



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a opta)

22 septembrie 2016*

„Trimitere preliminară — Aprecierea validității — Regulamentul (CE) nr. 1051/2009 — Tarifal vamal comun — Clasificare tarifară — Nomenclatura combinată — Poziția 8701 — Tractoare — Subpozițiile 8701 90 11-8701 90 39 — Tractoare agricole și tractoare forestiere (altele decât motocultoarele), cu roți, noi — Vehicule de teren, ușoare, cu patru roți, concepute să fie utilizate ca tractoare”

În cauza C-91/15,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Gerechtshof Amsterdam (Curtea de Apel din Amsterdam, Țările de Jos), prin decizia din 12 februarie 2015, primită de Curte la 25 februarie 2015, în procedura

Kawasaki Motors Europe NV

împotriva

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane,

CURTEA (Camera a opta),

compusă din D. Šváby (raportor), președinte de cameră, și domnii J. Malenovský și M. Safjan, judecători,

avocat general: domnul M. Szpunar,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru Kawasaki Motors Europe NV, de J. A. H. Hollebeek, de M. van der Knaap și de E. van Doornik, avocatul;
- pentru guvernul neerlandez, de M. Bulterman și de B. Koopman, în calitate de agenți;
- pentru Comisia Europeană, de J.-F. Brakeland și de A. Caeiros, în calitate de agenți,

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

pronunță prezenta

* Limba de procedură: neerlandeza.

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește validitatea Regulamentului (CE) nr. 1051/2009 al Comisiei din 3 noiembrie 2009 privind clasificarea anumitor mărfuri în Nomenclatura combinată (JO 2009, L 290, p. 56).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Kawasaki Motors Europe NV (denumită în continuare „KME”), pe de o parte, și Inspecteur van de Belastingdienst/Douane (inspectorul Serviciului de Impozite/Vamal, Țările de Jos) (denumit în continuare „Inspecteur”), pe de altă parte, în legătură cu trei informații tarifare obligatorii emise de acesta din urmă referitoare la vehicule de teren, ușoare, cu patru roți, concepute să fie utilizate ca tractoare.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

Regulamentul nr. 2658/87

- 3 Potrivit articolului 9 alineatul (1) litera (a) prima liniuță și articolului 10 din Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 al Consiliului din 23 iulie 1987 privind Nomenclatura tarifară și statistică și Tariful vamal comun (JO 1987, L 256, p. 1, Ediție specială, 02/vol. 4, p. 3), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 254/2000 al Consiliului din 31 ianuarie 2000 (JO 2000, L 28, p. 16, Ediție specială, 02/vol. 12, p. 33) (denumit în continuare „Regulamentul nr. 2658/87”), Comisia Europeană, asistată de Comitetul Codului vamal, adoptă măsurile pentru aplicarea Nomenclurii combinate, care constituie anexa I la Regulamentul nr. 2658/87 în ceea ce privește clasificarea mărfurilor. Regulamentul nr. 1051/2009 a fost adoptat în temeiul primeia dintre aceste dispoziții.
- 4 Nomenclatura combinată, astfel cum a fost modificată prin Regulamentul (CE) nr. 948/2009 al Comisiei din 30 septembrie 2009 (JO 2009, L 287, p. 1) (denumită în continuare „NC”), cuprinde, în partea I, titlul I, secțiunea A, un ansamblu de reguli generale de interpretare a acestei nomenclaturi (denumite în continuare „regulile generale”). Această secțiune prevede:

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

1. Enunțul titlurilor secțiunilor, capitolelor sau subcapitolelor este considerat ca având numai o valoare indicativă, clasificarea mărfurilor considerându-se legal determinată atunci când este în concordanță cu textul pozițiilor și notelor de secțiuni și de capitole și, atunci când nu sunt contrare termenilor utilizați în acele poziții și note, după următoarele reguli.

[...]

3. Atunci când mărfurile ar putea fi clasificate la două sau mai multe poziții prin aplicarea regulii 2 (b) sau în orice alt caz, clasificarea se face după cum urmează:
 - (a) Poziția cea mai specifică trebuie să aibă prioritate față de pozițiile cu un domeniu de aplicare mai general. [...]

[...]

6. Clasificarea mărfurilor la subpozițiile unei aceleiași poziții se efectuează, în mod legal, cu respectarea textelor acelor subpoziții și a notelor de subpoziții, precum și, *mutatis mutandis*, cu respectarea regulilor anterioare, înțelegând 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.”
- 5 În partea a II-a a NC, intitulată „Tabelul drepturilor”, capitolul 87 privește „vehiculele terestre, altele decât materialul rulant de cale ferată și tramvai; părți și accesorii ale acestora”. Potrivit notei 2 la acest capitol, „[s]e înțelege prin «tractoare» [...] vehiculele cu motor concepute în principal pentru a trage sau a împinge alte vehicule sau încărcături, chiar în cazul în care au unele amenajări accesorii, în legătură cu principala lor destinație, care să permită transportul de unelte, semințe, îngrășăminte etc.”.
- 6 Inclusă în acest capitol 87, poziția 8701 are următorul cuprins:

„8701	Tractoare (cu excepția cărucioarelor-tractoare de la poziția 8709):
8701 10 00	– Motocultoare
8701 20	– Tractoare rutiere pentru semiremorci
[...]	
8701 30 00	– Tractoare cu șenile
8701 90	– Altele – – Tractoare agricole și forestiere (altele decât motocultoarele), cu roți: – – – Noi, cu o putere a motorului:
8701 90 11	– – – – De maximum 18 kW
8701 90 20	– – – – Peste 18 kW, dar de maximum 37 kW
8701 90 25	– – – – Peste 37 kW, dar de maximum 59 kW
8701 90 31	– – – – Peste 59 kW, dar de maximum 75 kW
8701 90 35	– – – – Peste 75 kW, dar de maximum 90 kW
8701 90 39	– – – – Peste 90 kW
8701 90 50	– – – Folosite
8701 90 90	– – Altele”

- 7 Rata taxelor vamale la import aplicabilă subpoziției tarifare 8701 90 90 este de 7%, în timp ce dispozitivele cuprinse la subpozițiile 8701 90 11-8701 90 50 beneficiază de scutire de taxe.

Regulamentul nr. 1051/2009

- 8 Regulamentul nr. 1051/2009 a intrat în vigoare la 26 noiembrie 2009. Prin intermediul acestui regulament sunt clasificate două dispozitive, în conformitate cu datele cuprinse în anexa la acesta.
- 9 Aceste dispozitive, ambele descrise ca fiind „un vehicul nou cu patru roți (vehicul de teren – All Terrain Vehicle) cu un motor cu ardere internă cu piston și cu aprindere prin scânteie, puterea motorului de aproximativ 15 kW și greutatea (fără combustibil) de aproximativ 310 kg”, sunt clasificate la subpozițiile 8701 90 11 și, respectiv, 8701 90 90 din NC.
- 10 Potrivit precizărilor care figurează după descrierea lor, cele două vehicule au următoarele caracteristici comune:
- un singur scaun cu lungimea de aproximativ 600 mm destinat exclusiv șoferului;

- un sistem de direcție de tipul celui pentru autovehicule bazat pe principiul Ackerman și acționat cu un ghidon;
 - frâne pe roțile din față și din spate;
 - ambreiaj automat și marșarier;
 - un motor special conceput pentru utilizarea pe teren dificil și suficient de puternic la turație mică;
 - puterea este transmisă la roțile din spate printr-un arbore de transmisie;
 - anvelopele au striații adânci adaptate utilizării pe terenuri accidentate;
 - prezintă o gaură care, prin intermediul unor echipamente, asigură fixarea diferitor dispozitive de cuplare și
 - o capacitate de remorcare de aproximativ 1 170 kg (fără frână).
- 11 În schimb, conform precizărilor menționate, doar primul vehicul dispune de un „trotiu nedetașabil care permite tragerea buștenilor”. Se menționează că acest „[v]ehicul[...]” este conceput în principal pentru executarea de lucrări forestiere”.
- 12 Conform motivării cuprinse în anexa menționată, clasificarea se stabilește pe baza regulilor generale 1 și 6 de interpretare a Nomenclurii combinate, a notei 2 la capitolul 87, a textului poziției 8701 și a subpoziției 8701 90, precum și a textului subpozițiilor cu opt cifre care corespund clasificării fiecărui vehicul.
- 13 În această motivare sunt cuprinse și următoarele constatări:
- „Deoarece vehiculul dispune de o gaură pentru atașarea diverselor dispozitive de cuplare, prin intermediul unor echipamente, și de un arbore de transmisie la roți, acesta este conceput pentru executarea de lucrări pe terenuri dificile și pentru a trage sau a împinge alte vehicule, dispozitive sau încărcături (nota 2 la capitolul 87).”
 - „Clasificarea la poziția 8703 este exclusă, deoarece vehiculul corespunde definiției de la nota 2 la capitolul 87 și poate trage sau împinge de două ori greutatea sa (fără frână) (a se vedea, de asemenea, notele explicative la subpozițiile 8701 90 11-8701 90 90).”
- 14 Cu toate acestea, la antepenultimul paragraf al motivării referitoare la clasificarea fiecărui vehicul este evidențiată următoarea distincție:
- În ceea ce privește primul vehicul, clasificat la subpoziția 8701 90 11 din NC, s-a constatat că „[t]rotiul conferă vehiculului caracteristicile unui tractor forestier (a se vedea, de asemenea, notele explicative la subpozițiile NC 8701 90 11-8701 90 50)”.
 - În ceea ce privește al doilea vehicul, clasificat la subpoziția 8701 90 90 din NC, s-a constatat, dimpotrivă, că „[c]lasificarea drept tractor agricol sau tractor forestier este exclusă deoarece vehiculul nu are nici priză de putere, nici dispozitiv hidraulic de ridicare și nici trotiu (a se vedea, de asemenea, notele explicative la subpozițiile NC 8701 90 11-8701 90 50)”.

15 În ceea ce privește subpozițiile pertinente, la data adoptării Regulamentului nr. 1051/2009, 3 noiembrie 2009, Notele explicative ale Nomenclurii combinate a Comunităților Europene (JO 2008, C 133, p. 1) aveau următorul cuprins:

— În ceea ce privește toate subpozițiile 8701 90 11-8701 90 90:

„Aceste subpoziții includ așa-numitele «vehicule pentru toate tipurile de teren», proiectate pentru a fi folosite ca tractoare, care prezintă următoarele caracteristici:

- un singur scaun, pentru șofer,
- un cârlig de remorcare, standard,
- direcționare prin intermediul unui ghidon cu două mânere pe care se află comenzile,
- direcționarea se realizează prin virarea celor două roți din față și se bazează pe un sistem de direcție de tipul celui folosit la autovehicule (principiul Ackerman),
- frânare pe toate roțile,
- ambreiaj automat și marșarier,
- motor special conceput pentru utilizarea pe teren accidentat și suficient de puternic cu raport de transmisie scăzut pentru a remorca echipamentul atașat,
- puterea este transmisă roților prin intermediul arborilor de transmisie și nu printr-un lanț,
- anvelopele cu care sunt echipate toate vehiculele dispun de bandă de rulare adâncă, potrivită pentru utilizarea pe terenuri dificile,
- capacitate de remorcare a unei remorci fără dispozitiv de frânare care are o greutate de două ori mai mare sau chiar mai mult. În cazul în care prezintă toate caracteristicile menționate anterior și sunt conforme cu notele explicative de la subpozițiile 8701 90 11-8701 90 50, vehiculele se clasifică ca tractoare agricole sau forestiere. În caz contrar, vehiculele se încadrează la subpoziția 8701 90 90. În cazul în care nu prezintă toate caracteristicile menționate anterior, așa-numitele «vehicule pentru toate tipurile de teren» se clasifică la poziția 8703. De la aceste subpoziții se exclud, de asemenea, așa-numitele vehicule de tip «Quad» [poziția 8703 sau subpoziția 9503 00 10 (a se vedea Notele explicative la această subpoziție)].”

— În ceea ce privește subpozițiile 8701 90 11-8701 90 50 referitoare la tractoarele agricole și la tractoarele forestiere (altele decât motocultoarele), cu roți:

„La aceste subpoziții se clasifică tractoarele agricole și forestiere care au cel puțin trei roți, a căror construcție și echipare le face, în mod evident, să fie utilizate în exploatarea agricole, horticoale sau forestiere. Aceste vehicule au o viteză maximă limitată (în general, pe șosea nu mai mult de 25 km/h). Tractoarele agricole sunt în general echipate cu un dispozitiv hidraulic care permite ridicarea sau coborârea utilajelor agricole (grape, pluguri etc.), cu o priză de forță ce permite utilizarea puterii motorului pentru a face să funcționeze alte mașini sau scule și cu un dispozitiv de cuplare pentru remorci. De asemenea, pot fi echipate cu un dispozitiv hidraulic pentru a face posibilă funcționarea aparatelor de manipulare a produselor (încărcător de fân, încărcător de bălegar, gunoi etc.), în măsura în care acestea din urmă pot fi considerate accesorii. La aceste subpoziții se clasifică tractoarele agricole de construcție specială, cum ar fi tractoarele cu șasiu supraînălțat (cu pași mari) utilizate în viticultură și pepiniere, precum și tractoarele pentru coline și tractoarele port-scule. Utilajele agricole interschimbabile, prezentate cu tractorul agricol, trebuie să urmeze regimul lor propriu (poziția 8432,

8433 etc.) chiar dacă sunt fixate pe tractor. Tractoarele forestiere se caracterizează, printre altele, prin prezența unui troliu care permite descărcarea/îndepărtarea arborilor. În conformitate cu nota 2 a acestui capitol, tractoarele clasificate la aceste subpoziții pot avea unele amenajări accesorii care permit transportul, în timp ce își execută funcția lor principală, al mașinilor agricole, forestiere, al sculelor, al îngrășămintelor, al semințelor etc. La aceste subpoziții nu se clasifică mașinile de tuns gazonul (numite mașini de tuns gazonul autopurtate sau motocultoare), echipate cu un organ de tăiere fix și o singură priză de forță ce servește la mișcarea organului de tăiere (a se vedea notele explicative aferente poziției 8433).”

— În ceea ce privește subpoziția 8701 90 90, intitulată „altele”:

„Printre tractoarele clasificate la această subpoziție se pot enumera:

1. tractoarele pentru lucrări publice;
2. tractoarele cu un singur ax pentru autovehiculele articulate.”

Litigiul principal și întrebarea preliminară

¹⁶ Litigiul principal privește clasificarea tarifară a trei modele de vehicul de teren (KVF-360 4×4, KVF-650 4×4 et KVF-750 4×4), marca Kawasaki. Aceste modele prezintă următoarele caracteristici comune:

- un motor cu ardere internă cu piston și cu aprindere prin scânteie, cu răcire cu aer, în cazul primului vehicul, și cu răcire lichidă, în cazul celorlalte două, având o putere de 15,7 kW, de 30,9 kW și, respectiv, de 37,1 kW;
- un singur scaun și concepție pentru utilizarea de către o singură persoană;
- greutate fără combustibil de 274,5 kg, de 273 kg și, respectiv, de 275 kg;
- sistem de direcție bazat pe principiul Ackerman, acționat cu un ghidon;
- frâne pe roțile din față și din spate;
- ambreiaj automat și marșarier;
- un motor special conceput pentru utilizarea pe terenuri dificile și suficient de puternic la turație mică;
- propulsie asigurată de axul din spate sau de cele patru roți;
- anvelope prevăzute cu striatii adânci adaptate utilizării pe terenuri accidentate;
- inel de remorcă pentru tractarea remorcilor;
- capacitate de remorcă, fără frână, de 620 kg, de 567 kg și, respectiv, de 567 kg și capacitate de remorcă, cu frână, de 1 028 kg, de 1 096 kg și, respectiv, de 1 098 kg;
- transmisie prin arbore de transmisie;
- cutie de viteze cu variație continuă (transmisie cu variație continuă) și
- lipsa unei prize de putere, a unui dispozitiv hidraulic de ridicare și a unui troliu.

- 17 La 28 aprilie 2010, KME a solicitat informații tarifare obligatorii pentru cele trei modele de vehicul de teren, solicitând clasificarea lor la subpozițiile 8701 90 11, 8701 90 20 și, respectiv, 8701 90 25 din NC, referitoare la tractoarele agricole și la tractoarele forestiere, diferențierea efectuată în ceea ce privește clasificarea astfel preconizată depinzând de puterea motorului fiecărui model.
- 18 Informațiile tarifare obligatorii au fost emise la 11 mai 2010, toate modelele fiind clasificate la subpoziția 8701 90 90.
- 19 După introducerea unei reclamații care a fost respinsă, KME a introdus o acțiune împotriva deciziilor referitoare la aceste informații tarifare, acțiune cu care *Gerechtshof Amsterdam* (Curtea de Apel din Amsterdam) este sesizată în stadiul apelului.
- 20 Această instanță arată că originea litigiului principal datează din 1992, an în care administrația competentă a decis să clasifice la subpoziția 8703 21 10 din NC unele vehicule analoge sau identice cu cele aflate în prezent în discuție în acest litigiu, ca vehicule concepute pentru transportul de persoane. Instanța competentă la acel moment pentru a se pronunța în materia tarifelor vamale a apreciat însă că această clasificare era eronată și a considerat că vehiculele în cauză trebuiau să fie clasificate la subpoziția 8701 90 11, corespunzătoare tractoarelor agricole și tractoarelor forestiere, cu roți, noi, având o putere a motorului de maximum 18 kW. Au fost emise informații tarifare conforme cu această decizie.
- 21 După expirarea acestor informații, KME a introdus noi solicitări de informații tarifare obligatorii pentru vehicule de același tip, printre care și vehiculul de teren modelul KVF-650 4x4, care este unul dintre modelele în discuție în litigiul principal. În informațiile tarifare obligatorii emise ca urmare a acestor solicitări, *Inspecteur* a clasificat din nou vehiculele respective la subpoziția 8703 21 10 din NC, referitoare la „autoturisme și alte autovehicule noi, proiectate în principal pentru transportul persoanelor, cu o capacitate cilindrică de maximum 1 000 cm³”. Această clasificare a fost efectuată făcându-se trimitere la Regulamentul (CE) nr. 2518/98 al Comisiei din 23 noiembrie 1998 privind clasificarea anumitor mărfuri în Nomenclatura combinată (JO 1998, L 315, p. 3, Ediție specială, 02/vol. 11, p. 42).
- 22 În cadrul procedurii jurisdicționale inițiate de KME referitoare la informațiile tarifare obligatorii sus-menționate, *Gerechtshof Amsterdam* (Curtea de Apel din Amsterdam) a solicitat Curții să se pronunțe cu privire la validitatea acestui regulament și, eventual, cu privire la subpozițiile la care trebuiau să fie clasificate vehiculele respective.
- 23 Prin Hotărârea din 27 aprilie 2006, *Kawasaki Motors Europe* (C-15/05, EU:C:2006:259), Curtea a constatat nevaliditatea Regulamentului nr. 2518/98. La punctul 2 din dispozitivul acestei hotărâri, Curtea a declarat că vehiculele noi de teren, cu patru roți și cu un singur scaun, prevăzute cu un sistem de direcție de tip Ackerman acționat cu un ghidon, echipate cu un dispozitiv de cuplare și ale căror caracteristici tehnice le permit să împingă cel puțin de două ori propria greutate trebuie să fie clasificate la subpoziția 8701 90 din NC, clasificarea finală a vehiculelor menționate trebuind să fie efectuată la subpozițiile care corespund puterii motorului acestora.
- 24 În urma acestei hotărâri, la 12 ianuarie 2009, *Inspecteur* a emis noi informații tarifare obligatorii prin care vehiculele în cauză au fost clasificate la subpoziția 8701 90 11 sau 8701 90 20 din NC, în funcție de puterea motorului fiecăruia dintre ele.
- 25 Cu toate acestea, încă de la 3 decembrie 2009, *Inspecteur* a comunicat că aceste informații își pierduseră valabilitatea din cauza intrării în vigoare a Regulamentului nr. 1051/2009 și că, pe baza acestui regulament, va emite informațiile tarifare obligatorii, aflate în prezent în discuție în litigiul principal, prin care vehiculele în cauză au fost clasificate la subpoziția 8701 90 90 din NC.

- 26 Asemenea părților din litigiul principal, instanța de trimitere consideră că, fără a fi identice, vehiculul menționat la punctul 2 din anexa la Regulamentul nr. 1051/2009 și vehiculele în discuție în litigiul principal sunt similare și că, prin urmare, regulamentul este aplicabil prin analogie acestor din urmă vehicule, făcându-se trimitere la Hotărârea din 4 martie 2004, Krings (C-130/02, EU:C:2004:122).
- 27 Această instanță își exprimă însă îndoiala cu privire la validitatea regulamentului menționat, în sensul că aceste vehicule trebuie să fie clasificate la subpoziția 8701 90 90 din NC pentru motivul că ele nu au nici priză de putere, nici dispozitiv hidraulic de ridicare și nici troliu.
- 28 Astfel, instanța menționată consideră că punctul 2 din dispozitivul Hotărârii din 27 aprilie 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), pronunțată în cadrul unei proceduri principale care privea, printre altele, un model de vehicul identic cu unul dintre cele în discuție în litigiul principal, și anume modelul KVF-650 4×4, nu poate fi interpretat altfel decât că înseamnă că Curtea a calificat asemenea vehicule „tractoare agricole și tractoare forestiere”, deoarece, la subpoziția 8701 90 din NC, nomenclatura precizează subpozițiile în funcție de puterea motorului doar în cazul acestei categorii de tractoare (subpozițiile cu opt cifre 8701 90 11-8701 90 39).
- 29 Pe de altă parte, Gerechtshof Amsterdam (Curtea de Apel din Amsterdam) arată că notele explicative referitoare la subpozițiile 8701 90 11-8701 90 50, la care se face trimitere în motivarea punctului 2 din anexa la Regulamentul nr. 1051/2009, cu privire la care Curtea este solicitată în prezent să se pronunțe, menționează, desigur, că tractoarele forestiere sunt caracterizate de prezența unui troliu, însă, în privința tractoarelor agricole, acestea sunt doar „în general” echipate cu un dispozitiv hidraulic de ridicare și cu o priză de putere, împrejurare care nu ar exclude clasificarea ca tractor agricol a vehiculelor de teren precum cele în discuție în litigiul principal, care nu au un dispozitiv hidraulic de ridicare sau o priză de putere.
- 30 În acest context, Gerechtshof te Amsterdam a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Regulamentul nr. 1051/2009 [...] este valid?”

Cu privire la întrebarea preliminară

Cu privire la admisibilitatea întrebării

- 31 Comisia susține că întrebarea preliminară este inadmisibilă deoarece Regulamentul nr. 1051/2009, în privința căruia Curtea este solicitată să aprecieze validitatea, ar fi lipsit de incidență pentru soluționarea litigiului principal. Astfel, după cum ar rezulta din decizia de trimitere, vehiculele în discuție în acest litigiu sunt nu identice, ci doar comparabile cu cel menționat la punctul 2 din anexa la acest regulament, astfel încât regulamentul menționat nu ar produce efecte juridice directe asupra clasificării vehiculelor în discuție în litigiul principal.
- 32 În această privință, instanța de trimitere ar interpreta în mod eronat Hotărârea din 4 martie 2004, Krings (C-130/02, EU:C:2004:122). Astfel, din această hotărâre nu ar rezulta că ar fi obligatorie aplicarea prin analogie a regulamentului de clasificare a unor produse comparabile cu cele vizate de acest regulament, această hotărâre prezentând un asemenea regulament ca fiind mai degrabă o sursă de inspirație în perspectiva favorizării unei interpretări coerente a NC și a egalității de tratament al operatorilor economici.
- 33 În plus, această instanță nu ar justifica motivul pentru care vehiculele în discuție în litigiul principal sunt comparabile cu cel prevăzut la punctul 2 din anexa la Regulamentul nr. 1051/2009.

- 34 Această excepție de inadmisibilitate trebuie înlăturată.
- 35 În această privință, trebuie să se arate cu titlu introductiv că instanța de trimitere a utilizat exact același termen ca cel utilizat la punctul 35 din Hotărârea din 4 martie 2004, Krings (C-130/02, EU:C:2004:122), în versiunea în limba neerlandeză, și anume adjectivul „vergelijkbaar”, care corespunde adjectivului „analogues” în versiunea în limba franceză a acestei hotărâri și verbului „entsprechen” în versiunea în limba germană, limba procedurii preliminare în care a fost pronunțată această hotărâre.
- 36 În rest, reiese, pe de o parte, că această instanță nu s-a limitat să constate că produsele în discuție în litigiul principal sunt analoge celui descris la punctul 2 din anexa la Regulamentul nr. 1051/2009, apreciere de natură factuală care este de competența sa exclusivă, ci, mai mult, a furnizat o descriere exactă a acestor produse, care corespunde de altfel, în esență, descrierii cuprinse în anexa respectivă în ceea ce privește produsul prevăzut la punctul 2 din aceasta. Astfel, din descrierile cuprinse la punctele 9-11 și 16 din prezenta hotărâre rezultă că vehiculele în discuție în litigiul principal sunt analoge celui care face obiectul punctului 2 din anexa la acest regulament. În esență, instanța menționată a constatat că toate aceste vehicule prezintă ansamblul caracteristicilor cerute pentru a fi considerate „tractoare” în sensul poziției 8701 din NC și că acestea nu au nici priză de putere, nici dispozitiv hidraulic de ridicare și nici troliu.
- 37 În acest mod, instanța de trimitere a îndeplinit cerințele prevăzute la articolul 94 literele (a) și (c) din Regulamentul de procedură al Curții, prezentând în decizia de trimitere o expunere a faptelor pertinente, astfel cum le-a constatat, care îi permit să cunoască motivele care au determinat-o să aibă îndoieli cu privire la validitatea părții respective a regulamentului menționat.
- 38 Pe de altă parte, este suficient să se arate că, în Hotărârea din 4 martie 2004, Krings (C-130/02, EU:C:2004:122), deși decizia de trimitere se referea la produse care nu erau identice, ci doar analoge celor vizate în partea relevantă a anexei la regulamentul de clasificare cu privire la a cărui validitate Curtea fusese solicitată să se pronunțe (a se vedea punctele 34 și 35 din această hotărâre), ea s-a pronunțat totuși asupra validității acestui regulament (a se vedea punctul 1 din dispozitivul hotărârii menționate).
- 39 Astfel, din jurisprudența constantă a Curții reiese că, în cazul în care un regulament de clasificare nu este direct aplicabil unor produse care nu sunt identice, ci doar analoge produsului care face obiectul acestui regulament, acesta din urmă este aplicabil prin analogie unor asemenea produse (a se vedea în acest sens în special Hotărârea din 4 martie 2004, Krings, C-130/02, EU:C:2004:122, punctele 34 și 35, precum și Hotărârea din 13 iulie 2006, Anagram International, C-14/05, EU:C:2006:465, punctele 31-33). În consecință, atunci când o instanță națională are îndoieli cu privire la validitatea unui regulament de clasificare pe care trebuie să îl aplice prin analogie unor produse suficient de analoge cu cele vizate de acel regulament, este justificat ca acea instanță să adreseze Curții o cerere de decizie preliminară pentru aprecierea validității acestuia (a se vedea în acest sens în special Hotărârea din 19 februarie 2009, Kamino International Logistics (C-376/07, EU:C:2009:105, punctul 69).
- 40 Prin urmare, trebuie să se răspundă la întrebarea preliminară.

Cu privire la fond

- 41 Trebuie amintit că, la punctul 2 din dispozitivul Hotărârii din 27 aprilie 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), Curtea a statuat că „[v]ehiculele noi de teren, cu patru roți și cu un singur scaun, prevăzute cu un sistem de direcție de tip Ackerman acționat cu un ghidon, echipate cu un dispozitiv de cuplare și ale căror caracteristici tehnice le permit să împingă cel puțin de două ori

propria greutate trebuie să fie clasificate la subpoziția 8701 90 din această nomenclatură. Este de competența Gerechtshof te Amsterdam [(Curtea de Apel din Amsterdam)] să procedeze la clasificarea respectivelor vehicule la subpozițiile care corespund puterii motorului lor”.

- 42 Subpoziția 8701 90 din NC referitoare la tractoare (altele decât motocultoarele), la tractoarele rutiere pentru semiremorci și la tractoarele cu șenile, care se încadrează la subpozițiile 8701 10-8701 30, privește două categorii de tractoare, și anume:
- pe de o parte, tractoarele agricole și tractoarele forestiere (altele decât motocultoarele), cu roți, și
 - pe de altă parte, tractoarele care sunt diferite atât de tractoarele care se încadrează la subpozițiile 8701 10-8701 30, cât și de tractoarele agricole și forestiere (denumite în continuare „celelalte tractoare”).
- 43 Celelalte tractoare sunt vizate de o subpoziție cu opt cifre unică, și anume subpoziția 8701 90 90.
- 44 În schimb, tractoarele agricole și tractoarele forestiere fac obiectul unor subpoziții diferite, cu opt cifre. Mai întâi, ele sunt diferențiate în funcție de modul în care sunt utilizate, caz în care se încadrează la subpoziția 8701 90 50, sau dacă sunt noi. În continuare, tractoarele agricole și tractoarele forestiere, noi, sunt repartizate în șase subpoziții cu opt cifre, în funcție de puterea motorului lor, și anume subpozițiile 8701 90 11, 8701 90 20, 8701 90 25, 8701 90 31, 8701 90 35 și 8701 90 39.
- 45 Subpoziția 8701 90 din NC nu conține altă subpoziție cu opt cifre ca cele menționate la cele două puncte precedente din prezenta hotărâre.
- 46 Din această constatare rezultă că punctul 2 din dispozitivul Hotărârii din 27 aprilie 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), privește exclusiv subpozițiile cu opt cifre 8701 90 11-8701 90 39 din NC, referitoare la tractoarele agricole și la tractoarele forestiere, noi, întrucât Curtea a interpretat aceste subpoziții în sensul că trebuie să fie considerate relevante pentru clasificarea tarifară a vehiculelor precum cele descrise la punctul 2 menționat, subpoziția specifică, printre acestea, fiind determinată de puterea motorului vehiculului care urmează a fi clasificat. Prin urmare, subpoziția 8701 90 90 referitoare la alte tractoare trebuie să fie exclusă de la clasificarea unor asemenea vehicule.
- 47 Pe de altă parte, trebuie să se constate că vehiculul descris la punctul 2 din anexa la Regulamentul nr. 1051/2009 este analog celui în discuție în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea din 27 aprilie 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), având în vedere descrierea cuprinsă la punctele 26-31 din hotărârea menționată. Această constatare este coroborată cu faptul că unul dintre modelele de vehicule în discuție în litigiul principal din cauza în care s-a pronunțat această hotărâre, și anume modelul KVF-650 4×4, este avut în vedere și în actuala cauză principală. Or, astfel cum s-a arătat la punctul 36 din prezenta hotărâre, vehiculele care se află în prezent în discuție în litigiul principal sunt analoge, fără diferențiere, celui descris la punctul 2 din anexa menționată.
- 48 Prin urmare, din constatările efectuate la punctele 46 și 47 din prezenta hotărâre rezultă că Regulamentul nr. 1051/2009, în măsura în care clasifică vehiculul descris la punctul 2 din anexa la acesta la subpoziția 8701 90 90 din NC, iar nu la una dintre subpozițiile 8701 90 11-8701 90 39 din NC în funcție de puterea motorului acestui vehicul, este incompatibil cu domeniul acestor ultime subpoziții, astfel cum acesta reiese din cuprinsul punctului 2 din dispozitivul Hotărârii din 27 aprilie 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259).
- 49 Obiecțiile invocate de Comisie nu sunt de natură să infirme constatarea lipsei de validitate care trebuie să rezulte în mod normal din această incompatibilitate.

- 50 În această privință, trebuie să se constate, în primul rând, că la punctul 2 din dispozitivul Hotărârii din 27 aprilie 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), Curtea s-a limitat să interpreteze subpozițiile cu opt cifre cuprinse la subpoziția 8701 90 din NC în lumina caracteristicilor vehiculelor descrise de instanța de trimitere, astfel cum a fost solicitată de această instanță prin intermediul celei de a doua întrebări, invitând instanța menționată să efectueze ea însăși clasificarea vehiculelor respective.
- 51 În al doilea rând, nu se poate admite argumentația Comisiei atunci când susține că motivul decisiv pentru clasificarea vehiculului descris la punctul 2 din anexa la Regulamentul nr. 1051/2009 la subpoziția 8701 90 90, și anume că „clasificarea drept tractor agricol sau tractor forestier este exclusă deoarece vehiculul nu are nici priză de putere, nici dispozitiv hidraulic de ridicare și nici troliu”, ar rezulta din notele explicative ale NC, în măsura în care, în ceea ce privește subpozițiile 8701 90 11-8701 90 50, acestea precizează că „tractoarele agricole sunt în general echipate cu un dispozitiv hidraulic care permite ridicarea sau coborârea utilajelor agricole (grape, pluguri etc.), cu o priză de forță ce permite utilizarea puterii motorului pentru a face să funcționeze alte mașini sau scule și cu un dispozitiv de cuplare pentru remorci” și că „tractoarele forestiere se caracterizează, printre altele, prin prezența unui troliu care permite descărcarea/îndepărtarea arborilor”.
- 52 Interesul acestor note explicative este recunoscut de jurisprudența Curții, în sensul că ele aduc o contribuție importantă la interpretarea domeniului de aplicare al diferitor poziții tarifare, fără a avea însă forță juridică obligatorie (a se vedea în acest sens în special Hotărârea din 17 iulie 2014, *Sysmex Europe*, C-480/13, EU:C:2014:2097, punctul 30 și jurisprudența citată).
- 53 În această privință, trebuie să se arate, pe de o parte, că pasajele din notele explicative ale NC la care Comisia face trimitere nu au domeniu absolut. Astfel, în ceea ce privește existența unui dispozitiv hidraulic care să permită ridicarea sau coborârea mașinilor agricole și a unei prize de forță care să permită utilizarea puterii motorului în vederea funcționării altor mașini sau utilaje, în cazul tractoarelor agricole se menționează doar că acestea sunt echipate „în general”. Or, după cum arată instanța de trimitere, din această formulare rezultă că lipsa acestor elemente nu este suficientă pentru a înlătura destinația agricolă a tractoarelor. Explicația dată de Comisie, potrivit căreia această formulare ar corespunde unei răsturnări a sarcinii probei cu privire la destinația vehiculului, nu poate fi reținută. Astfel, acest domeniu nu rezultă din notele explicative respective, aspect coroborat, de altfel, de lipsa, în motivarea clasificării efectuate la punctul 2 din anexa la Regulamentul nr. 1051/2009, a unei constatări potrivit căreia celelalte caracteristici ale vehiculului în cauză nu ar determina destinația sa agricolă.
- 54 Pe de altă parte, conform regulii generale 1, clasificarea se consideră legal determinată atunci când este în concordanță cu textul pozițiilor și al notelor de secțiuni sau de capitole, în afară de celelalte reguli generale, atunci când nu sunt contrare termenilor utilizați în acele poziții și note. Regula generală 6 prevede că clasificarea mărfurilor la subpozițiile unei aceleiași poziții se efectuează, în mod legal, cu respectarea textelor acelor subpoziții și a notelor de subpoziții, precum și, *mutatis mutandis*, cu respectarea celorlalte reguli generale. În sfârșit, din regula generală 3 litera (a) rezultă că, atunci când mărfurile ar putea fi clasificate la două poziții, poziția cea mai specifică trebuie să aibă prioritate față de poziția cu un domeniu de aplicare mai general.
- 55 În speță, este cert că vehiculele utilitare precum cel menționat la punctul 2 din anexa la Regulamentul nr. 1051/2009 trebuie să fie calificate „tractoare”, în sensul subpoziției 8701 90, care privește exclusiv vehiculele utilitare. Diferențierea principală efectuată în cadrul acestei subpoziții se bazează pe destinația, agricolă sau forestieră sau alta, a tractoarelor avute în vedere.
- 56 Conform jurisprudenței Curții, destinația produsului poate să constituie un criteriu obiectiv de clasificare, în măsura în care este inerentă produsului respectiv, caracterul inerent trebuind să poată fi apreciat în funcție de caracteristicile și de proprietățile obiective ale acestuia (Hotărârea din 17 iulie 2014, *Sysmex Europe*, C-480/13, EU:C:2014:2097, punctul 31 și jurisprudența citată).

- 57 În plus, având în vedere conținutul regulii generale 3 litera (a), din moment ce un tractor prezintă asemenea caracteristici obiective, trebuie clasificat la subpoziția cea mai specifică.
- 58 În speță, astfel cum rezultă, de altfel, din notele explicative ale NC, destinația agricolă sau forestieră a tractoarelor poate rezulta din proiectarea acestora și ca urmare a existenței unor dispozitive ori echipamente care le determină destinația de a fi utilizate în cadrul unor exploatații agricole sau horticole, fără a fi necesară efectuarea *a priori* a unei legături între această destinație și existența anumitor dispozitive sau echipamente enumerate limitativ.
- 59 Or, astfel cum reiese din descrierea tipurilor de vehicule menționate în Hotărârea din 27 aprilie 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), care corespunde în esență celei a vehiculului prevăzut la punctul 2 din anexa la Regulamentul nr. 1051/2009, vehiculele menționate în această hotărâre sunt caracterizate, în plus față de capacitatea lor importantă de tractare, de proiectarea lor specială, mai ales în ceea ce privește motorul, anvelopele și suspensia, prin intermediul cărora se urmărește să li se permită să acționeze pe terenuri naturale dificile și să fie conectate cu utilaje care le pot fi atașate prin intermediul unor dispozitive de legătură sau de tractare diverse. Toate aceste caracteristici sunt generale, obiective și vizibile.
- 60 În al treilea rând, este irelevant, după cum menționează Comisia, că tractoarele care au aparent o destinație agricolă sau forestieră să poată face obiectul unei utilizări recreative. Astfel, trebuie amintit că, din moment ce caracteristica obiectivă a unui produs poate fi verificată la momentul acordării liberului de vamă, împrejurarea că poate fi avută în vedere și o altă utilizare a acestui produs nu este de natură să excludă calificarea sa juridică. În vederea clasificării sale vamale, nu este necesar ca acest produs să fie destinat doar sau exclusiv utilizării care corespunde caracteristicii obiective respective. Este suficient ca această utilizare să constituie destinația sa esențială (Hotărârea din 13 iulie 2006, Anagram International, C-14/05, EU:C:2006:465, punctul 26). În orice ipoteză, această obiecție nu poate justifica clasificarea tipurilor de vehicule în cauză la subpoziția 8701 90 90, care, ca și subpozițiile ce aparțin poziției 8701 din NC, se referă la vehicule utilitare.
- 61 În al patrulea și ultimul rând, clasificarea vehiculelor precum cel menționat la punctul 2 din anexa la Regulamentul nr. 1051/2009 la subpozițiile 8701 90 11-8701 90 50 nu are ca efect să conducă la o interpretare a subpoziției 8701 90 90 ca și cum aceasta din urmă nu ar avea conținut. În această privință, este suficient să se constate că notele explicative ale NC referitoare la această din urmă subpoziție menționează, ca exemple de vehicule cuprinse în aceasta, tractoarele pentru lucrări publice și tractoarele cu un singur ax pentru autovehiculele articulate.
- 62 Din toate considerațiile de mai sus rezultă că, adoptând Regulamentul nr. 1051/2009, în măsura în care, prin intermediul său, vehiculul descris la punctul 2 din anexa la acesta este clasificat la subpoziția 8701 90 90 din NC, iar nu la o subpoziție cuprinsă în intervalul 8701 90 11-8701 90 39 care corespunde puterii motorului acestui vehicul, Comisia a modificat, prin reducere, domeniul acestor din urmă subpoziții și, prin urmare, a depășit competențele care i-au fost conferite la articolul 9 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 2658/87 (a se vedea în acest sens în special Hotărârea din 4 martie 2004, Krings, C-130/02, EU:C:2004:122, point 26).
- 63 Prin urmare, trebuie să se răspundă la întrebarea adresată că punctul 2 din anexa la Regulamentul nr. 1051/2009 este lipsit de validitate, în măsura în care vehiculul descris în cuprinsul acestuia este clasificat la subpoziția 8701 90 90 din NC, iar nu la una dintre subpozițiile 8701 90 11-8701 90 39 din NC, care corespunde puterii motorului acestui vehicul.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 64 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, 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 opta) declară:

Punctul 2 din anexa la Regulamentul (CE) nr. 1051/2009 al Comisiei din 3 noiembrie 2009 privind clasificarea anumitor mărfuri în Nomenclatura combinată este lipsit de validitate, în măsura în care vehiculul descris în cuprinsul acestuia este clasificat la subpoziția 8701 90 90 din Nomenclatura combinată, astfel cum a fost modificată prin Regulamentul (CE) nr. 948/2009 al Comisiei din 30 septembrie 2009, iar nu la una dintre subpozițiile 8701 90 11-8701 90 39 din Nomenclatura combinată, care corespunde puterii motorului acestui vehicul.

Semnături