant pas 75 kW
8701 90 35	– – – – excédant 75 kW mais n'excédant pas 90 kW
8701 90 39	– – – – excédant 90 kW
8701 90 50	– – – usagés
8701 90 90	– – autres »

7 Le taux des droits de douane à l'importation applicable à la sous-position tarifaire 8701 90 90 est de 7 %, alors que les engins relevant des sous-positions 8701 90 11 à 8701 90 50 bénéficient d'une exemption de droit.

Le règlement nº 1051/2009

8 Le règlement nº 1051/2009 est entré en vigueur le 26 novembre 2009. Ce règlement procède au classement de deux engins, conformément aux données figurant dans l'annexe de celui-ci.

9 Ces engins, décrits tous deux comme « un véhicule neuf (tout-terrain) à quatre roues, possédant un moteur à piston à combustion interne à allumage par étincelles d'une puissance d'environ 15 kW, et d'un poids à vide d'environ 310 kg », sont classés, respectivement, dans les sous-positions 8701 90 11 et 8701 90 90 de la NC.

10 Selon les précisions figurant à la suite de leur description, ces deux véhicules ont en commun les caractéristiques suivantes :

— un seul siège, d'une longueur d'environ 600 mm, uniquement pour le conducteur ;

— un système de direction comme dans un véhicule automobile traditionnel fondé sur le principe d'Ackerman, actionné au moyen d'un guidon ;

— des systèmes de freinage sur les roues avant et arrière ;

— un embrayage automatique et une marche arrière ;

— un moteur spécialement conçu pour une utilisation sur des terrains difficiles et suffisamment puissant en rapport court ;

— une puissance transmise aux roues arrière par un arbre de transmission ;

— des pneus munis de sculptures profondes adaptées pour une utilisation hors route ;

— un orifice avec des équipements pour fixer divers dispositifs de connexion ou d'attelage, et

— une capacité de traction (non freinée) d'environ 1 170 kg.

11 En revanche, conformément auxdites précisions, seul le premier véhicule est muni d'un « treuil fixe permettant le débardage des billes ». Il est mentionné que ce « véhicule est essentiellement conçu pour exécuter des travaux forestiers ».

12 Conformément à la motivation figurant dans ladite annexe, les classements ainsi opérés sont déterminés par les règles générales 1 et 6, par la note 2 du chapitre 87 de la deuxième partie de la NC et par le libellé de la position 8701 et de la sous-position 8701 90 ainsi que des sous-positions à huit chiffres correspondant au classement respectif de chaque véhicule.

13 Les constatations suivantes figurent également dans cette motivation pour les deux véhicules :

— « Le véhicule étant pourvu d'un orifice avec des équipements pour fixer divers dispositifs d'attelage et d'un arbre d'entraînement des roues, il est conçu pour exécuter des travaux sur des terrains difficiles et pour tirer ou pousser d'autres véhicules, engins ou charges (note 2 du chapitre 87). »

— « Le classement dans la position 8703 est exclu, étant donné que le véhicule satisfait à la définition de la note 2 du chapitre 87 et a une capacité (non freinée) lui permettant de tirer ou de pousser au moins deux fois son poids (voir également les notes explicatives relatives aux sous-positions 8701 90 11 à 8701 90 90). »

14 Cependant, la distinction suivante est relevée à l'avant-dernier alinéa de la motivation relative au classement de chaque véhicule :

— S'agissant du premier véhicule, classé dans la sous-position 8701 90 11 de la NC, il est constaté que « [l]e treuil donne au véhicule les caractéristiques d'un tracteur forestier (voir également les notes explicatives relatives aux sous-positions 8701 90 11 à 8701 90 50) ».

— S'agissant du second véhicule, classé dans la sous-position 8701 90 90 de la NC, il est au contraire constaté que « [l]e classement en tant que tracteur agricole ou forestier est exclu, étant donné que le véhicule n'a ni prise de force, ni dispositif hydraulique de levage, ni treuil (voir également les notes explicatives relatives aux sous-positions 8701 90 11 à 8701 90 50) ».

15 À la date d'adoption du règlement nº 1051/2009, le 3 novembre 2009, les notes explicatives de la nomenclature combinée des Communautés européennes (JO 2008, C 133, p. 1) étaient rédigées comme suit en ce qui concerne les sous-positions pertinentes :

— S'agissant de l'ensemble des sous-positions 8701 90 11 à 8701 90 90 :

« Les présentes sous-positions comprennent les "véhicules tout-terrain", conçus pour être utilisés en tant que tracteurs et possédant les caractéristiques suivantes :

— un siège uniquement pour le conducteur,

— le véhicule est équipé d'un crochet de remorquage standard,

— la direction est assurée au moyen d'un guidon muni de deux poignées sur lesquelles se trouvent les commandes,

— la direction peut braquer les deux roues avant comme dans un véhicule automobile traditionnel (principe d'Ackerman),

— le véhicule possède des systèmes de freinage sur les roues,

— le véhicule est pourvu d'un embrayage automatique et d'une marche arrière,

— le moteur est spécialement conçu pour une utilisation sur des terrains difficiles et suffisamment puissant en rapport court pour remorquer l'équipement fixé,

— la puissance est transmise aux roues par des arbres de transmission et non au moyen d'une chaîne,

— les pneus équipant tous les véhicules ont des sculptures profondes adaptées aux terrains difficiles,

— une capacité de traction (non freinée) d'au moins deux fois leur poids.S'ils possèdent toutes les caractéristiques susmentionnées et sont en conformité avec les notes explicatives des sous-positions 8701 90 11 à 8701 90 50, les véhicules doivent être classés comme tracteurs agricoles ou forestiers. Autrement, ils relèvent de la sous-position 8701 90 90.S'ils ne possèdent pas toutes les caractéristiques susmentionnées, lesdits "véhicules tout-terrain" doivent être classés au nº 8703.Sont également exclus des présentes sous-positions les véhicules de type "Quad" [nº 8703 ou sous-position 9503 00 10 (voir les notes explicatives de cette sous-position)]. »

— S'agissant des sous-positions 8701 90 11 à 8701 90 50, relatives aux tracteurs agricoles et aux tracteurs forestiers (à l'exclusion des motoculteurs), à roues :

« Relèvent de ces sous-positions les tracteurs agricoles ou forestiers à trois roues ou plus que leur construction et leur équipement destinent manifestement à être utilisés dans les exploitations agricoles, horticoles ou forestières. Ces véhicules n'ont qu'une vitesse maximale limitée (en général, sur route, pas plus de 25 kilomètres à l'heure).Les tracteurs agricoles sont généralement équipés d'un dispositif hydraulique permettant de relever ou d'abaisser des machines agricoles (herses, charrues, etc.), d'une prise de force permettant d'utiliser la puissance du moteur pour faire fonctionner d'autres machines ou outils et d'un dispositif d'attelage pour remorques. Ils peuvent également être équipés d'un dispositif hydraulique destiné à faire fonctionner des appareils de manutention (chargeurs de foin, chargeurs de fumier, etc.), dans la mesure où ces derniers peuvent être considérés comme accessoires.Relèvent également de ces sous-positions les tracteurs agricoles de construction spéciale

tels que les tracteurs à châssis surélevés (tracteurs enjambeurs) utilisés dans les vignobles et les pépinières ainsi que les tracteurs pour coteaux et les tracteurs porte-outils.Les engins agricoles interchangeables présentés avec le tracteur agricole doivent toujours suivre leur régime propre (nos 8432, 8433, etc.), même s'ils sont fixés sur le tracteur.Les tracteurs forestiers se caractérisent, en outre, par la présence d'un treuil fixe permettant le débardage des arbres.Conformément à la note 2 du présent chapitre, les tracteurs des présentes sous-positions peuvent également comporter certains aménagements accessoires permettant le transport, en corrélation avec leur usage principal, de machines agricoles ou forestières, d'outils, d'engrais, de semences, etc.Sont notamment exclues des présentes sous-positions les tondeuses à gazon (appelées tondeuses à gazon autoportées ou encore motoculteurs), équipées d'un organe de coupe fixe et d'une seule prise de force servant uniquement à mouvoir l'organe de coupe (voir la note explicative du no 8433). »

— S'agissant de la sous-position 8701 90 90, intitulée « autres » :

« Parmi les tracteurs relevant de cette sous-position, on peut citer :
1) les tracteurs de travaux publics ;
2) les tracteurs à un essieu pour véhicules automobiles articulés. »

Le litige au principal et la question préjudicielle

16 Le litige au principal porte sur le classement tarifaire de trois modèles de véhicule tout-terrain (KVF-360 4x4, KVF-650 4x4 et KVF-750 4x4) de marque Kawasaki. Ces modèles présentent les caractéristiques communes suivantes :

— moteur à piston à allumage par étincelles, à refroidissement par air pour le premier véhicule, à refroidissement liquide pour les deux autres, d'une puissance de, respectivement, 15,7 kW, 30,9 kW et 37,1 kW ;

— siège unique et conception pour un usage par une seule personne ;

— poids à vide de, respectivement, 274,5 kg, 273 kg et 275 kg ;

— système de direction fondé sur le principe d'Ackerman, actionné au moyen d'un guidon ;

— systèmes de freinage sur les roues avant et arrière ;

— embrayage automatique et une marche arrière ;

— moteur spécialement conçu pour une utilisation sur des terrains difficiles et suffisamment puissant en rapport court ;

— propulsion assurée par l'essieu arrière ou par les quatre roues ;

— pneus munis de sculptures profondes adaptées pour une utilisation hors route ;

— anneau de remorquage pour tracter des remorques ;

— capacité de traction non freinée de, respectivement, 620 kg, 567 kg et 567 kg, et capacité de traction freinée de, respectivement, 1 028 kg, 1 096 kg et 1 098 kg ;

— transmission par arbre de transmission ;

— boîte de vitesses à variation continue (transmission à variation continue), et

— absence de prise de force, de dispositif hydraulique de levage et de treuil.

17 Le 28 avril 2010, KME a demandé des renseignements tarifaires contraignants pour ces trois modèles de véhicule tout-terrain, sollicitant leur classement, respectivement, dans les sous-positions 8701 90 11, 8701 90 20 et 8701 90 25 de la NC, relatives aux tracteurs agricoles et aux tracteurs forestiers, la distinction opérée en ce qui concerne le classement ainsi envisagé étant fonction de la puissance du moteur de chaque modèle.

18 Des renseignements tarifaires contraignants ont été délivrés le 11 mai suivant, les modèles étant tous classés dans la sous-position 8701 90 90.

19 Après une réclamation infructueuse, KME a introduit un recours contre les décisions dont procèdent ces renseignements tarifaires, recours dont le Gerechtshof Amsterdam (cour d'appel d'Amsterdam) est saisi au stade de l'appel.

20 Cette juridiction expose que l'origine du litige au principal se situe en 1992, année au cours de laquelle l'administration compétente avait décidé de classer des véhicules analogues ou identiques à ceux actuellement en cause dans ce litige dans la sous-position 8703 21 10 de la NC, en tant que véhicules conçus pour le transport de personnes. L'instance alors compétente pour statuer sur les litiges en matière de tarification douanière avait toutefois estimé ce classement erroné et considéré que les véhicules concernés devaient être classés dans la sous-position 8701 90 11, correspondant aux tracteurs agricoles et tracteurs forestiers, à roues, neufs, d'une puissance de moteur n'excédant pas 18 kW. Des renseignements tarifaires conformes à cette décision furent délivrés.

21 Après la péremption de ces renseignements, KME introduisit de nouvelles demandes de renseignements tarifaires contraignants pour des véhicules de même type, parmi lesquels le véhicule tout-terrain de modèle KVF-650 4x4, qui est l'un des trois modèles actuellement en cause au principal. Dans les renseignements tarifaires contraignants délivrés à la suite de ces demandes, l'Inspecteur classa de nouveau lesdits véhicules dans la sous-position 8703 21 10 de la NC, relative aux « voitures de tourisme et autres véhicules automobiles neufs principalement conçus pour le transport de personnes d'une cylindrée n'excédant pas 1 000 cm^3 ». Ce classement avait été opéré par référence au règlement (CE) n° 2518/98 de la Commission, du 23 novembre 1998, relatif au classement de certaines marchandises dans la nomenclature combinée (JO 1998, L 315, p. 3).

22 Dans le cadre de la procédure juridictionnelle engagée par KME relativement auxdits renseignements tarifaires contraignants, le Gerechtshof Amsterdam (cour d'appel d'Amsterdam) interrogea la Cour quant à la validité de ce règlement ainsi que, le cas échéant, quant aux sous-positions dans lesquelles il y aurait lieu de classer les véhicules concernés.

23 Par l'arrêt du 27 avril 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), la Cour a constaté l'invalidité du règlement n° 2518/98. Au point 2 du dispositif de cet arrêt, elle a dit pour droit que les véhicules neufs tout-terrain à quatre roues qui disposent d'un seul siège, munis d'une direction de type Ackerman actionnée au moyen d'un guidon, équipés d'un dispositif d'attelage et dont les caractéristiques techniques leur permettent de pousser au moins deux fois leur propre poids doivent être classés dans la sous-position 8701 90 de la NC, le classement final desdits véhicules devant être opéré dans les sous-positions qui correspondent à la puissance de leur moteur.

24 À la suite de cet arrêt, l'Inspecteur a délivré, le 12 janvier 2009, de nouveaux renseignements tarifaires contraignants classant les véhicules concernés dans les sous-positions 8701 90 11 ou 8701 90 20 de la NC, en fonction de la puissance de leurs moteurs respectifs.

25 Toutefois, dès le 3 décembre suivant, il fit savoir que ces renseignements avaient perdu leur validité en raison de l'entrée en vigueur du règlement nº 1051/2009, et ce fut sur la base de ce règlement qu'il délivra les renseignements tarifaires contraignants actuellement en cause au principal, classant les véhicules concernés dans la sous-position 8701 90 90 de la NC.

26 De même que les parties au principal, la juridiction de renvoi considère que, sans être identiques, le véhicule visé au point 2 de l'annexe du règlement nº 1051/2009 et ceux en cause au principal sont similaires et que, dès lors, ce règlement est applicable par analogie à ces derniers véhicules, par référence à l'arrêt du 4 mars 2004, Krings (C-130/02, EU:C:2004:122).

27 Néanmoins, cette juridiction doute de la validité de ce règlement en ce qu'il en découle que ces véhicules doivent être classés dans la sous-position 8701 90 90 de la NC au motif qu'ils ne disposent ni d'une prise de force, ni d'un dispositif hydraulique de levage, ni d'un treuil.

28 Ladite juridiction considère en effet que le point 2 du dispositif de l'arrêt du 27 avril 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), rendu dans le cadre d'une procédure au principal qui portait notamment sur un modèle de véhicule identique à l'un de ceux en cause au principal, à savoir le modèle KVF-650 4x4, ne saurait être interprété autrement que comme signifiant que la Cour a qualifié de tels véhicules de « tracteurs agricoles et tracteurs forestiers », car, dans la sous-position 8701 90 de la NC, c'est pour cette seule catégorie de tracteurs que cette nomenclature précise les sous-positions en fonction de la puissance de moteur (sous-positions à huit chiffres 8701 90 11 à 8701 90 39).

29 Par ailleurs, le Gerechtshof Amsterdam (cour d'appel d'Amsterdam) relève que les notes explicatives relatives aux sous-positions 8701 90 11 à 8701 90 50, auxquelles il est fait référence dans la motivation du point 2 de l'annexe du règlement nº 1051/2009, sur la validité duquel la Cour est présentement interrogée, mentionnent, certes, que les tracteurs forestiers se caractérisent par la présence d'un treuil, mais, s'agissant des tracteurs agricoles, que ceux-ci ne sont que « généralement » équipés d'un dispositif hydraulique de levage et d'une prise de force, ce qui n'exclurait pas de classer comme tracteur agricole des véhicules tout-terrain tels que ceux en cause au principal non munis d'un dispositif hydraulique de levage ou d'une prise de force.

30 Dans ce contexte, le Gerechtshof Amsterdam a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante :

« Le règlement nº 1051/2009 [...] est-il valable ? »

Sur la question préjudicielle

Sur la recevabilité de la question

31 La Commission soutient que la question préjudicielle est irrecevable, au motif que le règlement nº 1051/2009, dont il est demandé à la Cour d'apprécier la validité, serait sans incidence sur l'issue du litige au principal. En effet, ainsi qu'il résulterait de la décision de renvoi, les véhicules en cause dans ce litige sont non pas identiques, mais seulement comparables à celui visé au point 2 de l'annexe de ce règlement, de sorte que ledit règlement n'aurait pas de conséquence juridique directe sur le classement des véhicules en cause au principal.

32 À cet égard, la juridiction de renvoi ferait une lecture erronée de l'arrêt du 4 mars 2004, Krings (C-130/02, EU:C:2004:122). En effet, il ne résulterait pas de celui-ci qu'une application par analogie d'un règlement de classement à des produits comparables à ceux visés par ce règlement serait

obligatoire, cet arrêt présentant plutôt un tel règlement comme une source d'inspiration dans la perspective de favoriser une interprétation cohérente de la NC et l'égalité de traitement des opérateurs économiques.

33 En outre, cette juridiction ne justifierait pas en quoi les véhicules en cause au principal sont comparables à celui visé au point 2 de l'annexe du règlement nº 1051/2009.

34 Cette exception d'irrecevabilité doit être écartée.

35 À cet égard, il convient de relever, à titre liminaire, que la juridiction de renvoi a utilisé exactement le même terme que celui employé au point 35 de l'arrêt du 4 mars 2004, Krings (C-130/02, EU:C:2004:122), dans sa version en langue néerlandaise, à savoir l'adjectif « vergelijkbaar », auquel correspondent l'adjectif « analogues » dans la version en langue française de cet arrêt et le verbe « entsprechen » dans la version en langue allemande, langue de la procédure préjudicielle dans le cadre de laquelle est intervenu ledit arrêt.

36 Pour le surplus, il apparaît, d'une part, que cette juridiction ne s'est pas limitée à constater que les produits en cause au principal sont analogues à celui décrit au point 2 de l'annexe du règlement nº 1051/2009, appréciation de nature factuelle qui relève de sa compétence exclusive, mais a, en outre, donné desdits produits une description précise, qui correspond d'ailleurs, en substance, à la description figurant dans ladite annexe en ce qui concerne le produit visé au point 2 de celle-ci. Ainsi, il découle des descriptions figurant aux points 9 à 11 et au point 16 du présent arrêt que les véhicules en cause au principal sont analogues à celui faisant l'objet du point 2 de l'annexe de ce règlement. En substance, ladite juridiction a constaté que tous ces véhicules présentent l'ensemble des caractéristiques requises pour être considérés comme des « tracteurs » au sens de la position 8701 de la NC et qu'ils ne possèdent ni prise de force, ni dispositif hydraulique de levage, ni treuil.

37 De cette manière, la juridiction de renvoi a satisfait aux exigences de l'article 94, sous a) et c), du règlement de procédure de la Cour, en faisant figurer dans la décision de renvoi un exposé des faits pertinents, tels qu'elle les a constatés, qui permet de connaître les raisons qui l'ont conduite à s'interroger sur la validité de la partie concernée dudit règlement.

38 D'autre part, il suffit de relever que, dans l'arrêt du 4 mars 2004, Krings (C-130/02, EU:C:2004:122), alors que la décision de renvoi portait sur des produits qui étaient non pas identiques, mais seulement analogues à ceux visés dans la partie pertinente de l'annexe du règlement de classement sur la validité duquel la Cour était interrogée (voir les points 34 et 35 de cet arrêt), celle-ci s'est néanmoins prononcée sur la validité de ce règlement (voir le point 1 du dispositif dudit arrêt).

39 En effet, il résulte de la jurisprudence constante de la Cour que, si un règlement de classement n'est pas directement applicable à des produits qui sont non pas identiques, mais seulement analogues au produit faisant l'objet de ce règlement, ce dernier est applicable par analogie à de tels produits (voir en ce sens, notamment, arrêts du 4 mars 2004, Krings, C-130/02, EU:C:2004:122, points 34 et 35, ainsi que du 13 juillet 2006, Anagram International, C-14/05, EU:C:2006:465, points 31 à 33). Partant, lorsqu'une juridiction nationale doute de la validité d'un règlement de classement qu'elle doit appliquer par analogie à des produits suffisamment analogues à ceux visés par ce règlement, il est justifié qu'elle adresse à la Cour une demande de décision préjudicielle en appréciation de la validité de celui-ci (voir en ce sens, notamment, arrêt du 19 février 2009, Kamino International Logistics, C-376/07, EU:C:2009:105, point 69).

40 Il y a lieu dès lors de répondre à la question préjudicielle.

Sur le fond

41 Il convient de rappeler que, au point 2 du dispositif de l'arrêt du 27 avril 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), la Cour a dit pour droit que « [l]es véhicules neufs tout-terrain à quatre roues qui disposent d'un seul siège, munis d'une direction de type Ackerman actionnée au moyen d'un guidon, équipés d'un dispositif d'attelage et dont les caractéristiques techniques leur permettent de pousser au moins deux fois leur propre poids doivent être classés dans la sous-position 8701 90 de cette nomenclature. Il appartient au Gerechtshof te Amsterdam [(cour d'appel d'Amsterdam)] de procéder au classement desdits véhicules dans les sous-positions qui correspondent à la puissance de leur moteur ».

42 La sous-position 8701 90 de la NC, relative aux tracteurs autres que les motoculteurs, les tracteurs routiers pour semi-remorques et les tracteurs à chenilles, lesquels relèvent des sous-positions 8701 10 à 8701 30, vise deux catégories de tracteurs, à savoir :

— d'une part, les tracteurs agricoles et les tracteurs forestiers (à l'exclusion des motoculteurs), à roues, et

— d'autre part, les tracteurs autres, à la fois, que les tracteurs relevant des sous-positions 8701 10 à 8701 30 et que les tracteurs agricoles et forestiers (ci-après les « autres tracteurs »).

43 Les autres tracteurs sont visés par une sous-position à huit chiffres unique, à savoir la sous-position 8701 90 90.

44 En revanche, les tracteurs agricoles et les tracteurs forestiers font l'objet de différentes sous-positions à huit chiffres. Tout d'abord, ils sont distingués selon qu'ils sont usagés, auquel cas ils relèvent de la sous-position 8701 90 50, ou neufs. Ensuite, les tracteurs agricoles et les tracteurs forestiers, neufs, sont répartis en six sous-positions à huit chiffres en fonction de la puissance de leur moteur, à savoir les sous-positions 8701 90 11, 8701 90 20, 8701 90 25, 8701 90 31, 8701 90 35 et 8701 90 39.

45 La sous-position 8701 90 de la NC ne comporte pas d'autre sous-position à huit chiffres que celles mentionnées aux deux points précédents du présent arrêt.

46 Il résulte de ce constat que le point 2 du dispositif de l'arrêt du 27 avril 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), concerne exclusivement les sous-positions à huit chiffres 8701 90 11 à 8701 90 39 de la NC, relatives aux tracteurs agricoles et aux tracteurs forestiers, neufs, la Cour ayant interprété ces sous-positions en ce sens qu'elles doivent être considérées comme pertinentes pour le classement tarifaire de véhicules tels que ceux décrits audit point 2, la sous-position particulière, parmi celles-ci, étant déterminée par la puissance du moteur du véhicule à classer. Partant, la sous-position 8701 90 90, relative aux autres tracteurs, doit être exclue pour le classement de tels véhicules.

47 Il y a lieu de constater, par ailleurs, que le véhicule décrit au point 2 de l'annexe du règlement n° 1051/2009 est analogue à ceux en cause dans l'affaire ayant donné lieu à l'arrêt du 27 avril 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), eu égard à la description figurant aux points 26 à 31 de cet arrêt. Ce constat est corroboré par le fait que l'un des modèles de véhicules en cause au principal dans l'affaire ayant donné lieu à cet arrêt, à savoir le modèle KVF-650 4x4, est également concerné dans l'actuelle affaire au principal. Or, ainsi qu'il a été relevé au point 36 du présent arrêt, les véhicules actuellement en cause au principal, sans distinction, sont analogues à celui décrit au point 2 de ladite annexe.

48 Partant, il découle des constatations opérées aux points 46 et 47 du présent arrêt que le règlement n° 1051/2009, en tant qu'il procède au classement du véhicule décrit au point 2 de son annexe dans la sous-position 8701 90 90 de la NC, et non dans l'une des sous-positions 8701 90 11 à 8701 90 39 de

celle-ci en fonction de la puissance du moteur de ce véhicule, est incompatible avec la portée de ces dernières sous-positions telle que celle-ci résulte du point 2 du dispositif de l'arrêt du 27 avril 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259).

49 Les objections soulevées par la Commission ne sont pas de nature à infirmer le constat d'invalidité qui doit normalement découler de cette incompatibilité.

50 À cet égard, il convient de constater, en premier lieu, que, au point 2 du dispositif de l'arrêt du 27 avril 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), la Cour s'est limitée à interpréter les sous-positions à huit chiffres relevant de la sous-position 8701 90 de la NC au regard des caractéristiques des véhicules décrits par la juridiction de renvoi, ainsi que le lui demandait cette juridiction par sa seconde question, invitant ladite juridiction à procéder elle-même au classement desdits véhicules.

51 En deuxième lieu, la Commission ne saurait être suivie lorsqu'elle soutient que le motif décisif pour le classement du véhicule décrit au point 2 de l'annexe du règlement nº 1051/2009 dans la sous-position 8701 90 90, à savoir que le « classement en tant que tracteur agricole ou forestier est exclu, étant donné que le véhicule n'a ni prise de force, ni dispositif hydraulique de levage, ni treuil », découlerait des notes explicatives de la NC, en tant que celles-ci précisent, s'agissant des sous-positions 8701 90 11 à 8701 90 50, que les « tracteurs agricoles sont généralement équipés d'un dispositif hydraulique permettant de relever ou d'abaisser des machines agricoles (herses, charrues, etc.), d'une prise de force permettant d'utiliser la puissance du moteur pour faire fonctionner d'autres machines ou outils et d'un dispositif d'attelage pour remorques » et que les « tracteurs forestiers se caractérisent [...] par la présence d'un treuil fixe permettant le débardage des arbres ».

52 L'intérêt de ces notes explicatives est reconnu par la jurisprudence de la Cour en ce qu'elles contribuent de façon importante à l'interprétation de la portée des différentes positions tarifaires sans toutefois avoir force obligatoire de droit (voir en ce sens, notamment, arrêt du 17 juillet 2014, Sysmex Europe, C-480/13, EU:C:2014:2097, point 30 et jurisprudence citée).

53 À cet égard, il convient de relever, d'une part, que les passages des notes explicatives de la NC auxquels la Commission se réfère n'ont pas une portée absolue. En effet, s'agissant de la présence d'un dispositif hydraulique permettant de relever ou d'abaisser des machines agricoles et d'une prise de force permettant d'utiliser la puissance du moteur pour faire fonctionner d'autres machines ou outils, en ce qui concerne les tracteurs agricoles, il y est simplement indiqué que ceux-ci en sont « généralement » équipés. Or, ainsi que le relève la juridiction de renvoi, il découle de cette formulation que l'absence de ces éléments ne suffit pas à exclure la vocation agricole des tracteurs. L'explication donnée par la Commission, selon laquelle ladite formulation correspondrait à un renversement de la charge de la preuve de la destination du véhicule, ne saurait être retenue. En effet, cette portée ne résulte pas desdites notes explicatives, ce qui est d'ailleurs corroboré par l'absence, dans la motivation du classement opéré au point 2 de l'annexe du règlement nº 1051/2009, d'un constat selon lequel les autres caractéristiques du véhicule concerné n'établiraient pas sa destination agricole.

54 D'autre part, conformément à la règle générale 1, le classement est déterminé légalement d'après les termes des positions et des notes de sections ou de chapitres, outre les autres règles générales lorsqu'elles ne sont pas contraires aux termes desdites positions et notes. La règle générale 6 dispose que le classement des marchandises dans les sous-positions d'une même position est déterminé légalement d'après les termes de ces sous-positions et des notes de sous-positions ainsi que, mutatis mutandis, d'après les autres règles générales. Enfin, il découle de la règle générale 3, sous a), que, lorsque des marchandises paraissent devoir être classées sous deux positions, la position la plus spécifique doit avoir la priorité sur la position d'une portée plus générale.

55 En l'occurrence, il est constant que les véhicules utilitaires tels que celui visé au point 2 de l'annexe du règlement nº 1051/2009 doivent être qualifiés de « tracteurs » au sens de la sous-position 8701 90, qui concerne exclusivement des véhicules utilitaires. La distinction principale opérée au sein de cette sous-position est fondée sur la destination, agricole ou forestière, ou autre, des tracteurs visés.

56 Conformément à la jurisprudence de la Cour, la destination du produit peut constituer un critère objectif de classement 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 (arrêt du 17 juillet 2014, Sysmex Europe, C-480/13, EU:C:2014:2097, point 31 et jurisprudence citée).

57 En outre, compte tenu de la portée de la règle générale 3, sous a), dès lors qu'un tracteur présente de telles caractéristiques objectives, il convient de le classer dans la sous-position la plus spécifique.

58 En l'occurrence, et ainsi qu'il résulte d'ailleurs des notes explicatives de la NC, la vocation agricole ou forestière des tracteurs peut résulter de leur conception et de la présence de dispositifs ou d'équipements qui les destinent à être utilisés dans le cadre d'exploitations agricoles ou horticoles, sans qu'il y ait lieu de rattacher a priori cette destination à la présence de certains dispositifs ou équipements énumérés limitativement.

59 Or, ainsi qu'il résulte de la description des types de véhicules visés dans l'arrêt du 27 avril 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), qui correspond pour l'essentiel à celle du véhicule visé au point 2 de l'annexe du règlement nº 1051/2009, les véhicules visés dans cet arrêt sont caractérisés, outre par leur importante capacité de traction, par leur conception spéciale, en particulier en ce qui concerne le moteur, les pneus et la suspension, visant à leur permettre d'évoluer dans des terrains naturels difficiles en association avec des appareillages qui peuvent leur être attachés au moyen de divers dispositifs de connexion ou d'attelage. L'ensemble de ces caractéristiques sont générales, objectives et visibles.

60 En troisième lieu, il est sans incidence que, comme le mentionne la Commission, des tracteurs ayant apparemment une destination agricole ou forestière puissent faire l'objet d'un usage de loisir. En effet, il importe de rappeler que, dès lors que la caractéristique objective d'un produit peut être vérifiée au moment du dédouanement, la circonstance qu'une autre utilisation de ce produit soit également envisageable n'est pas de nature à exclure sa qualification juridique. Pour sa classification douanière, il n'est pas nécessaire que ce produit soit uniquement ou exclusivement destiné à l'utilisation correspondant à ladite caractéristique objective. Il suffit que cette utilisation constitue sa destination essentielle (arrêt du 13 juillet 2006, Anagram International, C-14/05, EU:C:2006:465, point 26). En toute hypothèse, cette objection ne saurait justifier le classement des types de véhicules concernés dans la sous-position 8701 90 90 qui, comme toutes les sous-positions de la position 8701 de la NC, porte sur des véhicules utilitaires.

61 En quatrième et dernier lieu, le classement des véhicules tels que celui visé au point 2 de l'annexe du règlement nº 1051/2009 dans les sous-positions 8701 90 11 à 8701 90 50 n'a pas pour conséquence d'impliquer une interprétation de la sous-position 8701 90 90 telle que cette dernière n'aurait pas de contenu. Il suffit, à cet égard, de constater que les notes explicatives de la NC relatives à cette dernière sous-position mentionnent, à titre d'exemples de véhicules relevant de celle-ci, les tracteurs de travaux publics et les tracteurs à essieu pour véhicules automobiles articulés.

62 Il résulte de l'ensemble des considérations qui précèdent que, en ayant adopté le règlement nº 1051/2009 en tant que celui-ci opère le classement du véhicule décrit au point 2 de son annexe dans la sous-position 8701 90 90 de la NC, et non dans celle parmi les sous-positions 8701 90 11 à 8701 90 39 qui correspond à la puissance du moteur de ce véhicule, la Commission a modifié, en la réduisant, la portée de ces dernières sous-positions et, partant, a excédé les compétences qui lui ont été conférées à l'article 9, paragraphe 1, sous a), du règlement nº 2658/87 (voir en ce sens, notamment, arrêt du 4 mars 2004, Krings, C-130/02, EU:C:2004:122, point 26).

63 Il y a lieu dès lors de répondre à la question posée que le point 2 de l'annexe du règlement nº 1051/2009 est invalide en tant qu'il opère le classement du véhicule qui y est décrit dans la sous-position 8701 90 90 de la NC, et non dans celle des sous-positions 8701 90 11 à 8701 90 39 de la NC qui correspond à la puissance du moteur de ce véhicule.

Sur les dépens

64 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 (huitième chambre) dit pour droit :

Le point 2 de l'annexe du règlement (CE) nº 1051/2009 de la Commission, du 3 novembre 2009, relatif au classement de certaines marchandises dans la nomenclature combinée, est invalide en tant qu'il opère le classement du véhicule qui y est décrit dans la sous-position 8701 90 90 de cette nomenclature combinée, telle que modifiée par le règlement (CE) nº 948/2009 de la Commission, du 30 septembre 2009, et non dans celle des sous-positions 8701 90 11 à 8701 90 39 de ladite nomenclature combinée qui correspond à la puissance du moteur de ce véhicule.

Signatures