

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a cincea)

11 ianuarie 2007*

În cauza C-400/05,

având ca obiect o cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată în temeiul articolului 234 CE de Hoge Raad der Nederlanden (Țările de Jos), prin decizia din 11 noiembrie 2005, primită de Curte la 16 noiembrie 2005, în procedura

B.A.S. Trucks BV

împotriva

Staatssecretaris van Financiën,

CURTEA (Camera a cincea),

compusă din domnul R. Schintgen, președinte, domnii A. Borg Barthet (raportor) și E. Levits, judecători,

* Limba de procedură: olandeza.

avocat general: domnul J. Mazák,
grefier: domnul R. Grass,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 16 noiembrie 2006,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru B.A.S. Trucks BV, de H. de Bie și M. Ouwehand, avocatul;
- pentru guvernul olandez, de doamnele H. G. Sevenster și C. ten Dam, precum și de domnul P. van Ginneken, în calitate de agenți;
- pentru Comisia Comunităților Europene, de doamna J. Hottiaux, în calitate de agent, asistată de F. Tuytschaever, avocat,

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 subpoziției 8704 10 din Nomenclatura Combinată, cuprinsă 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. 2261/98 al Comisiei din 26 octombrie 1998 (JO L 292, p. 1, denumită în continuare „NC”).

- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între B.A.S. Trucks BV (denumită în continuare „BAS Trucks”), pe de o parte, și Inspecteur der Belastingdienst — Douanedistrict Rotterdam, pe de altă parte, referitor la clasificarea tarifară a două autovehicule denumite „Dumptrucks” în subpoziția 8704 10 din NC ca autobasculante concepute pentru a fi utilizate în afara drumurilor publice.

Cadrul juridic

Dreptul internațional

- 3 Convenția internațională care a stabilit Sistemul armonizat de denumire și codificare a mărfurilor (denumit în continuare „SA”), încheiată la Bruxelles la 14 iunie 1983, precum și Protocolul de modificare a acesteia din 24 iunie 1986 (denumită în continuare „Convenția privind SA”) au fost aprobate în numele Comunității prin Decizia nr. 87/369/CEE a Consiliului din 7 aprilie 1987 (JO L 198, p. 1, Ediție specială, 02/vol. 3, p. 199).
- 4 În temeiul articolului 3 alineatul (1) din convenția sus-menționată, fiecare parte contractantă se angajează ca nomenclaturile tarifare și statistice naționale să fie conforme cu SA, să folosească toate pozițiile și subpozițiile din acesta, fără

completări sau modificări, precum și codurile numerice aferente și să respecte ordinea de numerotare a sistemului respectiv. De asemenea, fiecare parte contractantă se angajează să aplice regulile generale de interpretare a SA, precum și toate notele privind secțiunile, capitolele și subpozițiile și să nu modifice domeniul de aplicare al acestora din urmă.

- 5 Consiliul de Cooperare Vamală, devenit Organizația Mondială a Vămirilor, înființat prin convenția internațională privind crearea acestuia, încheiată la Bruxelles la 15 decembrie 1950, aprobă, în condițiile prevăzute la articolul 8 din Convenția privind SA, notele explicative ale SA adoptate de către comitetul SA, prevăzut la articolul 6 din convenție.

- 6 Nota explicativă a SA privitoare la poziția 8704 din SA prevede:

„De asemenea, se încadrează în prezenta poziție:

- 1) Autobasculantele, care sunt vehicule construite pe șasiu rigid, prevăzute cu benă basculantă sau cu platformă cu trapă, concepute pentru transportul de moloz sau materiale diverse. Aceste vehicule, cu șasiu rigid sau articulat, în general echipate cu roți adecvate tuturor tipurilor de teren, pot circula pe teren alunecos. [...]

[...]”

- 7 Cu privire la subpoziția 8704 10, nota explicativă a SA conține următoarele prevederi:

„Autobasculantele cuprinse în prezenta subpoziție se deosebesc în general de alte vehicule destinate transportului de mărfuri (în special camioanele cu benă) prin faptul că prezintă următoarele caracteristici:

- [...]

- lipsa suspensiei pe osii;

- un mecanism de frânare consolidat;

- viteză maximă și rază de acțiune limitate;

- anvelope speciale pentru deplasarea pe teren alunecos;

- [...]

Cu toate acestea, trebuie subliniat faptul că anumite autobasculante sunt în mod special concepute pentru a fi utilizate în mine sau tuneluri, cum este cazul celor dotate cu platformă cu trapă. [...]”

Dreptul comunitar

- 8 Nomenclatura Combinată, instituită prin Regulamentul nr. 2658/87 atât în vederea utilizării în cadrul Tarifului Vamal Comun, cât și în cadrul statisticilor referitoare la comerțul exterior al Comunității, se întemeiază pe SA, ale cărui poziții și subpoziții de șase cifre le preia, doar a șaptea și a opta cifră constituind subdiviziuni proprii ale NC.
- 9 Versiunea Nomenclurii Combinate în vigoare la data litigiului din cauza principală este cuprinsă în anexa I la Regulamentul nr. 2261/98. Cea de a doua parte a acestei anexe conține o secțiune XVII, intitulată „Mijloace de transport și echipamente auxiliare”. Aceasta cuprinde, printre altele, capitolul 87, intitulat „Vehicule terestre, altele decât materialul rulant de cale ferată și tramvai; părți și accesorii ale acestora”. În cadrul acestui capitol este prevăzută poziția 8704, ce include în principal subpozițiile:

„8704 Autovehicule pentru transportul mărfurilor:

8704 10 — Autobasculante concepute pentru a fi utilizate în afara drumurilor publice:

— — cu motor cu piston cu aprindere prin compresie (diesel sau semidiesel) sau prin scânteie:

8704 10 11 — — — cu motor cu piston cu aprindere prin compresie (diesel sau semidiesel) pentru motoarele cu capacitate cilindrică de peste 2500 cm³ sau prin scânteie pentru motoarele cu capacitate cilindrică de peste 2800 cm³.

[...]

— altele, prevăzute cu motor cu piston cu aprindere prin compresie (diesel sau semidiesel):

[...]

8704 23 — — cu o greutate în sarcină maximă de peste 20 de tone:

[...]

— — — altele:

[...]

8704 23 99 — — — — folosite". [traducere neoficială]

¹⁰ Toate secțiunile și, în cadrul acestora, toate capitolele din NC sunt precedate de o serie de note, și anume note de secțiuni sau de capitole.

¹¹ Secțiunea XVII nu cuprinde nicio notă cu relevanță pentru prezenta procedură.

- 12 Cu toate acestea, în temeiul articolului 10 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 2658/87, Comisia Comunităților Europene a publicat note explicative referitoare la NC (JO 1998, C 287, p. 1). În versiunea în vigoare la data litigiului din acțiunea principală, aceste note explicative prevedeau în privința pozițiilor 8704 10 11-8704 10 90 din NC în special următoarele:

„Se încadrează în aceste subpoziții în special vehiculele dotate cu benă basculantă, aflată în partea din față sau din spate, sau cu platformă cu trapă, special concepute pentru transportul nisipului, al pietrișului, al pământului, al pietrelor etc. și destinate folosirii în cariere, mine sau șantiere de construcție, în amenajarea drumurilor, aeroporturilor și porturilor. [...]” [traducere neoficială]

- 13 Regulile generale de interpretare a NC, cuprinse în partea întâi titlul I A din aceasta, prevăd în special următoarele:

„Clasificarea mărfurilor în Nomenclatura Combinată se efectuează în conformitate cu următoarele principii:

1. Enunțul titlurilor secțiunilor, ale capitolelor sau ale 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 al 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:

[...]

3. Atunci când mărfurile ar putea fi clasificate la două sau mai multe poziții [...], clasificarea se face după cum urmează:

- a) Poziția cea mai specifică trebuie să aibă prioritate față de pozițiile cu un conținut mai general [...]

[...]

6. Clasificarea mărfurilor la subpozițiile unei aceleiași poziții se efectuează, în mod legal, cu respectarea termenilor acelor subpoziții și a notelor de subpoziții, precum și, *mutatis mutandis*, cu respectarea regulilor anterioare, înțelegându-se prin aceasta că nu pot fi comparate decât subpozițiile aflate pe același nivel. În sensul acestei reguli, se utilizează și notele de secțiuni și capitole corespunzătoare, cu excepția cazului în care există dispoziții contrare.” [traducere neoficială]

Ațiunea principală și întrebarea preliminară

- 14 BAS Trucks importă în Uniunea Europeană în special autobasculante folosite. În cursul lunii iunie 1998, aceasta a înaintat două cereri având ca obiect furnizarea de informații tarifare obligatorii referitoare la un vehicul marca MAN și la un vehicul marca Scania.
- 15 Prin informațiile tarifare din 30 iulie 1998, autoritățile vamale din Țările de Jos au încadrat cele două vehicule în subpoziția 8704 23 99 din NC.

- 16 Considerând că cele două vehicule trebuie încadrate în subpoziția 8704 10 11 din NC, BAS Trucks a introdus o contestație împotriva informațiilor tarifare obligatorii, care a fost respinsă. Împotriva deciziei de respingere, aceasta a declarat apel, Gerechtshof te Amsterdam menținând decizia autorităților vamale. În consecință, BAS Trucks a declarat recurs la Hoge Raad der Nederlanden.
- 17 Instanța de trimitere descrie produsele în cauză după cum urmează:

„Cele două vehicule sunt dotate cu o cabină pentru șofer și o benă cu platformă plată, fiind destinate transportului de nisip, pietre, moloz etc. Peretele despărțitor care se găsește în fața benei se întinde până la extremitatea cabinei. Vehiculele sunt echipate în rest cu un șasiu rigid și consolidat pe care sunt montate patru osii, cele două axe din față fiind de direcție. Osiile sunt dotate cu un reductor în butuc destinat să sporească eficacitatea tracțiunii pe roți în condiții de rulare pe teren accidentat.

Vehiculele sunt echipate cu roți cu diametrul de 22" (55,88 cm) și 24" (68,96 cm), cu anvelope speciale (profil în zig-zag) pentru deplasările pe teren alunecos. Fără încărcătură, viteza maximă a acestora este de 85 km/h. Capacitatea rezervoarelor este de 300, respectiv 400 de litri, cu un consum mediu de 1:1,3, ceea ce asigură vehiculelor o autonomie de deplasare de 400, respectiv 550 de kilometri. Puterea nominală de frânare, de 4 100 KW, este superioară celei a unui camion normal (variind de la 1 900 la 2 400 KW). Vehiculele sunt dotate cu motoare cu aprindere prin compresie. Vehiculul Scania P 113 8x4 are o capacitate cilindrică de 11 028 cm³. Capacitatea cilindrică a vehiculului MAN 41 372 8x4 este de 22 967 cm³.

Greutatea proprie a vehiculului Scania P 113 8x4 este de 14 800 kilograme, având o sarcină utilă de 21 200 kilograme. Greutatea proprie a vehiculului MAN 41 372 8x4 este de 14 420 kilograme, având o sarcină utilă de 21 580 kilograme. Raportul dintre greutatea proprie și sarcina utilă nu depășește 1:1,6 în cazul niciunuia dintre cele două vehicule.”

- 18 Instanța de trimitere consideră că formularea subpoziției 8704 10 din NC nu oferă suficiente indicii care să permită clasificarea cu certitudine a vehiculelor în cauză, nici măcar în lumina informațiilor privitoare la poziția 8704 furnizate de Organizația Mondială a Vămilelor și de Comunitatea Europeană. În plus, aceasta consideră că, deși hotărârea din 16 septembrie 2004, DFDS (C-396/02, Rec., p. I-8439), stabilește că vehiculele în cauză trebuie să fie, fără îndoială, clasificate drept „autobasculante” în sensul subpoziției 8704 10 din NC, aceasta nu precizează totuși modalitatea adecvată de interpretare a criteriului „concepute pentru a fi utilizate în afara drumurilor publice”, cuprins de asemenea în textul acestei subpoziții.
- 19 În aceste condiții, Hoge Raad der Nederlanden a decis să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Faptul că unele autobasculante, prin dotările de care dispun, au fost concepute pentru a fi utilizate și pe drumurile publice asfaltate se opune clasificării acestora în cadrul subpoziției 8704 10 din [NC]?”

Cu privire la întrebarea preliminară

Observațiile prezentate Curții

- 20 BAS Trucks susține că autobasculantele în litigiu sunt concepute pentru a fi utilizate în afara drumurilor publice. Aceasta consideră că împrejurarea că autobasculantele pot rula pe drumurile publice asfaltate nu exclude faptul că au fost concepute pentru

a fi utilizate în afara drumurilor publice. BAS Trucks subliniază că nici notele referitoare la capitolul 87 și nici subpoziția 8704 10 din NC nu precizează că autobasculantele trebuie să fie concepute în exclusivitate pentru a fi utilizate în afara drumurilor publice. Aceasta adaugă că, deși autobasculantele în cauză pot circula pe șosele, o asemenea utilizare nu este rentabilă din punct de vedere economic dacă se iau în calcul costurile mari și autonomia de deplasare limitată față de camioanele obișnuite.

- 21 Prin urmare, BAS Trucks invită Curtea să răspundă la întrebare în sensul că împrejurarea că unele autobasculante, concepute pentru a fi utilizate în afara drumurilor publice, pot circula în mod incidental și pe drumurile publice, ținând seama de dotările cu care sunt prevăzute, nu se opune clasificării acestora în subpoziția 8704 10 din NC.
- 22 Guvernul olandez susține că textul subpoziției 8704 10 din NC presupune că, pentru a putea fi clasificat în această subpoziție, un vehicul trebuie să îndeplinească în mod cumulativ două condiții, și anume să fie vorba despre o „autobasculantă” și, totodată, să fie conceput pentru a fi utilizat în afara drumurilor publice. Acesta consideră că a doua condiție reprezintă o cerință de sine stătătoare, care trebuie îndeplinită în mod independent de prima, și susține că împrejurarea că autobasculantele în cauză nu sunt destinate în mod exclusiv utilizării în afara drumurilor publice, ci și pe drumurile publice nu permite clasificarea acestora în subpoziția 8704 10 din NC. Guvernul olandez interpretează formularea „conceput pentru a fi utilizat în afara drumurilor publice” în sensul că autobasculantele trebuie să fie concepute în mod exclusiv pentru a fi utilizate în afara drumurilor publice pentru a putea fi încadrate în subpoziția 8704 10 din NC.
- 23 Prin urmare, guvernul olandez invită Curtea să răspundă la întrebare în sensul că împrejurarea că unele autobasculante sunt concepute pentru a fi utilizate și pe drumurile publice asfaltate, ținând seama de dotările cu care sunt prevăzute, se opune clasificării acestora în subpoziția 8704 10 din NC.

- 24 Comisia consideră că nici textul poziției NC în cauză, nici notele explicative la NC, nici notele explicative la SA nu dispun că autobasculantele trebuie să fie concepute în mod exclusiv pentru a fi utilizate în afara drumurilor publice. În opinia acestei instituții, autoritățile naționale competente trebuie, în practică, să verifice de la caz la caz dacă o autobasculantă este concepută pentru a fi utilizată în principal în afara drumurilor publice sau în principal pe drumurile publice asfaltate. În cel din urmă caz, ar fi exclusă clasificarea acesteia în subpoziția 8704 10 din NC.
- 25 Prin urmare, Comisia sugerează Curții să răspundă la întrebare în sensul că împrejurarea că unele autobasculante sunt concepute pentru a fi utilizate și pe drumurile publice asfaltate, ținând seama de dotările cu care sunt prevăzute, nu se opune clasificării acestora în subpoziția 8704 10 din NC. Totodată, aceasta adaugă mențiunea că aparține judecătorului național competența de a aprecia, pe baza tuturor caracteristicilor autobasculantelor și ținând seama de notele explicative relevante ale NC și ale SA, dacă acestea se încadrează sau nu în subpoziția 8704 10 din NC.

Răspunsul Curții

- 26 Instanța de trimitere solicită să se stabilească, în esență, dacă, în sensul subpoziției 8704 10 din NC, împrejurarea că „autobasculantele” sunt concepute în așa fel încât să poată fi utilizate și pe drumurile publice asfaltate se opune clasificării acestora în subpoziția respectivă.
- 27 Trebuie amintit de la bun început că, în conformitate cu o jurisprudență constantă, în vederea garantării securității juridice și a facilității 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 Nomenclatura Combinată și al notelor de secțiuni sau de capitole (a se vedea în special hotărârea DFDS, citată anterior, punctul 27, hotărârea din 15 septembrie 2005, *Intermodal Transports*, C-495/03 Rec., p. I-8151, punctul 47, și hotărârea din 8 decembrie 2005, *Possehl Erzkontor GmbH*, C-445/04, Rec., I-10721, punctul 19).

- 28 Notele explicative elaborate, în privința Nomenclurii Combinată, de către Comisie și, în privința SA, de către Organizația Mondială a Vămirilor aduc o contribuție importantă la interpretarea conținutului diferitelor poziții, fără a avea însă forță juridică obligatorie (a se vedea hotărârea din 28 aprilie 1999, *Mövenpick Deutschland*, C-405/97, Rec., p. I-2397, punctul 18).
- 29 În plus, destinația produsului poate constitui un criteriu obiectiv de clasificare, în măsura în care aceasta reprezintă un element intrinsec al produsului în cauză, fapt ce trebuie să poată fi analizat pe baza caracteristicilor și proprietăților obiective ale produsului (a se vedea hotărârea din 1 iulie 1995, *Thyssen Haniel Logistic*, C-459/93, Rec., p. I-1381, punctul 13).
- 30 Astfel cum a arătat Curtea la punctul 31 din hotărârea DFDS, citată anterior, textul subpoziției 8704 10 din NC presupune necesitatea ca un vehicul să îndeplinească două condiții pentru a putea fi încadrat la această subpoziție, și anume aceea de a fi o „autobasculantă” și, totodată, de a fi conceput pentru a fi utilizat în afara drumurilor publice.
- 31 Trebuie constatat că singurul criteriu avansat de către guvernul olandez pentru a refuza clasificarea vehiculelor în cauză ca autobasculante în sensul subpoziției 8704 10 din NC este faptul că autobasculantele respective nu sunt destinate unei utilizări exclusiv în afara drumurilor publice, ci și circulației pe drumurile publice asfaltate.

- 32 Din textul subpoziției 8704 10 din NC rezultă că aceasta este o poziție specială pentru vehiculele destinate unei utilizări specifice, și anume încărcarea și descărcarea de materiale diverse în afara drumurilor publice. Celelalte categorii de autovehicule destinate transporturilor de mărfuri se încadrează la subpozițiile generale ce stabilesc diferențieri nu în funcție de întrebuințarea căreia îi sunt menite, ci în funcție de caracteristicile tehnice specifice vehiculelor respective. Prin urmare, astfel cum a susținut și avocatul general Stix-Hackl la punctul 33 din concluziile prezentate în cauza DFDS, citată anterior, destinația specială a autobasculantelor constituie criteriul decisiv pentru încadrarea la subpoziția 8704 10 din NC.
- 33 Notele explicative ale Nomenclaturii Combinată referitoare la subpozițiile 8704 10 11-8704 10 90 descriu autobasculantele ca fiind vehicule „special concepute pentru transportul nisipului, al pietrișului, al pământului, al pietrelor etc. și destinate folosirii în cariere, mine sau șantiere de construcții, în amenajarea drumurilor, a aeroporturilor și a porturilor”.
- 34 Notele explicative ale SA referitoare la subpozițiile 8704 și 8704 10 descriu autobasculantele ca fiind vehicule „în general echipate cu roți adecvate tuturor tipurilor de teren, [care pot] circula pe teren alunecos”, a căror viteză maximă și rază de acțiune sunt limitate în comparație cu vehiculele concepute de la bun început pentru a fi utilizate pe drumurile publice asfaltate, fiind în general echipate cu anvelope speciale pentru deplasarea pe teren alunecos.
- 35 În general, luând în considerare caracteristicile inerente autobasculantelor vizate de subpoziția 8704 10 din NC, și anume, în special, echiparea cu roți pentru toate tipurile de teren, anvelope speciale pentru deplasarea pe teren alunecos și viteza maximă și autonomia de deplasare limitate, rezultă că asemenea vehicule au ca principală destinație transportul materialelor în cadrul carierelor, al minelor sau al

șantierelor de construcții, cu alte cuvinte, în afara drumurilor publice. Aceste caracteristici le diferențiază de alte vehicule destinate transportului mărfurilor prin aceea că, spre deosebire de acestea din urmă, autobasculantele sunt utilizate în principal pentru circulația pe alte suprafețe decât drumurile publice asfaltate.

- 36 Rezultă din argumentele de mai sus că, pentru a putea fi încadrate la subpoziția 8704 10 din NC, autobasculantele trebuie să fi fost special concepute pentru transportul și descărcarea materialelor în afara drumurilor publice.
- 37 Cu toate acestea, nu rezultă nici din textul subpoziției 8704 10 din NC, nici din notele explicative ale Nomenclurii Combinată și ale SA faptul că autobasculantele trebuie să fi fost concepute în așa fel încât să fie utilizate în mod exclusiv în afara drumurilor publice.
- 38 Contrar celor susținute de către guvernul olandez, caracteristica esențială a autobasculantelor vizate de subpoziția 8704 10 din NC nu constă în faptul că posibilitatea ca acestea să circule pe drumurile publice trebuie să fie exclusă, ci că acestea sunt în principal concepute pentru a putea circula pe terenuri mai mult sau mai puțin accidentate. Astfel, împrejurarea că autobasculantele sunt concepute în așa fel încât să poată circula în același timp, în mod accesoriu, pe drumurile publice asfaltate nu reprezintă un element determinant în ceea ce privește încadrarea lor în NC.
- 39 Rezultă din argumentele de mai sus că faptul că o autobasculantă este concepută în așa fel încât să poată circula nu numai în afara drumurilor publice, ci și pe drumurile publice asfaltate nu poate fi suficient pentru a exclude încadrarea vehiculului respectiv drept autobasculantă în sensul subpoziției 8704 10 din NC.

- 40 Revine autorităților naționale competența de a verifica, de la caz la caz, cu posibilitatea exercitării controlului judiciar, dacă o autobasculantă este concepută în mod special și în principal pentru a fi utilizată în afara drumurilor publice sau, dimpotrivă, dacă este concepută în principal pentru a fi utilizată pe drumurile publice asfaltate. În acest scop, este necesar să se stabilească, pe baza tuturor caracteristicilor vehiculului respectiv, dacă acesta dispune sau nu de caracteristicile esențiale enumerate în notele explicative corespunzătoare ale Nomenclaturii Combinată și ale SA.
- 41 Prin urmare, trebuie să se răspundă la întrebarea adresată că subpoziția 8704 10 din NC trebuie să fie interpretată în sensul că se încadrează în această subpoziție autobasculantele, în înțelesul respectivei subpoziții, care sunt concepute în mod special și în principal pentru a fi utilizate în afara drumurilor publice asfaltate. Împrejurarea că unele autobasculante dispun de caracteristici care le permit să circule, în mod accesoriu, pe drumurile publice asfaltate nu împiedică clasificarea acestora ca autobasculante în sensul acestei subpoziții.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 42 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 cincea) declară:

Subpoziția 8704 10 din Nomenclatura Combinată, cuprinsă 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. 2261/98 al Comisiei din 26 octombrie 1998, trebuie să fie interpretată în sensul că se încadrează în această subpoziție autobasculantele, în înțelesul respectivei subpoziții, care sunt concepute în mod special și în principal pentru a fi utilizate în afara drumurilor publice asfaltate. Împrejurarea că unele autobasculante dispun de caracteristici care le permit să circule, în mod accesoriu, pe drumurile publice asfaltate nu împiedică clasificarea acestora ca autobasculante în sensul acestei subpoziții.

Semnături