ARRÊT DE LA COUR (troisième chambre)

16 septembre 2004 *

Dans l'affaire C-396/02,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 234 CE,

introduite par le Gerechtshof te Amsterdam (Pays-Bas), par décision du 6 novembre 2002, parvenue le 11 novembre 2002, dans la procédure:

DFDS BV

contre

Inspecteur der Belastingdienst — Douanedistrict Rotterdam,

* Langue de procédure: le néerlandais.

LA COUR (troisième chambre),

composée de M. A. Rosas, faisant fonction de président de la troisième chambre, MM. R. Schintgen et K. Schiemann (rapporteur), juges,

avocat général: M^me^ C. Stix-Hackl,
greffier: M. R. Grass,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées:

— pour DFDS BV, par M^es^ R. G. A. Tusveld et G. J. van Slooten, advocaten,

— pour le gouvernement néerlandais, par M^me^ S. Terstal, en qualité d'agent,

— pour la Commission des Communautés européennes, par MM. C. Schieferer et M. van Beek, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 15 janvier 2004,

rend le présent

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de la sous-position 8704 10 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 L 256, p. 1), dans ses versions résultant des règlements (CE) n^{os} 3115/94 de la Commission, du 20 décembre 1994 (JO L 345, p. 1), et 3009/95 de la Commission, du 22 décembre 1995 (JO L 319, p. 1, ci-après la «NC»).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant la société DFDS BV (ci-après «DFDS»), établie à Amsterdam (Pays-Bas), à l'Inspecteur der Belastingdienst – Douanedistrict Rotterdam au sujet du classement tarifaire de certains véhicules dénommés «Minitracs» dans la sous-position 8704 10 19 de la NC en tant que tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier.

Le cadre juridique

3 La NC, instaurée par le règlement n° 2658/87, est destinée à remplir à la fois les exigences du tarif douanier commun et des statistiques du commerce extérieur de la Communauté. Elle 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, et institué

par la convention internationale conclue à Bruxelles le 14 juin 1983 (ci-après la «convention SH»), laquelle a été approuvée, ainsi que son protocole d'amendement du 24 juin 1986, au nom de la Communauté, par la décision 87/369/CEE du Conseil, du 7 avril 1987 (JO L 198, p. 1).

4 La position 8704 fait partie du chapitre 87 de la section XVII de la deuxième partie de la NC. Ce chapitre est relatif aux voitures automobiles, tracteurs, cycles et autres véhicules terrestres, leurs parties et accessoires. Au moment de la naissance des dettes douanières, en 1995 et 1996, la position 8704, telle qu'arrêtée par les règlements n^{os} 3115/94 et 3009/95, qui sont identiques en ce qui concerne cette position, était subdivisée comme suit:

Code NC	Désignation des marchandises
8704	Véhicules automobiles pour le transport de marchandises:
8704 10	– Tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier:
	– – à moteur à piston à allumage par compression (diesel ou semi-diesel) ou par étincelles:
8704 10 11	– – – à moteur à piston à allumage par compression (diesel ou semi-diesel) d'une cylindrée excédant 2 500 cm^3 ou à moteur à piston à allumage par étincelles d'une cylindrée excédant 2 800 cm^3
8704 10 19	– – – autres
8704 10 90	– – autres
	– autres, à moteur à piston à allumage par compression (diesel ou semi-diesel):
8704 21	– – d'un poids en charge maximal n'excédant pas 5 t:
[...]	[...]
	– – – – à moteur d'une cylindrée n'excédant pas 2 500 cm^3:
8704 21 91	– – – – – neufs
[...]	[...]

5 Les règles générales pour l'interprétation de la NC, qui figurent à la première partie, titre I, A, paragraphes 1 et 3, sous a), de celle-ci, qui sont identiques dans la version applicable en 1995 et celle applicable en 1996, disposent notamment:

«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 [...], le classement s'opère comme suit.

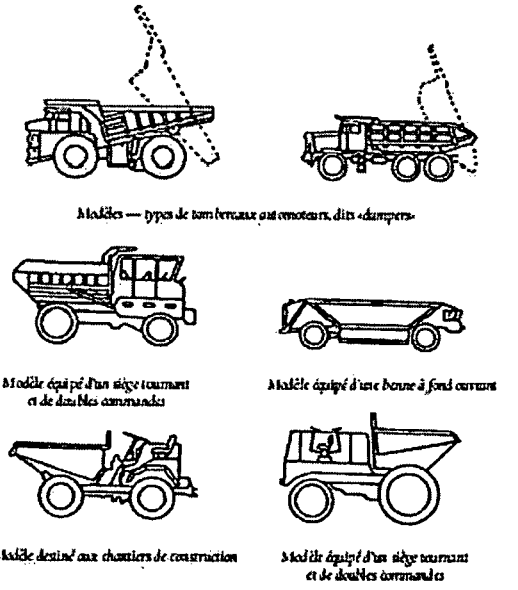
   a) La position la plus spécifique doit avoir la priorité sur les positions d'une portée plus générale. [...]»

6 Les notes explicatives de la NC, du 5 décembre 1994 (JO C 342, p. 1), apportent, au sujet des «tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau

routier» et en particulier des sous-positions 8704 10 10 à 8704 10 90, les précisions suivantes:

«1. Relèvent principalement de ces sous-positions les véhicules équipés d'une benne basculante avant ou arrière ou à fond ouvrant, spécialement conçus pour transporter du sable, du gravier, de la terre, des pierres, etc., et destinés aux carrières, aux mines ou aux chantiers de construction, à l'aménagement de routes, d'aéroports et de ports. Des exemples illustrant divers modèles de tombereaux automoteurs sont énoncés à la fin de la présente note.

2. Relèvent également des présentes sous-positions les véhicules de plus petites dimensions, du type utilisé sur les chantiers pour transporter de la terre, des moellons, des ciments et bétons frais, etc. Ils présentent un châssis fixe ou articulé et deux ou quatre roues motrices, la benne basculante étant située au-dessus d'un essieu et le siège du conducteur au-dessus de l'autre. Le siège du conducteur n'est généralement pas couvert par une cabine.



Modèles — types de tombereaux automoteurs, dits «dumpers»

»

7 En vertu de l'article 6, paragraphe 1, de la convention SH, un comité dénommé «comité du système harmonisé», composé des représentants de chaque partie contractante, a été institué au sein du Conseil de coopération douanière. Conformément à l'article 7, paragraphe 1, de la convention SH, la tâche de ce comité consiste, notamment, à proposer des amendements à ladite convention et à rédiger des notes explicatives, des avis de classement et d'autres avis pour l'interprétation du SH.

8 La note explicative du SH relative à la position 8704 énonce:

«Relèvent également de cette position:

1) Les tombereaux automoteurs qui sont des véhicules de construction robuste, à benne basculante ou à fond ouvrant, conçus pour le transport de déblais ou de matériaux divers. Ces engins, à châssis rigide ou articulé, généralement équipés de roues tous terrains, peuvent circuler sur des sols meubles. Ce groupe comprend tant les véhicules lourds que les tombereaux légers; ces derniers présentent parfois la particularité de comporter un équipement à siège tournant, à sièges doubles opposés ou à double volant de direction, permettant la conduite face à la benne pour mieux régler le déchargement.

[...]»

9 En ce qui concerne la sous-position 8704 10, la note explicative du SH contient les passages suivants:

«Les tombereaux automoteurs de la présente sous-position se distinguent généralement des autres véhicules destinés au transport des marchandises (en particulier les camions à benne) du fait qu'ils présentent les caractéristiques suivantes:

— une benne en tôle d'acier extrêmement forte dont la paroi avant se prolonge au-dessus de la cabine du conducteur pour en assurer la protection et dont le fond s'élève entièrement ou en partie vers l'arrière;

[...]

Il convient toutefois de noter que certains tombereaux automoteurs sont spécialement conçus pour être utilisés dans les mines ou les tunnels, comme par exemple ceux comportant les bennes à fond ouvrant. Ils présentent certaines des caractéristiques énoncées ci-dessus, mais ne comportent pas de cabine et la benne ne se prolonge pas par une sorte de toit de protection.»

10 Le règlement (CEE) n° 396/92 de la Commission, du 18 février 1992, relatif au classement de certaines marchandises dans la nomenclature combinée (JO L 44,

p. 9), a classé, ainsi qu'il ressort de son annexe, points 3 et 4, certaines marchandises relevant de la position 8704 de la manière suivante:

Désignation des marchandises	Classement Code NC	Motivation
[...]	[...]	[...]
3. Véhicule (longueur 180 cm, largeur 87 cm, hauteur 100 cm), équipé d'organes de commande, d'un moteur monocylindre à essence à quatre temps (cylindrée: 400 cm^3), d'une benne renforcée basculable à la main, de 400 kg de charge utile et de chenilles en caoutchouc. Ce véhicule, dont le poids à vide est de 250 kg, a une vitesse maximale de 6,8 km/h et une puissance de 5,37 KW et est équipé d'une boîte de vitesses à trois rapports avant et un rapport arrière. Il est principalement utilisé sur les chantiers pour le transport et le déchargement de matériaux de construction, terre, sable et semblables.	8704 10 19	Le classement est déterminé par les dispositions des règles générales 1 et 6 pour l'interprétation de la nomenclature combinée, ainsi que par le libellé des codes NC 8704, 8704 10 et 8704 10 19. En vertu de sa conception et, en particulier, de la présence d'une benne basculable et de chenilles en caoutchouc, et du lieu d'utilisation qui en résulte, ce véhicule ne peut pas être classé au code NC 8709.
4. Véhicule neuf (longueur 255 cm, largeur 108 cm, hauteur 128 cm) équipé d'un moteur monocylindre à essence à quatre temps (cylindrée: 400 cm^3), d'une benne renforcée basculable hydrauliquement, de 800 kg de charge utile, à parois latérales et arrière mobiles, d'une cabine ouverte avec commandes et de chenilles en caoutchouc. Ce véhicule atteint une vitesse maximale de 8,7 km/h, a une puissance de 7,46 KW et est doté d'une boîte de vitesses à quatre rapports avant et trois rapports arrière. Il est utilisé sur les chantiers pour le transport et le déchargement de matériaux de construction, terre, sable et semblables.	8704 31 91	Le classement est déterminé par les dispositions des règles générales 1 et 6 pour l'interprétation de la nomenclature combinée, ainsi que par le libellé des codes NC 8704, 8704 31 et 8704 31 91. En vertu de sa conception et, en particulier, de la présence d'une benne basculable et de chenilles en caoutchouc et du lieu d'utilisation qui en résulte, ce véhicule ne peut pas être classé à la position 8709. La souplesse et la complexité de construction de la benne basculable ne permettent pas que l'article soit considéré comme un tombereau du 8704 10.
[...]	[...]	[...]

Le litige au principal et la question préjudicielle

11 DFDS, agissant en qualité d'expéditeur en douane pour le compte de la société Maveco Maschinen Handelsgesellschaft mbH, établie au Liechtenstein, a déclaré en 1995 et 1996 des «Minitracs» de type 709, 1005 et 1302 pour mise en libre pratique. Ces Minitracs sont des véhicules spécialement conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier et destinés au chargement et au déchargement de matériaux. DFDS les a déclarés sous la sous-position 8704 10 19 de la NC, visant des tombereaux automoteurs conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier.

12 Estimant que ces véhicules auraient dû être déclarés sous la sous-position 8704 21 91 de la NC, visant d'autres véhicules automobiles pour le transport de marchandises et pour laquelle les droits de douane étaient plus élevés, les autorités douanières néerlandaises ont adressé un avis de paiement à DFDS.

13 DFDS a, contre cet avis, introduit une réclamation qui a été rejetée en ce qui concerne les véhicules de type 1005 et 1302. DFDS a alors introduit un recours devant la Tariefcommissie, devenue, depuis le 1er janvier 2002, la Douanekamer du Gerechtshof te Amsterdam.

14 La juridiction de renvoi décrit les produits en cause de la manière suivante:

«Les Minitracs en cause sont des véhicules conçus pour être utilisés principalement sur des chantiers de construction pour le transport et le déchargement de débris, de terre, de gravier, de sable et de matériaux comparables.

Le Minitrac 1005 (d'une longueur de 257 cm, d'une largeur de 112 cm, et d'une hauteur de 138 cm) est équipé d'un moteur diesel de 7 kW.

Le Minitrac 1302 (d'une longueur de 264 cm, d'une largeur de 124 cm, et d'une hauteur de 138 cm) dispose d'un moteur diesel de 9,5 kW.

Les deux véhicules ont une boîte de vitesses comportant quatre marches avant et trois marches arrière. La vitesse maximale des deux véhicules est de 7,3 km/h.

Les véhicules sont équipés de chenilles, d'une cabine (ouverte) pourvue des instruments de conduite et de commande, ainsi que d'une benne qui peut déverser son chargement à l'aide d'un système de basculement hydraulique. La benne est conçue avec des parois latérales qui peuvent s'ouvrir et se rabattre lors du basculement. Il est de ce fait possible de faire basculer le chargement de trois côtés, sans changer le véhicule de position. Le modèle 1302 peut éventuellement être équipé aussi, au lieu d'une benne basculante sur trois côtés, d'une benne basculante vers l'arrière, qui peut, à l'aide d'un cylindre et d'un piston hydrauliques supplémentaires, ainsi que d'un mécanisme tournant, pivoter en continu de 180 degrés.

Le Minitrac 1005 a une tare de 830 kg et une charge utile de 1 000 kg.

Le Minitrac 1302 a une tare de 1 060/1 200 kg et une charge utile de 1 300/1 500 kg.»

15 La juridiction de renvoi est d'avis que le classement des marchandises en cause sous la sous-position 8704 10 de la NC n'est pas, en principe, exclu. Elle a cependant des doutes quant à la question de savoir si les véhicules, qui sont conçus pour être utilisés hors du réseau routier et qui sont destinés au transport de déblais ou de matériaux, peuvent être exclus de la sous-position 8704 10 de la NC du seul fait des caractéristiques technologiques et des propriétés de la construction du mécanisme de déchargement, qui permettent de déverser de la benne des marchandises de différentes façons et avec plus de précision qu'avec les anciens modèles du même type de véhicule.

16 Elle estime qu'il convient de tenir compte du règlement n° 396/92 qui contient une description de la sous-position 8704 31 91 de la NC. La différence entre les sous-positions 8704 21 et 8704 31 porterait sur les moteurs. Les automoteurs de la sous-position 8704 21 auraient un moteur à allumage par compression, alors que celui des automoteurs de la sous-position 8704 31 serait par contre à allumage par étincelles.

17 Dans ces conditions, le Gerechtshof te Amsterdam a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante:

«Les camions conçus pour être utilisés hors du réseau routier, et destinés au transport et au déchargement de matériaux, qui sont pour ce faire équipés en particulier d'une fonction de basculement complexe, multiple et précise, sont-ils exclus de la notion de tombereau automoteur visée à la [sous-]position 8704 10 du [tarif douanier commun]?»

Sur la question préjudicielle

Observations soumises à la Cour

18 DFDS estime que les véhicules du type des Minitracs litigieux sont à classer en tant que tombereaux automoteurs sous la sous-position 8704 10 de la NC. Elle rappelle que ces Minitracs ont été classés comme tombereaux automoteurs en Australie, au Canada, aux États-Unis, au Japon et en République tchèque.

19 DFDS soutient qu'il est faux de penser qu'un camion à benne doit être d'une conception ou d'une forme déterminée et que le basculement de la benne doit se faire à l'aide d'un système simple (mécanique ou manuel). La benne et le mécanisme de basculement rempliraient ensemble une fonction et devraient être considérés comme un ensemble technique. Du fait des développements technologiques, les possibilités de basculement et de pivotement auraient été améliorées, de sorte que la construction et les mécanismes seraient devenus plus complexes. Il ne s'agirait cependant que des détails de conception. Il importerait finalement peu de savoir comment le basculement s'effectue; l'essentiel serait que le basculement puisse se faire dans un espace limité. Du point de vue de leur fonction, les marchandises devraient être classées comme tombereaux automoteurs.

20 En conclusion, DFDS propose de répondre à la question préjudicielle qu'une fonction de basculement complexe, multiple et précise ne fait pas obstacle au classement des Minitracs comme tombereaux automoteurs au sens de la sous-position 8704 10 de la NC.

21 Le gouvernent néerlandais considère que le classement tarifaire effectué par l'administration douanière n'est pas contraire à la NC.

22 Il relève que les notes explicatives du SH font apparaître qu'un tombereau automoteur se distingue généralement des autres véhicules destinés au transport des marchandises par un certain nombre de caractéristiques spécifiques, notamment par le fait que le tombereau automoteur est un véhicule robuste mais de construction relativement simple avec une benne faite de tôle d'acier extrêmement forte dont le fond s'élève. Or, les véhicules litigieux ne répondraient pas à cette définition, compte tenu du fait qu'ils auraient une benne droite qui s'ouvrirait sur trois côtés et qui ne serait pas en tôle d'acier extrêmement forte. Cela serait confirmé par les notes explicatives de la NC qui parlent de véhicules «équipés d'une benne basculante avant ou arrière ou à fond ouvrant».

23 Le gouvernement néerlandais ajoute que le Bundesfinanzhof (Allemagne) a jugé que les modèles Minitrac 1302 et 1005 en cause ne correspondaient pas à la définition des tombereaux automoteurs.

24 La Commission partage en substance les arguments avancés par le gouvernement néerlandais. Les tombereaux automoteurs visés à la sous-position 8704 10 de la NC seraient des véhicules simples qui se caractérisent par le fait que leurs bennes ont généralement la forme d'un baquet basculant vers l'avant ou vers l'arrière, basculable à la main et dont le fond s'élève entièrement ou en partie vers l'arrière. Ces caractéristiques se déduiraient des notes explicatives de la NC relatives aux sous-positions 8704 10 10 à 8704 10 90, des notes explicatives du SH concernant la position 8704 et la sous-position 8704 10 ainsi que du règlement n° 396/92 qui serait en conformité avec la NC.

25 Selon la Commission, comme les Minitracs litigieux sont équipés d'une benne plate à mécanisme sophistiqué, basculable hydrauliquement tant sur le côté que vers l'arrière ou d'une benne basculante arrière pouvant pivoter en continu de 180 degrés au moyen d'un cylindre et d'un piston hydrauliques supplémentaires, ainsi que d'un mécanisme tournant, ils semblent ne pas entrer dans la sous-position 8704 10 de la NC.

26 En conclusion, la Commission propose à la Cour de répondre à la question préjudicielle comme suit:

«Les camions conçus pour être utilisés en dehors du réseau routier et destinés au transport et au déchargement de matériaux, qui sont, pour ce faire, équipés en particulier d'une fonction de basculement complexe, multiple et précise, doivent être exclus de la notion de 'tombereau automoteur' visée à la sous-position 8704 10 [de la NC].

C'est à la juridiction nationale qui a demandé une décision préjudicielle qu'il appartient de déterminer le classement correct en fonction de toutes les données dont elle dispose.»

Réponse de la Cour

27 Il convient de rappeler d'emblée que, selon une jurisprudence constante de la Cour, 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 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 7 février 2002, Turbon International, C-276/00, Rec. p. I-1389, point 21, et du 7 novembre 2002, Lohmann et Medi Bayreuth, C-260/00 à C-263/00, Rec. p. I-10045, point 30).

28 Les notes explicatives élaborées, en ce qui concerne la NC, par la Commission et, en ce qui concerne le SH, par le Conseil de coopération douanière, contribuent de façon importante à l'interprétation de la portée des différentes positions sans toutefois avoir force obligatoire de droit (voir arrêt du 28 avril 1999, Mövenpick Deutschland, C-405/97, Rec. p. I-2397, point 18).

29 En outre, 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 propriétés objectives de celui-ci (voir arrêt du 1er juin 1995, Thyssen Haniel Logistic, C-459/93, Rec. p. I-1381, point 13).

30 Il convient de constater que le seul critère relevé par le gouvernement néerlandais et par la Commission pour refuser le classement des Minitracs litigieux comme tombereaux automoteurs dans le sens de la sous-position 8704 10 de la NC est le mécanisme de basculement particulièrement avancé de la benne et la forme de celle-ci adaptée en fonction de ce mécanisme.

31 Le libellé de cette sous-position présuppose qu'un véhicule remplit deux conditions pour pouvoir être classé dans cette sous-position, à savoir être un «tombereau automoteur» et être conçu pour être utilisé en dehors du réseau routier. Alors que la deuxième de ces conditions ne pose pas de problème en l'espèce, la NC ne comporte pas de précision additionnelle relative à la définition d'un «tombereau automoteur».

32 Il ressort des descriptions de ces véhicules figurant dans les notes explicatives sur la NC et le SH qu'une caractéristique essentielle des tombereaux automoteurs est d'avoir une benne basculante ou un fond ouvrant permettant le transport de déblais ou de matériaux divers. Il n'y a, en revanche, aucune indication dans ces notes quant à la forme ou au fonctionnement des bennes basculantes pouvant constituer à elles seules un critère décisif pour le classement d'un véhicule comme tombereau automoteur.

33 La note explicative du SH relative à la position 8704 décrit les tombereaux automoteurs comme «des véhicules de construction robuste». À supposer que le critère de robustesse d'un véhicule soit suffisamment objectif pour être retenu comme critère de classement, rien ne permet toutefois de déduire d'un tel critère

qu'un mécanisme avancé de basculement ne pourrait pas être robuste ou que la robustesse du véhicule serait à juger à la lumière de celle de son mécanisme de déchargement.

34 En ce qui concerne la sous-position 8704 10, les notes explicatives de la NC et du SH soulignent expressément par l'emploi des adverbes «généralement» et «principalement» que les critères sont mentionnés seulement à titre indicatif et ne constituent pas des conditions impératives à remplir. Le fait qu'un véhicule n'est pas muni d'une benne en forme traditionnelle ou que cette benne peut être basculée non seulement vers l'avant ou l'arrière mais aussi vers le côté, ne peuvent donc à eux seuls exclure le classement du véhicule en cause comme tombereau automoteur.

35 Plus généralement, compte tenu de la destination des tombereaux automoteurs, à savoir le transport ainsi que le déchargement de déblais et de matériaux divers, il n'y a aucune circonstance en l'espèce permettant de conclure que des modifications apportées à la construction de ces véhicules pour les rendre mieux à même de répondre à leur destination (notamment par un déchargement plus précis, dans un espace limité) puissent avoir pour conséquence de les exclure du classement comme tombereaux automoteurs.

36 En ce qui concerne le point 4 de l'annexe du règlement n° 396/92, qui contient une interprétation de la sous-position 8704 31 91 par la Commission, il suffit de constater qu'il ne saurait servir de fondement à une interprétation de la sous-position 8704 10 de la NC qui irait à l'encontre du libellé de cette dernière sous-position tel qu'interprété à la lumière des notes explicatives de la NC.

37 Il convient donc de répondre à la question posée que le fait qu'un véhicule à benne est équipé d'une fonction de basculement complexe, multiple et précise ne fait pas obstacle à sa classification comme tombereau automoteur au sens de la sous-position 8704 10 de la NC.

Sur les dépens

38 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 (troisième chambre) dit pour droit:

Le fait qu'un véhicule à benne est équipé d'une fonction de basculement complexe, multiple et précise ne fait pas obstacle à sa classification comme tombereau automoteur au sens de la sous-position 8704 10 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, dans ses versions résultant des règlements (CE) n^{os} 3115/94 de la Commission, du 20 décembre 1994, et 3009/95 de la Commission, du 22 décembre 1995.

Signatures.