ARRÊT DE LA COUR (septième chambre)

22 décembre 2010 *

Dans l'affaire C-12/10,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le Finanzgericht Düsseldorf (Allemagne), par décision du 28 décembre 2009, parvenue à la Cour le 8 janvier 2010, dans la procédure

Lecson Elektromobile GmbH

contre

Hauptzollamt Dortmund,

LA COUR (septième chambre),

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

* Langue de procédure: l'allemand.

avocat général: M. N. Jääskinen,
greffier: M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées:

— pour la Commission européenne, par M[me] L. Bouyon et M. B.-R. Killmann, 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 du tarif douanier commun (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 L 256, p. 1), telle que modifiée par le règlement (CE) n° 1810/2004 de la Commission, du 7 septembre 2004 (JO L 327, p. 1).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant Lecson Elektromobile GmbH (ci-après «Lecson») au Hauptzollamt Dortmund (bureau principal des

douanes de Dortmund, ci-après le «Hauptzollamt») au sujet du classement tarifaire de véhicules à trois ou quatre roues, conçus pour le transport d'une personne, propulsés par un moteur électrique alimenté par une batterie et atteignant une vitesse maximale de 6 à 15 km/h, dits «électromobiles».

Le cadre juridique

3 La NC, instaurée par le règlement nº 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 L 198, p. 1). Elle reprend les positions et 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 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 la question préjudicielle

8 Entre les mois de juillet et d'octobre 2005, Lecson a déposé sept déclarations en douane concernant différents électromobiles fabriqués en Chine et à Taïwan. Ces déclarations en douane décrivent les marchandises comme des «fauteuils roulants et autres véhicules pour invalides, électromobiles» et classent ceux-ci sous le code 8713 90 00 de la NC. Les marchandises ont été mises en libre pratique conformément aux demandes, 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 de Lecson, effectué en 2008, le Hauptzollamt a classé les marchandises sous le code 8703 10 18 de la NC en tant qu'«autres véhicules automobiles» et a imposé à cette société, par une décision du 2 juillet 2008, des redressements correspondant aux droits de douane et à la taxe sur le chiffre d'affaires afférents à de telles marchandises.

10 Lecson a formé une réclamation contre ladite décision, laquelle a été rejetée par une décision du 14 mai 2009 du Hauptzollamt. Cette société a alors introduit un recours contre cette décision de rejet devant le Finanzgericht Düsseldorf.

11 La réclamation et le recours se réfèrent tous deux aux décisions rendues par la chambre douanière de la cour d'appel d'Amsterdam du 8 avril 2008, selon lesquelles il convient de classer les électromobiles sous le code 8713 90 00 de la NC. Le Hauptzollamt a considéré, au contraire, que les électromobiles ne sont pas conçus spécialement pour le transport des invalides et relèvent, en conséquence, de la sous-position 8703 10 18 de la NC.

12 Selon les termes de la décision de renvoi, lesdits électromobiles sont des véhicules automobiles à trois ou quatre roues conçus pour le transport d'une personne. Ces véhicules atteignent, selon le type, une vitesse maximale de 6 à 15 km/h. Ils mesurent de 100 à 152 cm de long et de 47 à 67 cm de large. Ils sont fabriqués de telle manière

qu'ils possèdent toujours une plate-forme sur laquelle le conducteur peut poser les pieds. Certains de ces véhicules présentent en outre un petit essieu supplémentaire, destiné à servir de système antibasculement. Les véhicules sont actionnés par une colonne de direction réglable, sur laquelle sont fixés la direction, les éléments de contrôle pour la conduite et le freinage, ainsi que, fréquemment, un panier en métal.

13 Le Finanzgericht Düsseldorf part du principe que des éléments importants plaident en faveur du classement des électromobiles en cause sous le code 8703 10 18 de la NC. Il éprouve également des doutes à l'égard de la position contraire adoptée par la cour d'appel d'Amsterdam dans ses décisions mentionnées au point 11 du présent arrêt.

14 Toutefois, afin d'assurer une application uniforme du droit de l'Union, le Finanzgericht Düsseldorf a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante:

«Les électromobiles décrits plus précisément dans l'ordonnance [de renvoi] relèvent-ils de la position 8713 ou de la position 8703 de la [NC], telle que modifiée par le règlement (CE) nº 1810/2004 […]?»

Sur la question préjudicielle

15 À titre liminaire, il y a lieu de rappeler 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, Rec. p. I-10045, point 26, ainsi que du 16 février 2006, Proxxon, C-500/04, Rec. p. I-1545, point 23). 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, notamment, arrêt du 1er juillet 2008, MOTOE, C-49/07, Rec. p. I-4863, point 30).

16 Il convient de rappeler également 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 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, Rec. p. I-8439, point 27; du 15 septembre 2005, Intermodal Transports, C-495/03, Rec. p. I-8151, point 47, et du 15 février 2007, RUMA, C-183/06, Rec. p. I-1559, point 27).

17 Enfin, 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, Rec. p. I-10531, point 16, et du 20 mai 2010, Data I/O, C-370/08, Rec. p. I-4401, point 30).

18 En l'occurrence, il ressort de l'intitulé même des positions 8703 et 8713 de la NC 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.

19 En outre, il résulte clairement de la note explicative de la NC relative à la position 8713 que le critère déterminant du classement sous ladite position est celui de l'aménagement spécial du véhicule pour aider les personnes invalides. Relèvent ainsi de cette position les véhicules à moteur électrique similaires aux «fauteuils roulants

électriques» («Elektrorollstühle»), spécifiquement conçus pour le transport des personnes invalides et présentant des caractéristiques telles que, notamment, une vitesse maximale de 10 km/h (pouvant correspondre à un rythme de marche rapide), des aménagements spéciaux pour aider les invalides (par exemple des cale-pieds pour stabiliser les jambes), la direction et les autres éléments de contrôle (par exemple une manette de commande) faciles à atteindre et à manipuler et, donc, en général, fixés à l'un des accoudoirs.

20 Cette même note explicative précise, à son dernier alinéa, que, à l'inverse, les véhicules à moteur équipés d'une colonne de direction distincte et réglable sont exclus de ladite position et relèvent de la position 8703 de la NC.

21 Or, les électromobiles sur le classement desquels la juridiction de renvoi doit se prononcer possèdent tous une colonne de direction distincte et réglable, sur laquelle sont fixés la direction et les éléments de contrôle pour la conduite et le freinage, ainsi que, le cas échéant, un panier en métal.

22 En outre, lesdits électromobiles sont dotés d'une plate-forme sur laquelle le conducteur peut poser les pieds, mais celle-ci ne constitue pas un support permettant de stabiliser les jambes. Le système antibasculement dont sont équipés ces électromobiles contribue également au confort d'utilisation, mais il ne comporte aucune fonction spécifique destinée à faciliter l'usage de ceux-ci par les conducteurs invalides.

23 Enfin, ainsi qu'il ressort des indications fournies par la juridiction de renvoi, les électromobiles en cause au principal peuvent atteindre une vitesse supérieure à 10 km/h, pouvant aller jusqu'à 15 km/h.

24 Par conséquent, eu égard à l'ensemble de ces caractéristiques, les électromobiles en cause doivent être regardés comme des moyens de transport de personnes relevant de la position 8703 de la NC, et non comme des véhicules pour invalides au sens de la position 8713 de celle-ci.

25 Enfin, il y a lieu d'ajouter que la seule circonstance que ces 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, 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, ainsi que l'indique la juridiction de renvoi, soit des joueurs de golf, soit de personnes effectuant des courses.

26 Eu égard aux considérations qui précèdent, il convient de répondre à la question posée que la position 8703 de la NC doit être interprétée en ce sens qu'elle couvre des véhicules à trois ou quatre roues, conçus pour le transport d'une personne, qui n'est pas nécessairement une personne invalide, propulsés par un moteur électrique alimenté par une batterie et atteignant une vitesse maximale de 6 à 15 km/h, dotés d'une colonne de direction distincte et réglable, dits «électromobiles», tels que ceux en cause au principal.

Sur les dépens

27 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 (septième chambre) dit pour droit:

La position 8703 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 qu'elle couvre des véhicules à trois ou quatre roues, conçus pour le transport d'une personne, qui n'est pas nécessairement une personne invalide, propulsés par un moteur électrique alimenté par une batterie et atteignant une vitesse maximale de 6 à 15 km/h, dotés d'une colonne de direction distincte et réglable, dits «électromobiles», tels que ceux en cause au principal.

Signatures