HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a șaptea)

22 decembrie 2010*

În cauza C-12/10,

având ca obiect o cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Finanzgericht Düsseldorf (Germania), prin decizia din 28 decembrie 2009, primită de Curte la 8 ianuarie 2010, în procedura

Lecson Elektromobile GmbH

împotriva

Hauptzollamt Dortmund,

CURTEA (Camera a șaptea),

compusă din domnul D. Šváby, președinte de cameră, domnii E. Juhász și J. Malenovský (raportor), judecători,

* Limba de procedură: germana.

avocat general: domnul N. Jääskinen,
grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

— pentru Comisia Europeană, de doamna L. Bouyon și de domnul B.-R. Killmann, în calitate de agenți,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare privește interpretarea pozițiilor 8703 și 8713 din Nomenclatura combinată a Tarifului vamal comun (denumită în continuare „NC") care figurează în anexa I la Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 al Consiliului din 23 iulie 1987 privind Nomenclatura tarifară și statistică și Tariful vamal comun (JO L 256, p. 1, Ediție specială, 02/vol. 4, p. 3), astfel cum a fost modificată prin Regulamentul (CE) nr. 1810/2004 al Comisiei din 7 septembrie 2004 (JO L 327, p. 1).

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Lecson Elektromobile GmbH (denumită în continuare „Lecson"), pe de o parte, și Hauptzollamt Dortmund

(Biroul vamal principal din Dortmund, denumit în continuare „Hauptzollamt"), pe de altă parte, în legătură cu clasificarea tarifară a unor vehicule cu trei sau cu patru roți, concepute pentru transportul unei persoane, propulsate de un motor electric alimentat cu o baterie și care ating o viteză maximă de 6-15 km/h, denumite „electromobile".

Cadrul juridic

3 NC, instituită prin Regulamentul nr. 2658/87, se întemeiază pe Sistemul armonizat de denumire și codificare a mărfurilor, elaborat de Consiliul de Cooperare Vamală, devenit Organizația Mondială a Vămilor, și instituit prin Convenția internațională privind Sistemul armonizat de denumire și codificare a mărfurilor și prin protocolul de modificare a acesteia, încheiată la Bruxelles la 14 iunie 1983 și aprobată în numele Comunității Europene prin Decizia 87/369/CEE a Consiliului din 7 aprilie 1987 (JO L 198, p. 1, Ediție specială, 02/vol. 3, p. 199). NC preia pozițiile și subpozițiile de șase cifre din Sistemul armonizat, doar a șaptea și a opta cifră constituind subdiviziuni care îi sunt proprii acesteia.

4 Partea întâi a NC cuprinde un ansamblu de dispoziții preliminare. În cuprinsul acestei părți, în titlul I, consacrat regulilor generale, secțiunea A, intitulată „Reguli generale pentru interpretarea [NC]", prevede:

„Clasificarea mărfurilor în [NC] se efectuează în conformitate cu următoarele principii:

(1) Enunțul titlurilor secțiunilor, capitolelor sau subcapitolelor se consideră ca având numai o valoare orientativă, clasificarea considerându-se legal determinată în cazul în care este în conformitate cu textul pozițiilor și notelor de secțiuni sau de capitole și, în cazul în care nu sunt contrare termenilor utilizați în respectivele poziții și note, în conformitate cu următoarele reguli.

[…]”

5 Partea a doua a NC conține o secțiune XVII, intitulată „Mijloace de transport și echipamente auxiliare”, care cuprinde un capitol 87 al cărui titlu este „Vehicule terestre, altele decât materialul rulant de cale ferată și tramvai; părți și accesorii ale acestora”, care include, între altele, următoarele poziții tarifare:

„8703 Autoturisme și alte autovehicule, în principal concepute pentru transportul persoanelor (altele decât cele de la poziția 8702), inclusiv mașinile de tipul «break» și mașinile de curse:

8703 10 — Vehicule special concepute pentru a se deplasa pe zăpadă; vehicule speciale pentru transportul persoanelor pe terenurile de golf și vehicule similare:

8703 10 11 — — Vehicule special concepute pentru a se deplasa pe zăpadă, cu motor cu piston cu aprindere prin comprimare (diesel sau semi-diesel) sau cu motor cu piston alternativ cu aprindere prin scânteie:

8703 10 18 — — Altele

[…]

8713 Fotolii rulante și alte vehicule pentru invalizi, chiar cu motor sau cu alt mecanism de propulsie:

8713 10 00 — Fără mecanism de propulsie

8713 90 00 — Altele”.

6 În temeiul articolului 9 alineatul (1) litera (a) a doua liniuță și al articolului 10 din Regulamentul nr. 2658/87, Comisia Europeană adoptă notele explicative ale NC care se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

7 La 4 ianuarie 2005, în vederea aplicării uniforme a NC, a fost inserat în notele explicative ale acesteia următorul text (JO C 1, p. 3):

„8713 Fotolii rulante și alte vehicule pentru invalizi, chiar cu motor sau cu alt mecanism de propulsie

8713 90 00 Altele

Vehiculele cu motor special concepute pentru invalizi diferă de vehiculele de la poziția 8703, în principal, deoarece au:

— o viteză maximă de 10 km/h, aceasta însemnând un ritm de deplasare rapid;

— o lățime maximă de 80 cm;

— două perechi de roți în contact cu solul;

— amenajări speciale pentru a ajuta invalizii (de exemplu rezemătoare pentru tălpi pentru sprijinirea picioarelor).

Aceste vehicule pot avea:

— o pereche de roți suplimentare (împotriva răsturnării);

— direcția si celelalte elemente de control (de exemplu manete de comandă) ușor de manevrat; aceste elemente de control sunt, în general, fixate pe una din rezemătorile pentru brațe; nu se prezintă niciodată sub forma unei coloane de direcție distincte si reglabile.

La această subpoziție se clasifică vehiculele cu motor electric asemănătoare scaunelor cu rotile, concepute doar pentru transportul persoanelor invalide. Acestea se pot prezenta astfel:



Cu toate acestea, vehiculele cu motor echipate cu o coloană de direcție distinctă și reglabilă sunt excluse de la această subpoziție. Acestea pot avea următorul aspect și se clasifică la poziția 8703: [traducere neoficială]



”

Acțiunea principală și întrebarea preliminară

8 Între lunile iulie și octombrie 2005, Lecson a depus șapte declarații vamale privind diferite electromobile fabricate în China și în Taïwan. Aceste declarații vamale descriu mărfurile drept „fotolii rulante și alte vehicule pentru invalizi, electromobile” și le clasifică sub codul 8713 90 00 din NC. Mărfurile au fost puse în liberă circulație în conformitate cu cererile, fără încasare de taxe vamale și prin plata unei taxe cu cotă redusă pe cifra de afaceri la import.

9 În urma unui control fiscal al Lecson, efectuat în 2008, Hauptzollamt a clasificat mărfurile sub codul 8703 10 18 din NC drept „alte autovehicule” și a impus acestei societăți, printr-o decizie din 2 iulie 2008, redresări corespunzătoare taxelor vamale și taxei pe cifra de afaceri aferente unor astfel de mărfuri.

10 Lecson a formulat o reclamație împotriva deciziei menționate, care a fost respinsă printr-o decizie a Hauptzollamt din 14 mai 2009. Această societate a formulat o acțiune împotriva acestei decizii de respingere în fața Finanzgericht Düsseldorf.

11 Atât reclamația, cât și acțiunea privesc deciziile adoptate de Camera vamală a Curții de Apel din Amsterdam la 8 aprilie 2008, potrivit cărora electromobilele trebuie clasificate sub codul 8713 90 00 din NC. Hauptzollamt a considerat, dimpotrivă, că electromobilele nu sunt special concepute pentru transportul invalizilor și, în consecință, trebuie clasificate la subpoziția 8703 10 18 din NC.

12 Potrivit deciziei de trimitere, electromobilele menționate sunt automobile cu trei sau cu patru roți concepute pentru transportul unei persoane. Aceste vehicule ating, în funcție de tip, o viteză maximă de 6-15 km/h. Acestea măsoară între 100 și 152 cm lungime și între 47 și 67 cm lățime. Sunt fabricate astfel încât dispun întotdeauna

de o platformă pe care conducătorul auto poate pune picioarele. Unele dintre aceste vehicule prezintă în plus o mică osie suplimentară, menită să servească drept sistem împotriva răsturnării. Vehiculele sunt acționate de o coloană de direcție reglabilă, pe care sunt fixate direcția, elementele de control pentru conducere și frânare, precum și, în mod frecvent, un coș din metal.

13 Finanzgericht Düsseldorf pornește de la principiul că elemente importante pledează în favoarea clasificării electromobilelor în cauză sub codul 8703 10 18 din NC. De asemenea, acesta manifestă îndoieli față de poziția contrară adoptată de Curtea de Apel din Amsterdam în deciziile menționate la punctul 11 din prezenta hotărâre.

14 Cu toate acestea, pentru a asigura o aplicare uniformă a dreptului Uniunii, Finanzgericht Düsseldorf a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Electromobilele descrise mai exact în decizia [de trimitere] fac parte din poziția 8713 sau din poziția 8703 din [NC], astfel cum a fost modificată prin Regulamentul (CE) nr. 1810/2004 […]?”

Cu privire la întrebarea preliminară

15 În prealabil trebuie amintit că, atunci când Curtea este sesizată cu o trimitere preliminară în materia clasificării tarifare, funcția sa constă în a oferi clarificări instanței naționale cu privire la criteriile a căror punere în aplicare îi va permite acesteia din urmă să clasifice în mod corect produsele în cauză în NC, mai degrabă decât în a

efectua ea însăși această clasificare, iar aceasta cu atât mai mult cu cât Curtea nu dispune în mod necesar de toate elementele indispensabile în această privință. Astfel, instanța națională ar fi, în orice caz, mai bine plasată pentru a efectua respectiva clasificare (Hotărârea din 7 noiembrie 2002, Lohmann și Medi Bayreuth, C-260/00-C-263/00, Rec., p. I-10045, punctul 26, precum și Hotărârea din 16 februarie 2006, Proxxon, C-500/04, Rec., p. I-1545, punctul 23). Totuși, pentru a oferi acesteia un răspuns util, Curtea poate, într-un spirit de cooperare cu instanțele naționale, să îi furnizeze toate indicațiile pe care le consideră necesare (a se vedea printre altele Hotărârea din 1 iulie 2008, MOTOE, C-49/07, Rep., p. I-4863, punctul 30).

16 Trebuie de asemenea amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante, în vederea garantării securității juridice și a facilitării controalelor, criteriul decisiv pentru clasificarea tarifară a mărfurilor trebuie să aibă în vedere, în general, caracteristicile și proprietățile obiective ale acestora, astfel cum sunt definite de textul poziției din NC și de notele de secțiuni sau de capitole (a se vedea în special Hotărârea din 16 septembrie 2004, DFDS, C-396/02, Rec., p. I-8439, punctul 27, Hotărârea din 15 septembrie 2005, Intermodal Transports, C-495/03, Rec., p. I-8151, punctul 47, și Hotărârea din 15 februarie 2007, RUMA, C-183/06, Rep., p. I-1559, punctul 27).

17 În sfârșit, notele explicative ale NC elaborate de Comisie aduc o contribuție importantă la interpretarea domeniului de aplicare al diferitelor poziții tarifare, fără a avea însă forță juridică obligatorie (Hotărârea din 26 octombrie 2006, Turbon International, C-250/05, Rec., p. I-10531, punctul 16, și Hotărârea din 20 mai 2010, Data I/O, C-370/08, Rep., p. I-4401, punctul 30).

18 În speță, din însuși titlul pozițiilor 8703 și 8713 din NC reiese că diferența dintre acestea constă în faptul că prima cuprinde mijloacele de transport pentru persoane în general, în timp ce a doua se aplică în mod specific mijloacelor de transport pentru persoane invalide.

19 În plus, din nota explicativă a NC privind poziția 8713 rezultă cu claritate că criteriul determinant al clasificării la poziția menționată este cel al amenajării speciale a vehiculului pentru ajutarea persoanelor invalide. Astfel, fac parte din această poziție vehiculele cu motor electric asemănătoare „scaunelor cu rotile electrice”

(„Elektrorollstühle”), concepute special pentru transportul persoanelor invalide și care prezintă caracteristici precum, între altele, o viteză maximă de 10 km/h (ce poate corespunde unui ritm de mers rapid), amenajări speciale pentru a ajuta invalizii (de exemplu rezemătoare pentru tălpi pentru sprijinirea picioarelor), direcția și celelalte elemente de control (de exemplu o manetă de comandă) ușor accesibile și de manevrat și, așadar, în general fixate pe una dintre rezemătorile pentru brațe.

20 Aceeași notă explicativă precizează la ultimul paragraf că, spre deosebire de acestea, vehiculele cu motor echipate cu o coloană de direcție distinctă și reglabilă sunt excluse de la poziția menționată și se clasifică la poziția 8703 din NC.

21 Or, electromobilele cu privire la a căror clasificare trebuie să se pronunțe instanța de trimitere au toate o coloană de direcție distinctă și reglabilă, pe care sunt fixate direcția și elementele de control pentru conducere și frânare, precum și, dacă este cazul, un coș din metal.

22 În plus, electromobilele menționate sunt dotate cu o platformă pe care conducătorul auto poate pune picioarele, dar aceasta nu constituie un suport care permite sprijinirea picioarelor. Sistemul împotriva răsturnării cu care sunt echipate aceste electromobile contribuie de asemenea la confortul utilizării, dar nu prezintă nicio funcție specifică menită să faciliteze utilizarea acestora de către conducătorii auto invalizi.

23 În sfârșit, astfel cum reiese din indicațiile furnizate de instanța de trimitere, electromobilele în cauză în acțiunea principală pot atinge o viteză de peste 10 km/h, ajungând până la 15 km/h.

24 Prin urmare, având în vedere ansamblul acestor caracteristici, electromobilele în cauză trebuie privite drept mijloace de transport de persoane care fac parte din poziția 8703 din NC, iar nu drept vehicule pentru invalizi în sensul poziției 8713 din aceasta.

25 În sfârșit, trebuie adăugat că simpla împrejurare că aceste electromobile pot fi eventual utilizate de persoane invalide sau chiar pot face obiectul unei adaptări pentru folosirea de către acestea din urmă nu are efecte asupra clasificării tarifare a unor astfel de vehicule, dat fiind că sunt adaptate exercitării mai multor alte activități de către persoane care nu suferă de niciun handicap, dar care, dintr-un motiv sau altul, preferă să se deplaseze altfel decât pe jos pe distanțe mici, precum, astfel cum indică instanța de trimitere, fie jucători de golf, fie persoane aflate la cumpărături.

26 Având în vedere considerațiile de mai sus, trebuie să se răspundă la întrebarea adresată că poziția 8703 din NC trebuie interpretată în sensul că include vehicule cu trei sau cu patru roți, concepute pentru transportul unei persoane, care nu este în mod necesar o persoană invalidă, propulsate de un motor electric alimentat cu o baterie și care ating o viteză maximă de 6-15 km/h, dotate cu o coloană de direcție distinctă și reglabilă, denumite „electromobile", precum cele în cauză în acțiunea principală.

Cu privire la cheltuielile de judecată

27 Întrucât, în privința părților din acțiunea principală, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a șaptea) declară:

Poziția 8703 din Nomenclatura combinată care figurează în anexa I la Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 al Consiliului din 23 iulie 1987 privind Nomenclatura tarifară și statistică și Tariful vamal comun, astfel cum a fost modificată prin Regulamentul (CE) nr. 1810/2004 al Comisiei din 7 septembrie 2004, trebuie interpretată în sensul că include vehicule cu trei sau cu patru roți, concepute pentru transportul unei persoane, care nu este în mod necesar o persoană invalidă, propulsate de un motor electric alimentat cu o baterie și care ating o viteză maximă de 6-15 km/h, dotate cu o coloană de direcție distinctă și reglabilă, denumite „electromobile", precum cele în cauză în acțiunea principală.

Semnături