

ARRÊT DE LA COUR (première chambre)

15 septembre 2005 *

Dans l'affaire C-495/03,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 234 CE, introduite par le Hoge Raad der Nederlanden (Pays-Bas), par décision du 21 novembre 2003, parvenue à la Cour le 24 novembre 2003, dans la procédure

Intermodal Transports BV

contre

Staatssecretaris van Financiën,

LA COUR (première chambre),

composée de M. P. Jann, président de chambre, MM. K. Lenaerts, K. Schieman (rapporteur), E. Juhász et M. Ilešič, juges,

* Langue de procédure: le néerlandais.

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

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées:

- pour Intermodal Transports BV, par M. R. Tusveld et M^e G. van Slooten, belastingadviseurs,
- pour le gouvernement néerlandais, par M^{mes} H. G. Sevenster et C. ten Dam, en qualité d'agents,
- pour le gouvernement autrichien, par M. H. Dossi, en qualité d'agent,
- pour la Commission des Communautés européennes, par M. J. Schiefferer et M^{me} D. W. V. Zijlstra, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 12 avril 2005,

rend le présent

Arrêt

- 1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'article 234 CE ainsi que de la position 8709 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), telle que modifiée par le règlement (CE) n° 2261/98 de la Commission, du 26 octobre 1998 (JO L 292, p. 1, ci-après la «NC»).
- 2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant la société Intermodal Transports BV (ci-après «Intermodal»), établie à Amsterdam (Pays-Bas), au Staatssecretaris van Financiën (secrétaire d'État aux finances) au sujet du classement dans la NC de certains véhicules désignés sous l'appellation «Magnum ET120 Terminal Tractor». Lesdits véhicules sont équipés d'un moteur diesel d'une puissance de 132 kW à 2 500 tours/minute ainsi que d'une transmission automatique à quatre vitesses avant et une vitesse arrière, et munis d'une cabine fermée ainsi que d'un plateau élévateur autorisant une hauteur de levage de 60 cm. Ils présentent une capacité de charge de 32 000 kg, un rayon de braquage très court et sont conçus pour assurer le déplacement de semi-remorques sur des terrains et dans des bâtiments industriels.
- 3 La première question préjudicielle concerne la pertinence d'un renseignement tarifaire contraignant émis par une autorité douanière d'un État membre aux fins d'apprécier l'existence éventuelle pour les juridictions nationales d'un autre État membre, qui sont saisies d'une question de classement tarifaire, d'une obligation d'interroger la Cour à titre préjudiciel. La seconde question est relative au classement correct des véhicules en cause.

Le cadre juridique

La nomenclature combinée

- 4 La NC est fondée sur le système harmonisé mondial 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).

- 5 Les positions 8701 et 8709 figurent sous le 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. La note 2 dudit chapitre énonce que l'«[o]n entend par 'tracteurs', au sens du présent chapitre, 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 Au moment de la naissance de la dette douanière en cause au principal, la position 8701 était libellée comme suit: «Tracteurs (à l'exclusion des chariots-tracteurs du n° 8709)». La sous-position 8701 20 10 était relative aux «tracteurs routiers pour semi-remorques neufs». La position 8709 visait quant à elle les «[c]hariots automobiles non munis d'un dispositif de levage, des types utilisés dans les usines, les entrepôts, les ports ou les aéroports pour le transport des marchandises sur de courtes distances; chariots-tracteurs des types utilisés dans les gares; leurs parties».

- 7 Les règles générales pour l'interprétation de la NC, qui figurent à la première partie, titre I, A, de celle-ci, 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.

[...]»

- 8 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.

- 9 La note explicative du SH relative à la position 8701 énonce:

«On entend par tracteurs, au sens de la présente position, les véhicules moteurs à roues ou à chenilles conçus essentiellement pour tirer ou pousser d'autres engins, véhicules ou charges. [...]

À l'exception des chariots-tracteurs du type utilisé dans les gares du n° 87.09, la présente position comprend les tracteurs de tous les types et pour tous usages (tracteurs agricoles, tracteurs forestiers, tracteurs routiers, tracteurs de travaux publics, tracteurs-treuils, etc.), quelle que soit la source d'énergie qui les actionne (moteur à piston à allumage par étincelles ou par compression, électrique, etc.) [...]

Les véhicules repris ici [...] peuvent d'autre part être équipés [...] d'un dispositif de remorquage pour remorques ou semi-remorques (notamment sur les tracteurs et engins similaires) [...]

- 10 Selon la note explicative du SH relative à la position 8709:

«La présente position couvre un ensemble de chariots des types utilisés dans les usines, les entrepôts, les ports, les aéroports pour le transport sur de courtes distances de charges diverses (marchandises ou conteneurs) ou pour la traction, dans les gares, de petites remorques.

[...]

Les caractéristiques essentielles communes aux chariots de la présente position, qui permettent de les distinguer des véhicules des n^{os} 87.01, 87.03 ou 87.04, peuvent être résumées comme suit:

- 1) Ils ne peuvent, en raison de leur structure et des aménagements spéciaux dont ils sont habituellement pourvus, être utilisés pour le transport des personnes, ni pour le transport des marchandises sur route ou autres voies publiques.
- 2) Leur vitesse maximale en charge n'excède généralement pas 30-35 km/h.
- 3) Leur rayon de braquage est approximativement égal à la longueur du chariot lui-même.

Les chariots de la présente position ne comportent normalement pas de cabine de conduite fermée, l'emplacement réservé au conducteur se réduisant même parfois à une plate-forme où celui-ci se tient debout pour conduire le véhicule. Un agencement de protection, tel qu'une armature ou un treillis métallique, est parfois disposé au-dessus du siège du conducteur.

Restent également compris dans la présente position les chariots de l'espèce dont la conduite est assurée par un conducteur à pied.

[...]

Les chariots-tracteurs des types utilisés dans les gares sont essentiellement construits pour tirer ou pousser d'autres véhicules, notamment des petites remorques. Ils ne transportent pas eux-mêmes les marchandises. Ce sont des engins généralement plus légers et moins puissants que les tracteurs du n° 87.01. Des véhicules de ces types peuvent également être utilisés sur les quais des ports, dans les entrepôts, etc.

[...]»

Les renseignements tarifaires

- 11 L'article 4 du règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil, du 12 octobre 1992, établissant le code des douanes communautaire (JO L 302, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE) n° 82/97 du Parlement européen et du Conseil, du 19 décembre 1996 (JO 1997, L 17, p. 1, et rectificatif JO 1997, L 179, p. 11, ci-après le «CDC»), dispose:

«Aux fins du présent code, on entend par:

[...]

- 5) décision: tout acte administratif concernant la réglementation douanière pris par une autorité douanière statuant sur un cas individuel, qui a des effets de droit sur une ou plusieurs personnes déterminées ou susceptibles d'être déterminées; ce terme couvre, entre autres, un renseignement contraignant au sens de l'article 12;

[...]»

12 L'article 9, paragraphe 1, du CDC prévoit:

«Une décision favorable à l'intéressé est révoquée ou modifiée lorsque [...] une ou plusieurs des conditions prévues pour son octroi n'étaient pas ou ne sont plus remplies.»

13 Aux termes de l'article 12 du CDC:

«[...]

2. Le renseignement tarifaire contraignant ou le renseignement contraignant en matière d'origine ne lie les autorités douanières vis-à-vis du titulaire que, respectivement, pour le classement tarifaire ou pour la détermination de l'origine d'une marchandise.

[...]

3. Le titulaire doit être en mesure de prouver qu'il y a correspondance à tous égards:

— en matière tarifaire: entre la marchandise déclarée et celle décrite dans le renseignement,

[...]

5. Un renseignement contraignant cesse d'être valable lorsque:

a) en matière tarifaire:

- i) par suite de l'adoption d'un règlement, il n'est pas conforme au droit ainsi établi;
- ii) il devient incompatible avec l'interprétation d'une des nomenclatures visées à l'article 20, paragraphe 6:
 - soit sur le plan communautaire, à la suite d'une modification des notes explicatives de la nomenclature combinée ou d'un arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes,
 - soit sur le plan international, à la suite d'un avis de classement ou d'une modification des notes explicatives de la nomenclature du [SH];
- iii) il est révoqué ou modifié conformément à l'article 9, et sous réserve que cette révocation ou modification soit notifiée au titulaire.

La date à laquelle le renseignement contraignant cesse d'être valable, pour les cas visés aux points i) et ii), est la date de publication desdites mesures ou, en ce qui concerne les mesures internationales, la date d'une communication de la Commission dans la série C du *Journal officiel des Communautés européennes*;

[...]»

- 14 L'article 5, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 2454/93 de la Commission, du 2 juillet 1993, fixant certaines dispositions d'application du règlement n° 2913/92 (JO L 253, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE) n° 12/97 de la Commission, du 18 décembre 1996 (JO 1997, L 9, p. 1, ci-après le «règlement d'application du CDC»), définit le renseignement contraignant comme «un renseignement tarifaire [...] liant les administrations de tous les États membres de la Communauté, lorsque les conditions définies aux articles 6 et 7 sont remplies».

- 15 L'article 10 du règlement d'application du CDC énonce:

«1. Le renseignement contraignant ne peut être invoqué que par le titulaire, sans préjudice des articles 5 et 64 du [CDC].

[...]

3. Le titulaire d'un renseignement contraignant ne peut s'en prévaloir pour une marchandise déterminée que s'il est établi:

- a) en matière tarifaire: à la satisfaction des autorités douanières, qu'il y a correspondance à tous égards entre cette marchandise et celle décrite dans le renseignement présenté;

[...]»

- 16 L'article 11 du règlement d'application du CDC dispose:

«Un renseignement tarifaire contraignant qui a été délivré par les autorités douanières d'un État membre à partir du 1^{er} janvier 1991 lie les autorités compétentes de tous les États membres dans les mêmes conditions.»

Le litige au principal et les questions préjudicielles

- 17 Le 1^{er} mars 1999, Intermodal a déclaré des véhicules à moteur désignés par l'appellation «Magnum ET120 Terminal Tractors» aux fins de leur mise en libre pratique. Ladite déclaration classait ces véhicules sous la position tarifaire 8709 de la NC.
- 18 À la suite d'une vérification, les autorités douanières néerlandaises ont toutefois estimé que lesdits véhicules relevaient de la sous-position 8701 20 10 de la NC. Elles ont en conséquence adressé un avis de paiement supplémentaire à Intermodal.
- 19 À l'appui du recours qu'elle a introduit contre ledit avis devant le Gerechtshof te Amsterdam, Intermodal a notamment produit un renseignement tarifaire contraignant (ci-après «RTC») délivré le 14 mai 1996 par les autorités douanières finlandaises. Ledit document, qui était en cours de validité, désignait la société Sisu Terminal Systems Oy, établie à Tampere (Finlande), comme titulaire et opérait le classement des véhicules désignés par l'appellation «Sisu-Terminaaltraktori» sous la position 8709 de la NC.

- 20 Ce recours a été rejeté par cette juridiction par décision du 21 mai 2002. Estimant qu'il résulte de la règle générale pour l'interprétation de la NC figurant à la première partie, titre I, A, point 1, de celle-ci et de la jurisprudence constante de la Cour que le critère décisif pour opérer 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 section ou de chapitre en cause, ladite juridiction a considéré que, n'étant pas conçus pour transporter des marchandises ni adaptés à la traction de chariots de quai, les véhicules en cause ne peuvent être classés sous la position 8709.
- 21 Considérant dès lors que le classement sous la sous-position 8701 20 10 s'imposait de manière claire et jugeant que la circonstance que les autorités finlandaises avaient délivré un RTC divergent pour un bien similaire à un tiers n'était pas de nature à affecter cette appréciation, le Gerechtshof te Amsterdam a estimé qu'il n'était pas opportun de saisir la Cour à titre préjudiciel.
- 22 Intermodal s'est pourvue en cassation contre cette décision devant le Hoge Raad der Nederlanden.
- 23 Tout en jugeant qu'il ressort des articles 4, point 5, et 12, paragraphes 2 et 3, du CDC, ainsi que 10 du règlement d'application du CDC, qu'Intermodal ne saurait puiser aucun droit dans un RTC dont elle n'est pas le titulaire et qui concerne une autre marchandise, le Hoge Raad der Nederlanden se demande si, dans des circonstances telles que celles du litige au principal, une juridiction nationale qui considère qu'un tel RTC délivré à un tiers opère un classement manifestement erroné au regard de la NC n'est pas tenue de saisir la Cour d'une question préjudicielle. Selon la juridiction de renvoi, la circonstance que, en vertu de l'article 12, paragraphe 5, sous a), ii), premier tiret, du CDC, un RTC cesse d'être valable lorsque, par la suite d'un arrêt de la Cour, il devient incompatible avec l'interprétation de la NC pourrait éventuellement militer en faveur d'une réponse affirmative à cette question.

- 24 Cette dernière juridiction souhaite par ailleurs savoir si la position 8709 doit être interprétée strictement, de manière à en exclure les véhicules en cause au principal aux motifs qu'ils ne transportent pas des marchandises ni ne constituent des chariots-tracteurs des types utilisés dans les gares ou d'engins analogues, ou si ladite position doit être interprétée de manière plus large, ainsi que le suggèrent les notes explicatives du SH qui étendent la notion de «chariots-tracteurs» en y englobant ceux qui sont utilisés pour tirer ou pousser d'autres véhicules non seulement dans les gares, mais également dans les ports, les entrepôts, etc.
- 25 C'est dans ces conditions que le Hoge Raad der Nederlanden a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:
- «1) Lorsque, dans le cadre d'un litige dont le juge national est saisi et qui concerne le classement dans la NC d'une marchandise déterminée, un redevable se prévaut de l'appréciation d'une autorité douanière telle qu'exprimée dans un [RTC] délivré à un tiers pour une marchandise similaire alors que ce juge estime que ledit [RTC] n'est pas conforme à la NC, ce juge est-il tenu de poser des questions d'interprétation de la NC à la Cour de justice des Communautés européennes?
- 2) Y a-t-il lieu d'interpréter la position 8709 de la NC en ce sens que des véhicules tels que ceux en cause relèvent de cette position?»

Sur les questions préjudicielles

Sur la première question

- 26 Par cette question, la juridiction de renvoi demande si une juridiction nationale saisie d'un litige concernant le classement d'une marchandise dans la NC et devant

laquelle est invoqué un RTC relatif à une marchandise similaire, délivré par les autorités douanières d'un autre État membre à un tiers audit litige, a l'obligation de poser des questions d'interprétation à la Cour si elle estime que ledit RTC n'est pas conforme à la NC et qu'elle entend retenir un classement tarifaire différent de celui opéré dans ce RTC.

- 27 À cet égard, il convient de préciser, à titre liminaire, que c'est à bon droit que la juridiction de renvoi a considéré qu'il résultait de l'article 12 du CDC qu'un RTC ne crée de droits qu'au profit de son titulaire et à l'égard des seules marchandises qui y sont décrites. Ainsi qu'il ressort du point 23 du présent arrêt, ladite juridiction en a ainsi justement déduit que, dans le cadre du litige pendant devant elle, Intermodal ne disposait d'aucun droit personnel à se prévaloir du RTC délivré par les autorités finlandaises.
- 28 Quant à la question préjudicielle et, s'agissant, en premier lieu, des juridictions nationales dont les décisions sont susceptibles d'un recours juridictionnel de droit interne, il résulte de l'article 234, deuxième alinéa, CE, ainsi que l'ont rappelé le gouvernement néerlandais et la Commission des Communautés européennes, que de telles juridictions ont la faculté et non l'obligation de saisir la Cour d'une question préjudicielle en interprétation si elles estiment qu'une décision sur ce point est nécessaire pour rendre leur jugement.
- 29 À cet égard, il importe de rappeler, en particulier, que l'obligation de saisir la Cour d'une question préjudicielle que prévoit l'article 234, troisième alinéa, CE à l'égard des juridictions nationales dont les décisions ne sont pas susceptibles de recours a notamment pour but de prévenir que s'établisse dans un État membre une jurisprudence nationale ne concordant pas avec les règles du droit communautaire (voir, notamment, arrêt du 22 février 2001, Gomes Valente, C-393/98, Rec. p. I-1327, point 17 et jurisprudence citée).

- 30 Or, un tel objectif est atteint quand sont astreintes à cette obligation de renvoi, sous réserve des limites admises par la Cour (arrêt du 6 octobre 1982, Cilfit e.a., 283/81, Rec. p. 3415), les cours suprêmes ainsi que toute juridiction nationale dont les décisions ne sont pas susceptibles de recours juridictionnel (voir arrêt du 4 juin 2002, Lyckeskog, C-99/00, Rec. p. I-4839, points 14 et 15 ainsi que jurisprudence citée).
- 31 En revanche, les juridictions nationales dont les décisions sont susceptibles de recours juridictionnel de droit interne sont, en vertu du traité CE, libres d'apprécier la nécessité éventuelle de saisir la Cour d'une demande d'interprétation à titre préjudiciel.
- 32 La circonstance que les autorités douanières d'un autre État membre ont délivré, à un tiers au litige dont est saisie une telle juridiction et pour un produit similaire à celui en cause dans ledit litige, un RTC visé par une disposition de droit dérivé telle que l'article 12 du CDC ne saurait porter atteinte à la liberté d'appréciation dont ladite juridiction est ainsi investie en vertu de l'article 234 CE.
- 33 S'agissant, en second lieu, des juridictions nationales dont les décisions ne sont pas susceptibles de recours juridictionnel de droit interne, il y a lieu de rappeler que l'article 234, troisième alinéa, CE doit, au terme d'une jurisprudence constante, être interprété en ce sens que de telles juridictions sont tenues, lorsqu'une question de droit communautaire se pose devant elles, de déférer à leur obligation de saisine, à moins qu'elles n'aient constaté que la question soulevée n'est pas pertinente ou que la disposition communautaire en cause a déjà fait l'objet d'une interprétation de la part de la Cour ou que l'application correcte du droit communautaire s'impose avec une telle évidence qu'elle ne laisse place à aucun doute raisonnable. L'existence d'une telle éventualité doit être évaluée en fonction des caractéristiques propres au droit communautaire, des difficultés particulières que présente son interprétation et du risque de divergences de jurisprudence à l'intérieur de la Communauté.

- 34 À cet égard, la circonstance que les autorités douanières d'un autre État membre ont délivré à un tiers au litige dont est saisie une telle juridiction un RTC, pour une marchandise déterminée, qui paraît traduire une interprétation différente des positions de la NC que celle que ladite juridiction estime devoir retenir à l'égard d'un produit similaire en cause dans ledit litige, doit, assurément, inciter cette juridiction à être particulièrement attentive dans son appréciation relative à une éventuelle absence de doute raisonnable quant à l'application correcte de la NC, en tenant compte, notamment, des trois éléments d'évaluation cités au point précédent.
- 35 En revanche, contrairement à ce que soutiennent Intermodal et la Commission, et ainsi que l'ont fait valoir à bon droit les gouvernements néerlandais et autrichien, l'existence d'un tel RTC ne saurait, à elle seule, empêcher une telle juridiction nationale de conclure, au terme d'un examen répondant aux exigences rappelées aux points 33 et 34 du présent arrêt, que l'application correcte, dans un cas donné, d'une position tarifaire de la NC s'impose avec une évidence telle qu'elle ne laisse place, notamment au vu des critères interprétatifs constants dégagés par la Cour en matière de classement dans la NC, à aucun doute raisonnable sur la manière de résoudre la question posée, ni l'empêcher, en pareil cas, de décider de s'abstenir de saisir la Cour à titre préjudiciel et de résoudre ladite question sous sa propre responsabilité (arrêt Cilfit e.a., précité, point 16).
- 36 En effet, il convient de rappeler, premièrement, qu'une éventuelle application divergente de la réglementation dans certains États membres ne saurait influencer sur l'interprétation du tarif douanier commun fondée sur le libellé des positions tarifaires (arrêt du 7 mai 1991, Post, C-120/90, Rec. p. I-2391, point 24).
- 37 Deuxièmement, et sans préjudice des enseignements résultant de l'arrêt du 30 septembre 2003, Köbler (C-224/01, Rec. p. I-10239), la jurisprudence découlant de l'arrêt Cilfit e.a., précité, laisse à la seule juridiction nationale le soin d'apprécier si

l'application correcte du droit communautaire s'impose avec une telle évidence qu'elle ne laisse place à aucun doute raisonnable et, en conséquence, de décider de s'abstenir de soumettre à la Cour une question d'interprétation du droit communautaire qui a été soulevée devant elle (arrêt du 17 mai 2001, TNT Traco, C-340/99, Rec. p. I-4109, point 35).

- 38 Troisièmement, l'obligation de saisine instituée par l'article 234, troisième alinéa, CE s'inscrit dans le cadre de la coopération instituée en vue d'assurer la bonne application et l'interprétation uniforme du droit communautaire dans l'ensemble des États membres, entre les juridictions nationales, en leur qualité de juges chargés de l'application du droit communautaire, et la Cour (voir, notamment, arrêts Cilfit e.a., précité, point 7; du 4 novembre 1997, Parfums Christian Dior, C-337/95, Rec. p. I-6013, point 25, et Gomes Valente, précité, point 17). Ainsi qu'il a été rappelé au point 29 du présent arrêt, elle a notamment pour but de prévenir que s'établisse, dans un État membre quelconque, une jurisprudence nationale ne concordant pas avec les règles du droit communautaire.
- 39 Dans ce contexte, la Cour a certes jugé que, avant de conclure que l'application correcte d'une disposition de droit communautaire s'impose avec une évidence telle qu'elle ne laisse place à aucun doute raisonnable sur la manière de résoudre la question posée et de s'abstenir, en conséquence, de poser une question préjudicielle à la Cour, la juridiction nationale doit notamment être convaincue que la même évidence s'imposerait également aux juridictions des autres États membres et à la Cour (arrêt Cilfit, précité, point 16). En revanche, il ne saurait être exigé d'une telle juridiction qu'elle s'assure, en outre, qu'une telle évidence s'impose à des organes de nature non juridictionnelle tels que des autorités administratives.
- 40 Quatrièmement, il importe de rappeler que le mécanisme de renvoi préjudiciel mis en place par l'article 234 CE vise, ainsi qu'il ressort du libellé même de cette disposition, notamment, à permettre à une juridiction nationale qui est saisie d'un litige de disposer des éclaircissements nécessaires aux fins de trancher celui-ci. En

revanche, le recours audit mécanisme ne saurait s'imposer à une juridiction nationale au seul motif que l'interprétation qui sera retenue par la Cour à propos d'une position tarifaire donnée sera susceptible, en vertu d'une disposition de droit dérivé telle que l'article 12 du CDC, de priver de validité un RTC délivré par les autorités douanières d'un autre État membre ou de mettre fin à une pratique imputable auxdites autorités, RTC et pratique qui ne constituent ni l'un ni l'autre l'objet du litige dont est saisie cette juridiction.

- 41 Quant à la circonstance que pourraient éventuellement coexister une pratique administrative et une jurisprudence divergentes dans deux États membres, ce qui nuirait, comme le souligne la Commission, à l'exigence d'application uniforme du tarif douanier commun et ce qui aurait pour conséquence, ainsi que le souligne Intermodal, que des produits similaires fassent l'objet de classements différents selon que l'opérateur concerné les importe dans l'un ou l'autre de ces États membres, il convient de relever, ainsi que l'ont souligné les gouvernements néerlandais et autrichien, que divers mécanismes existent qui doivent permettre d'assurer que de telles contradictions ne revêtent qu'un caractère provisoire.
- 42 Tout d'abord, il résulte des articles 9 et 12, paragraphe 5, sous a), iii), du CDC qu'un RTC peut être révoqué si une ou plusieurs des conditions prévues pour son octroi n'étaient pas ou ne sont plus remplies. Il s'ensuit que, si une autorité douanière considère l'interprétation qu'elle avait initialement retenue comme étant erronée, à la suite d'une erreur d'appréciation ou d'une évolution des conceptions en matière de classement tarifaire, elle est en droit de considérer que l'une des conditions prévues pour l'octroi du RTC n'est plus remplie et de révoquer ledit RTC en vue de modifier le classement tarifaire des marchandises concernées (voir, en ce sens, arrêt du 22 janvier 2004, Timmermans Transport et Hoogenboom Production, C-133/02 et C-134/02, Rec. p. I-1125, points 21 à 25).
- 43 Ensuite, il convient de rappeler que, aux termes de l'article 12, paragraphe 5, sous a), i), du CDC, un RTC cesse notamment d'être valable lorsque, par suite de l'adoption

d'un règlement de classement, il n'est pas conforme au droit ainsi établi. Selon l'article 9, paragraphe 1, du règlement n° 2658/87, la Commission a le pouvoir d'adopter de tels règlements de classification, conformément aux modalités procédurales fixées à l'article 10 dudit règlement.

- 44 Enfin, à supposer que les divergences ainsi observées se pérennisent malgré tout, une saisine de la Cour pourrait intervenir sur le fondement de l'article 226 CE. À ce dernier égard, il convient notamment de rappeler qu'une pratique administrative peut faire l'objet d'un recours en manquement lorsqu'elle présente un certain degré de constance et de généralité (voir, notamment, arrêts du 29 avril 2004, *Commission/Allemagne*, C-387/99, Rec. p. I-3751, point 42, et du 26 avril 2005, *Commission/Irlande*, C-494/01, Rec. p. I-3331, point 28).
- 45 Compte tenu de tout ce qui précède, il y a lieu de répondre à la première question que l'article 234 CE doit être interprété en ce sens que, lorsque, dans le cadre d'un litige relatif au classement tarifaire d'une marchandise déterminée pendant devant une juridiction nationale, est produit un RTC relatif à une marchandise similaire délivré à un tiers audit litige par les autorités douanières d'un autre État membre, et que ladite juridiction estime erroné le classement tarifaire opéré par ledit RTC, ces deux dernières circonstances:
- ne peuvent avoir pour conséquence, s'agissant d'une juridiction dont les décisions sont susceptibles d'un recours de droit interne, d'obliger celle-ci à poser des questions d'interprétation à la Cour;
 - ne sauraient, à elles seules, avoir pour conséquence automatique, s'agissant d'une juridiction dont les décisions ne sont pas susceptibles d'un recours de droit interne, d'obliger celle-ci à poser des questions d'interprétation à la Cour.

La juridiction dont les décisions ne sont pas susceptibles d'un recours de droit interne est toutefois tenue, lorsqu'une question de droit communautaire se pose devant elle, de déférer à son obligation de saisine, à moins qu'elle n'ait constaté que la question soulevée n'est pas pertinente ou que la disposition communautaire en cause a déjà fait l'objet d'une interprétation de la part de la Cour ou que l'application correcte du droit communautaire s'impose avec une telle évidence qu'elle ne laisse place à aucun doute raisonnable; l'existence d'une telle éventualité doit être évaluée en fonction des caractéristiques propres au droit communautaire, des difficultés particulières que présente son interprétation et du risque de divergences de jurisprudence à l'intérieur de la Communauté; à cet égard, l'existence du RTC susvisé doit amener ladite juridiction à être particulièrement attentive dans son appréciation relative à une éventuelle absence de doute raisonnable quant à l'application correcte de la NC, en tenant compte, notamment, des trois éléments d'évaluation susmentionnés.

Sur la seconde question

46 Par sa seconde question, la juridiction de renvoi demande en substance si la position 8709 de la NC doit être interprétée en ce sens qu'un véhicule qui présente les caractéristiques de celui en cause dans l'affaire au principal relève de ladite position.

47 Il est de jurisprudence constante que, dans l'intérêt de la sécurité juridique et de la facilité des contrôles, le critère décisif pour la classification 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 section ou de chapitre (voir, notamment, arrêt du 16 septembre 2004, DFDS, C-396/02, Rec. p. I-8439, point 27 et jurisprudence citée).

- 48 Les notes explicatives de la NC ainsi que celles du SH contribuent, pour leur part, de façon importante à l'interprétation de la portée des différentes positions tarifaires sans toutefois avoir force obligatoire de droit (voir, notamment, arrêt DFDS, précité, point 28). La teneur desdites notes doit dès lors être conforme aux dispositions de la NC et ne saurait en modifier la portée (voir, notamment, arrêts du 9 février 1999, ROSE Elektrotechnik, C-280/97, Rec. p. I-689, point 23, et du 26 septembre 2000, Eru Portuguesa, C-42/99, Rec. p. I-7691, point 20).
- 49 En l'occurrence, la position 8709 de la NC vise les «chariots automobiles non munis d'un dispositif de levage, des types utilisés dans les usines, les entrepôts, les ports ou les aéroports pour le transport des marchandises sur de courtes distances» et les «chariots-tracteurs des types utilisés dans les gares» ainsi que leurs parties.
- 50 Un tel libellé opère une distinction entre deux catégories de véhicules, l'une et l'autre définies en fonction, notamment, de certaines de leurs caractéristiques physiques et/ou des utilisations qui peuvent en être faites.
- 51 S'agissant des «chariots automobiles», ce libellé comporte ainsi les précisions selon lesquelles il doit s'agir de véhicules des types utilisés dans les usines, entrepôts, ports ou aéroports, qui ne peuvent être munis d'un dispositif de levage et qui servent au transport de marchandises. Les notes explicatives du SH précisent en outre, à ce dernier égard, que ces chariots automobiles sont munis, par exemple, d'une plateforme ou d'une caisse sur lesquelles sont chargées les marchandises.
- 52 Bien qu'ils soient utilisés dans des sites et entrepôts industriels, les véhicules en cause au principal ne répondent dès lors manifestement pas aux conditions objectives ainsi requises, puisque, comme le gouvernement néerlandais l'a souligné à

bon droit, il ressort de la décision de renvoi que lesdits véhicules ne peuvent, comme tels, assurer le transport de marchandises, mais servent uniquement à tracter des semi-remorques à l'aide d'un plateau élévateur.

- 53 S'agissant des «chariots-tracteurs», il convient tout d'abord de rappeler que la position 8701 consacrée aux «tracteurs», qui sont eux-mêmes définis par la note 2 du chapitre 87, comme étant tous «véhicules moteurs essentiellement conçus pour tirer ou pousser d'autres engins, véhicules ou charges», indique que ladite position couvre tous les tracteurs ainsi définis à l'exception des chariots-tracteurs visés à la position 8709.
- 54 Quant à cette dernière position, son libellé vise les chariots-tracteurs des types utilisés dans les gares. Certaines versions linguistiques, telles, notamment, les versions anglaise et néerlandaise, se réfèrent plus spécifiquement aux quais de gare.
- 55 À cet égard, il convient de rappeler que, selon la jurisprudence de la Cour, la destination du produit peut constituer, en matière de classement tarifaire, un critère objectif pour autant qu'elle soit inhérente audit produit, une telle inhérence devant pouvoir s'apprécier en fonction des caractéristiques et propriétés objectives de celui-ci (voir, notamment, arrêt du 17 mars 2005, Ikegami, C-467/03, Rec. p. I-2389, point 23 et jurisprudence citée).
- 56 Le libellé de la position 8709 attribue une importance déterminante au fait que les véhicules concernés doivent être du type de ceux utilisés à des fins de traction dans les gares et, notamment, ainsi qu'il ressort de certaines versions linguistiques, sur les quais.

- 57 Un tel critère renvoie aux caractéristiques objectives du chariot qui doivent être telles que celui-ci est naturellement apte à une utilisation dans les gares, notamment sur les quais, et qu'il est identique ou analogue aux véhicules qui sont effectivement utilisés en de tels lieux.
- 58 Pour leur part, les notes explicatives du SH confirment que les véhicules ainsi visés à la position 8709 sont du type de ceux utilisés pour la traction, dans les gares, de petites remorques.
- 59 En l'occurrence, ainsi que l'a constaté la juridiction de renvoi, les véhicules en cause au principal sont équipés d'un moteur diesel d'une puissance de 132 kW à 2 500 tours/minute ainsi que d'une transmission automatique à quatre vitesses avant et une vitesse arrière, et munis d'une cabine fermée ainsi que d'un plateau élévateur autorisant une hauteur de levage de 60 cm. Lesdits véhicules présentent une capacité de charge de 32 000 kg, un rayon de braquage très court et sont conçus pour assurer le déplacement de semi-remorques.
- 60 Il résulte de ces caractéristiques objectives que les véhicules en cause au principal ne sont manifestement ni semblables à des véhicules effectivement utilisés à des fins de traction dans les gares, notamment sur les quais, ni aptes, par leur nature, à une telle utilisation.
- 61 Il s'ensuit que, ainsi que le gouvernement néerlandais l'a fait valoir à bon droit, et contrairement à la thèse défendue par Intermodal et par la Commission, de tels véhicules ne peuvent relever du champ d'application de la position 8709.

- 62 Il peut être observé, en outre, que cette conclusion est confortée par d'autres précisions contenues dans les notes explicatives du SH. Ainsi, celles-ci indiquent que les caractéristiques qui permettent de distinguer les véhicules relevant de la position 8709 des tracteurs visés à la position 8701 tiendraient, notamment, dans la vitesse maximale limitée des premiers qui n'excède généralement pas 30 à 35 km/h, dans leur rayon de braquage approximativement égal à la longueur du chariot lui-même, dans le fait que, compte tenu de leurs aménagements spéciaux et de leur structure, ils ne peuvent être utilisés pour le transport des marchandises sur route ou, encore, dans la circonstance qu'ils sont généralement plus légers et moins puissants que les seconds. Ces notes précisent également que les chariots visés à la position 8709 ne comportent normalement pas de cabine de conduite fermée, l'emplacement réservé au conducteur se réduisant même parfois à une plate-forme où celui-ci se tient debout pour conduire le véhicule.
- 63 Or, force est de constater que ces caractéristiques énumérées par les notes explicatives du SH font défaut dans le cas des véhicules en cause au principal.
- 64 Compte tenu de ce qui précède, il y a lieu de répondre à la seconde question que la position 8709 de la NC doit être interprétée en ce sens qu'elle ne couvre pas un véhicule équipé d'un moteur diesel d'une puissance de 132 kW à 2 500 tours/minute ainsi que d'une transmission automatique à quatre vitesses avant et une vitesse arrière, muni d'une cabine fermée ainsi que d'un plateau élévateur autorisant une hauteur de levage de 60 cm, qui présente une capacité de charge de 32 000 kg, un rayon de braquage très court et est conçu pour assurer le déplacement de semi-remorques sur des terrains et dans des bâtiments industriels. Un tel véhicule ne constitue, en effet, ni un chariot automobile utilisé pour le transport de marchandises, ni un chariot-tracteur des types utilisés dans les gares, au sens de ladite position.

Sur les dépens

- ⁶⁵ 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 (première chambre), dit pour droit:

- 1) **L'article 234 CE doit être interprété en ce sens que, lorsque, dans le cadre d'un litige relatif au classement tarifaire d'une marchandise déterminée pendant devant une juridiction nationale, est produit un renseignement tarifaire contraignant relatif à une marchandise similaire délivré à un tiers audit litige par les autorités douanières d'un autre État membre, et que ladite juridiction estime erroné le classement tarifaire opéré par ledit renseignement, ces deux dernières circonstances:**
 - ne peuvent avoir pour conséquence, s'agissant d'une juridiction dont les décisions sont susceptibles d'un recours de droit interne, d'obliger celle-ci à poser des questions d'interprétation à la Cour;**

- ne sauraient, à elles seules, avoir pour conséquence automatique, s'agissant d'une juridiction dont les décisions ne sont pas susceptibles d'un recours de droit interne, d'obliger celle-ci à poser des questions d'interprétation à la Cour.

La juridiction dont les décisions ne sont pas susceptibles d'un recours de droit interne est toutefois tenue, lorsqu'une question de droit communautaire se pose devant elle, de déférer à son obligation de saisine, à moins qu'elle n'ait constaté que la question soulevée n'est pas pertinente ou que la disposition communautaire en cause a déjà fait l'objet d'une interprétation de la part de la Cour ou que l'application correcte du droit communautaire s'impose avec une telle évidence qu'elle ne laisse place à aucun doute raisonnable; l'existence d'une telle éventualité doit être évaluée en fonction des caractéristiques propres au droit communautaire, des difficultés particulières que présente son interprétation et du risque de divergences de jurisprudence à l'intérieur de la Communauté; à cet égard, l'existence du renseignement tarifaire contraignant susvisé doit amener ladite juridiction à être particulièrement attentive dans son appréciation relative à une éventuelle absence de doute raisonnable quant à l'application correcte 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, telle que modifiée par le règlement (CE) n° 2261/98 de la Commission, du 26 octobre 1998, en tenant compte, notamment, des trois éléments d'évaluation susmentionnés.

- 2) La position 8709 de la nomenclature combinée doit être interprétée en ce sens qu'elle ne couvre pas un véhicule équipé d'un moteur diesel d'une puissance de 132 kW à 2 500 tours/minute ainsi que d'une transmission automatique à quatre vitesses avant et une vitesse arrière, muni d'une

cabine fermée ainsi que d'un plateau élévateur autorisant une hauteur de levage de 60 cm, qui présente une capacité de charge de 32 000 kg et un rayon de braquage très court et est conçu pour assurer le déplacement de semi-remorques sur des terrains et dans des bâtiments industriels. Un tel véhicule ne constitue, en effet, ni un chariot automobile utilisé pour le transport de marchandises, ni un chariot-tracteur des types utilisés dans les gares, au sens de ladite position.

Signatures.