ARRÊT DE LA COUR
DU 23 OCTOBRE 1975 [1]

Matisa-Maschinen-GmbH contre Hauptzollamt Berlin-Packhof (demande de décision préjudicielle, formée par le Finanzgericht Berlin)

Affaire 35-75

Sommaire

1. *Questions préjudicielles — Compétences de la Cour — Limites (Traité CEE, art. 177)*
2. *Tarif douanier commun — Classification des marchandises — Interprétation — Absence de dispositions communautaires — Autorité des notes explicatives et des avis de classement de la convention sur la nomenclature de Bruxelles*
3. *Tarif douanier commun — Classification des marchandises — Automotrice au sens de la position tarifaire 86.04 — Interprétation*

1. Si la Cour, statuant dans le cadre de l'article 177, n'a pas compétence pour appliquer la règle communautaire à une espèce déterminée, elle peut cependant fournir aux juridictions nationales les éléments d'interprétation relevant du droit communautaire qui pourraient leur être utiles dans l'application de cette règle.
2. En l'absence de dispositions communautaires en la matière, les notes explicatives et les avis de classement, prévus par la convention sur la nomenclature pour la classification des marchandises dans les tarifs douaniers, font autorité en tant que moyen valable pour l'interprétation des positions du tarif douanier commun.
3. L'expression « automotrice » figurant dans la position tarifaire 86.04 du tarif douanier commun doit être interprétée comme englobant les véhicules autopropulsés pour l'entretien des voies, équipés d'un ou plusieurs moteurs assurant un déplacement rapide et entièrement autonome du véhicule sur la voie.

Dans l'affaire 35-75

ayant pour objet une demande adressée à la Cour, en application de l'article 177 du traité CEE, par le Finanzgericht de Berlin et tendant à obtenir, dans le litige pendant devant cette juridiction entre

1 — Langue de procédure : l'allemand.

MATISA-MASCHINEN-GMBH, Bielefeld,

et

HAUPTZOLLAMT BERLIN-PACKHOF, Berlin,

une décision à titre préjudiciel sur l'interprétation des positions tarifaires 86.04 B et 84.23 A II b du tarif douanier commun, règlement (CEE) n° 950/68 du Conseil du 28 juin 1968 (JO n° L 172 du 22 juillet 1968, p. 1),

LA COUR,

composée de MM. R. Lecourt, président, R. Monaco et H. Kutscher, présidents de chambre, A. M. Donner, J. Mertens de Wilmars, P. Pescatore, M. Sørensen, A. J. Mackenzie Stuart et A. O'Keeffe, juges,

avocat général : M. J.-P. Warner
greffier : M. A. Van Houtte

rend le présent

ARRÊT

En fait

Attendu que les faits de la cause, le déroulement de la procédure et les observations présentées en vertu de l'article 20 du protocole sur le statut de la Cour de justice de la CEE peuvent être résumés comme suit :

I — Faits et procédure

La firme Matisa-Maschinen-GmbH a demandé le 3 juin 1971 au Hauptzollamt Berlin-Packhof la mise en libre pratique d'une bourreuse-niveleuse-dresseuse Matisa. Cette machine est un véhicule sur rails destiné à l'entretien des voies. Elle sert à bourrer ou à damer le ballast sous les traverses et à aligner les rails. La machine se compose d'un châssis de wagon de chemin de fer couvert d'un toit et équipé des engins nécessaires à l'exécution des travaux pour lesquels elle est conçue, notamment de quatre châssis de bourrage ayant chacun deux paires de battes de bourrage, de crochets de levage de la voie, d'engings de dressage ou ripage de la voie et de machines niveleuses. Le moteur diesel de la machine assure non seulement le fonctionnement des divers engins et la propulsion de l'ensemble pendant le travail, mais égale-

ment, en dehors du travail, le déplacement rapide du véhicule à des vitesses atteignant 80 km/h, tant en marche avant qu'en marche arrière.

Le Hauptzollamt a tout d'abord classé la machine sous la position tarifaire 84.23 A II b, du tarif douanier commun.

La position tarifaire 84.23 est rédigée dans les termes suivants :

« 84.23 Machines et appareils, fixes ou mobiles, d'extraction, de terrassement, d'excavation ou de forage du sol (pelles mécaniques, haveuses, excavateurs, décapeurs, niveleuses, bulldozers, scrapers, etc.) ; sonnettes de battage, chasse-neige, autres que les voitures chasse-neige du n° 87.03 :

A — Machines et appareils d'extraction, de terrassement, d'excavation ou de forage du sol :

I — automobiles, sur chenilles ou sur roues, ne pouvant circuler sur rails,

II — autres :

a) Machines de sondage et de forage,

b) non dénommés.

B — Sonnettes de battage ; chasse-neige, autres que les voitures chasse-neige du n° 87.03. »

Par un avis modificatif du 2. 3. 1972, le Hauptzollamt classait la machine sous la position tarifaire 86.04 B, au motif qu'il ne s'agissait pas d'une machine de service, mais d'un véhicule d'entretien des voies ferroviaires, en raison de sa capacité à se déplacer rapidement, par ses propres moyens, sur le réseau des chemins de fer. La position tarifaire 86.04 est rédigée comme suit :

« 86.04 Automotrices (même pour tramways) et draisines à moteur :

A — automotrices électriques (à source extérieure d'énergie)

B — autres. »

Après avoir vainement fait opposition au nouvel avis de recouvrement, la firme Matisa-Maschinen-GmbH a introduit auprès du Finanzgericht Berlin un recours tendant à l'annulation de l'avis.

Dans ce litige, le Hauptzollamt soutient la thèse qu'il ne s'agirait pas d'un engin de travail au sens de la position tarifaire 84.23 puisque la machine jouit d'une grande mobilité sur le réseau ferroviaire et que, de ce fait, elle devrait être classée, comme automotrice, sous la position 86.04. Il se fonde essentiellement sur le paragraphe 13 des notes explicatives de la nomenclature de Bruxelles relatives à la position 86.04. Cette note est conçue de façon suivante :

« Relèvent également de cette position les véhicules autopropulsés pour l'entretien des voies (aligneuses pour voies ferrées notamment), équipés d'un ou plusieurs moteurs assurant non seulement le fonctionnement des engins de travail dont ils sont pourvus (dispositif pour l'alignement des rails, le serrage du ballast, etc.) et la propulsion de l'ensemble pendant le travail, mais également, en dehors de celui-ci, un déplacement rapide et entièrement autonome du véhicule sur la voie ».

Le Hauptzollamt estime que la notion « automotrice » au sens de la position 86.04 engloberait non seulement des véhicules ferroviaires destinés au transport de personnes et de marchandises, mais aussi des véhicules de service destinés à l'entretien des voies et au maintien du trafic ferroviaire.

La firme Matisa estime, au contraire, que la notion « automotrice » ne pourrait inclure que des véhicules essentiellement destinés au transport de personnes ou de

marchandises. La machine en cause devrait être considérée comme un engin de travail.

Elle est d'avis que le Hauptzollamt ne pourrait invoquer les notes explicatives de la nomenclature de Bruxelles à l'appui de la thèse opposée. Ces notes explicatives seraient, en effet, illégales en ce qu'elles élargissent la portée du texte de la position 86.04 bien au-delà de l'objet qui forme le contenu légal de cette position. Enfin, les « niveleuses » seraient expressément évoquées à la position 84.23, à titre d'exemple.

Par ordonnance du 19 mars 1975 le Finanzgericht de Berlin (troisième chambre) a suspendu la procédure et saisi la Cour de justice des Communautés européennes, conformément à l'article 177 du traité CEE, d'une demande préjudicielle portant sur les questions suivantes :

« La bourreuse-niveleuse-dresseuse Matisa importée le 3 juin 1971 sur le territoire de la Communauté économique européenne par la requérante dans le présent litige doit-elle être reprise sous la position tarifaire 86.04 B (comme automotrice) ou sous la position tarifaire 84.23 A II b (comme machine d'extraction) du tarif douanier commun — règlement (CEE) n° 950/68 du Conseil du 28 juin 1968 (JO n° L 172 du 22 juillet 1968, p. 1) ?

En particulier, les notes explicatives de la nomenclature de Bruxelles — Bundesgesetzblatt 1953 II, p. 2 ; GVBl. Berlin 1954, p. 284 — en vertu desquelles la machine importée pourrait éventuellement être classée comme automotrice déterminent-elles obligatoirement, au regard du droit communautaire, l'interprétation du tarif douanier commun ? »

L'ordonnance du Finanzgericht de Berlin a été enregistrée au greffe de la Cour le 1er avril 1975.

Conformément à l'article 20 du protocole sur le statut de la Cour de justice de la CEE, des observations écrites ont été déposées par la Commission des Communautés européennes, représentée par son conseiller juridique, M. Jean Amphoux, en qualité d'agent, assisté par M. Götz zur Hausen, membre du service juridique.

II — Observations écrites déposées devant la Cour

Quant à la portée des notes explicatives de la nomenclature de Bruxelles, la *Commission* invoque la jurisprudence de la Cour selon laquelle, en l'absence de dispositions communautaires en la matière, les notes explicatives « font autorité en tant que moyen valable pour l'interprétation des dispositions du tarif douanier commun. »

En soulignant la nécessité de l'application uniforme du tarif douanier commun dans l'ensemble de la Communauté, la Commission estime que les notes explicatives constitueraient un instrument d'interprétation important permettant d'aboutir à une application correcte du droit communautaire.

Quant à la question du classement de la bourreuse-niveleuse-dresseuse, la Commission expose que selon les termes de la note n° 1 k de la section XVI du tarif douanier commun (machines, appareils, matériel électrique...) le classement dans la position 84.23 serait automatiquement exclu si cet engin est un « matériel de transport ».

Dès lors, il y aurait lieu de définir la notion de « matériel de transport » au sens de la section XVII, notamment celle de « véhicules pour voies ferrées », figurant dans le chapitre 86 du tarif douanier commun.

S'agissant en l'espèce d'un véhicule autopropulsé, la question porterait finalement sur l'interprétation de la notion d'« automotrice » au sens de la position tarifaire 86.04.

La Commission rappelle que le Comité de la nomenclature du Conseil de coopération douanière, consulté antérieurement sur un classement tarifaire d'une machine très semblable à celle de l'espèce, se serait prononcé pour un classe-

ment sous la position 86.04 et que, par suite, les notes explicatives relatives à cette position auraient été modifiées dans ce sens.

De l'avis de la Commission il s'agirait en l'espèce également d'une « automotrice » tombant sous la position tarifaire 86.04.

L'examen de la structure du chapitre 86 ferait apparaître qu'on aurait voulu y réunir tout le matériel de chemin de fer, en y incluant non seulement le matériel roulant, mais aussi le matériel fixe. Ce serait d'ailleurs confirmé par la note explicative de la nomenclature de Bruxelles du chapitre 86, rédigée comme suit :

« Le présent chapitre groupe les véhicules et le matériel pour voies ferrées de toute sorte (chemins de fer, tramways, etc.) les cadres et containers pour tous modes de transport ainsi que les appareils mécaniques non électriques de signalisation, de sécurité, de contrôle et de commande pour toutes voies de communication. »

Certes, le seul fait de se déplacer sur rail ne ferait pas d'une machine un véhicule pour voies ferrées au sens du chapitre 86. En effet, le critère décisif pour un tel classement consisterait en ce que ces machines sont destinées à circuler sur un réseau d'une certaine étendue. En ce qui concerne, en particulier, la notion d'« automotrice » au sens de la position 86.04 l'élément déterminant serait constitué par l'aptitude du véhicule à se déplacer par ses propres moyens sur l'ensemble du réseau, sans que, à la différence des locomotives, la traction ou la poussée d'autres véhicules de chemin de fer soit mise au premier plan.

L'appartenance des machines autopropulsées destinées à l'entretien des voies à la position 86.04 serait d'ailleurs confirmée par une comparaison avec le libellé de la position tarifaire 86.06 qui recouvrirait les véhicules destinés à l'entretien des voies se déplaçant sur rails qui ne sont pas dotés de moyens d'autopropulsion, mais qui sont mus par locomotives.

Les notes explicatives de la nomenclature de Bruxelles relatives à cette position citeraient, elles aussi, expressément les bourreuses (sous 4). Il paraîtrait donc que les notes relatives à cette dernière position, en ce qui concerne le classement des machines destinées à l'entretien des voies de chemin de fer, concorderaient avec celles de la position 86.04, sous réserve de la présence d'un moyen d'autopropulsion, ce qui distingue les deux positions.

Enfin, il paraîtrait totalement injustifié et illogique de tirer argument de la présence d'un tel moyen d'autopropulsion pour ne pas considérer l'engin comme matériel de transport et le classer dans le chapitre 84. Un engin non autopropulsé serait encore moins assimilable au matériel roulant que le même engin autopropulsé, beaucoup plus apparenté aux locomotives.

La Commission estime en conséquence qu'il y aurait lieu de répondre comme suit aux questions posées :

1. En l'absence de notes explicatives publiées en la matière par la Communauté, les notes explicatives prévues par la convention sur la nomenclature pour la classification des marchandises dans les tarifs douaniers font autorité en tant que moyen valable pour l'interprétation des positions du tarif douanier commun.
2. L'expression « automotrice » figurant dans la position tarifaire 86.04 du tarif douanier commun doit être interprétée en ce sens qu'elle englobe tous les véhicules pour voies ferrées équipés de moyens de propulsion qui leur permettent de se déplacer sur l'ensemble du réseau même s'ils n'ont pas pour destination principale de mouvoir d'autres véhicules non autopropulsés pour voies ferrées.

III — Procédure orale

La firme Matisa-Maschinen-GmbH, représentée par Me Wolfgang Schlüter, avocat à Bielefeld et la Commission des

Communautés européennes, représentée par son conseiller juridique M. Jean Amphoux en qualité d'agent, assisté par M. Götz zur Hausen, membre du service juridique, ont été entendues en leurs observations orales à l'audience du 24 septembre 1975.

L'avocat général a présenté ses conclusions à l'audience du 14 octobre 1975.

En droit

1 Attendu que, par ordonnance du 19 mars 1975, parvenue au greffe le 1er avril suivant, le Finanzgericht de Berlin a posé à la Cour, à titre préjudiciel, deux questions relatives à l'interprétation du tarif douanier commun (JO n° L 172 de 1968) ;

que par la première question il est demandé si « la bourreuse-niveleuse-dresseuse Matisa » doit être reprise sous la position tarifaire 86.04 B (comme automotrice) ou sous la position tarifaire 84.23 A II b (comme machine d'extraction) du tarif douanier commun ;

que par la seconde question il est demandé si les notes explicatives de la nomenclature de Bruxelles relatives aux positions tarifaires citées déterminent obligatoirement l'interprétation du tarif douanier commun ;

2 attendu en ce qui concerne cette dernière question, que par l'arrêt du 8 décembre 1970, dans l'affaire 14-70 (Bakels/Oberfinanzdirektion München, Recueil 1970, p. 1001) la Cour a dit pour droit: « En l'absence de dispositions communautaires en la matière, les notes explicatives et les avis de classement, prévus par la convention sur la nomenclature pour la classification des marchandises dans les tarifs douaniers, font autorité en tant que moyen valable pour l'interprétation des positions du tarif douanier commun » ;

que rien dans la présente affaire n'étant susceptible de conduire à une conclusion différente, il y a donc lieu de répondre dans le même sens ;

3 attendu que la machine en cause est définie par l'ordonnance comme un véhicule sur rails destiné à l'entretien des voies de chemin de fer, servant à bourrer ou à damer le ballast sous les traverses et à aligner les rails, se composant d'un châssis de wagon de chemin de fer couvert d'un toit et équipé des engins nécessaires à l'exécution des travaux pour lesquels elle est conçue,

notamment de quatre châssis de bourrage ayant chacun deux paires de battes de bourrage, de crochets de levage de la voie, d'engins de dressage ou ripage de la voie et de machines niveleuses, tandis qu'un moteur diesel assure non seulement le fonctionnement des divers engins et la propulsion de l'ensemble pendant le travail, mais également en dehors du travail, le déplacement rapide du véhicule à des vitesses atteignant 80 km/h, tant en marche avant qu'en marche arrière ;

que, si la Cour, statuant dans le cadre de l'article 177, n'a pas compétence pour appliquer la règle communautaire à une espèce déterminée, elle peut cependant fournir aux juridictions nationales les éléments d'interprétation relevant du droit communautaire qui pourraient leur être utiles dans l'application de cette règle ;

4 attendu que la position 84.23 A II b porte :

« Machines et appareils, fixes ou mobiles, d'extraction, de terrassement, d'excavation ou de forage du sol (pelles mécaniques, haveuses, excavateurs, décapeurs, niveleuses, bulldozers, scrapers, etc.) ; sonnettes de battage ; chasse-neige, autres que les voitures chasse-neige du n° 87.03 ;

A — Machines et appareils d'extraction, de terrassement, d'excavation ou de forage du sol ;

I — automobiles, sur chenilles ou sur roues, ne pouvant circuler sur rails

II — autres :

a) machines de sondage et de forage

b) non dénommés » ;

que la position 86.04 B porte :

« Automotrices (même pour tramways) et draisines à moteur :

A — automotrices électriques (à source extérieure d'énergie)

B — autres » ;

5 attendu que les positions 84 font partie de la section XVI du tarif douanier commun et les positions 86 de la section XVII :

que les notes introductives de la section XVI portent :

« 1. La présente section ne comprend pas ... k) le matériel de transport de la section XVII » ;

qu'il s'agit donc de préciser la notion de matériel de transport ;

6 attendu qu'une lecture du chapitre 86 du tarif douanier commun, intitulé « Véhicules et matériel pour voies ferrées, appareils de signalisation non électriques pour voies de communication », montre l'intention de réunir sous ce chapitre tout le matériel pour chemin de fer, notamment le matériel roulant ;

que si l'expression « Triebwagen » figurant dans la version allemande de la position 86.04 est susceptible de faire penser que celle-ci ne vise que des véhicules destinés à transporter des personnes et des marchandises, une comparaison avec les versions dans d'autres langues fait ressortir qu'elle peut en outre comprendre des véhicules sur rails destinés à l'entretien des chemins de fer ;

que dans ces circonstances le texte de cette position tarifaire ne s'oppose pas à ce que les notes explicatives de la nomenclature de Bruxelles y relatives soient acceptées comme moyen valable d'interprétation lorsqu'elles portent :

« Relèvent également de cette position les véhicules autopropulsés pour l'entretien des voies (aligneuses pour voies ferrées notamment), équipés d'un ou plusieurs moteurs assurant non seulement le fonctionnement des engins de travail dont ils sont pourvus ... et la propulsion de l'ensemble pendant le travail, mais également, en dehors de celui-ci, un déplacement rapide et entièrement autonome du véhicule sur la voie » ;

7 attendu qu'il y a donc lieu de répondre à la première question que l'expression « automotrice » figurant dans la position tarifaire 86.04 du tarif douanier commun doit être interprétée comme englobant les véhicules autopropulsés pour l'entretien des voies, équipés d'un ou plusieurs moteurs assurant un déplacement rapide et entièrement autonome du véhicule sur la voie ;

Quant aux dépens

8 Attendu que les frais exposés par la Commission des Communautés européennes, qui a soumis des observations à la Cour, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement ;

que la procédure revêtant à l'égard des parties au principal le caractère d'un incident soulevé au cours du litige pendant devant le Finanzgericht de Berlin, il appartient à celui-ci de statuer sur les dépens ;

par ces motifs,

LA COUR,

statuant sur les questions à elle soumises par le Finanzgericht de Berlin par ordonnance du 19 mars 1975, dit pour droit :

En l'absence de dispositions communautaires en la matière, les notes explicatives et les avis de classement, prévus par la convention sur la nomenclature pour la classification des marchandises dans les tarifs douaniers, font autorité en tant que moyen valable pour l'interprétation des positions du tarif douanier commun.

L'expression « automotrice » figurant dans la position tarifaire 86.04 du tarif douanier commun doit être interprétée comme englobant les véhicules autopropulsés pour l'entretien des voies, équipés d'un ou plusieurs moteurs assurant un déplacement rapide et entièrement autonome du véhicule sur la voie.

Lecourt Monaco Kutscher Donner Mertens de Wilmars

Pescatore Sørensen Mackenzie Stuart O'Keeffe

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg le 23 octobre 1975.

Le greffier

A. Van Houtte

Le président

R. Lecourt