



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a șasea)

22 februarie 2018*

„Trimitere preliminară – Tariful vamal comun – Poziții tarifare – Autovehicule pentru transportul mărfurilor – Subpozițiile 8704 10 10 și 8704 21 91 – Regulamentul (UE) 2015/221 – Validitate”

În cauza C-545/16,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de First-tier Tribunal (Tax Chamber) [Tribunalul de Primă Instanță (Camera fiscală), Regatul Unit], prin decizia din 26 octombrie 2016, primită de Curte la 28 octombrie 2016, în procedura

Kubota (UK) Ltd,

EP Barrus Ltd

împotriva

Commissioners for Her Majesty’s Revenue & Customs,

CURTEA (Camera a șasea),

compusă din domnul J.-C. Bonichot, îndeplinind funcția de președinte de cameră, și domnii S. Rodin (raportor) și E. Regan, judecători,

avocat general: domnul N. Wahl,

grefier: domnul L. Hewlett, administrator principal,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 27 septembrie 2017,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru Kubota (UK) Ltd și EP Barrus Ltd, de V. Sloane, barrister, și de S. Cock;
- pentru guvernul Regatului Unit, de C. Crane și de M. Fell, în calitate de agenți;
- pentru Comisia Europeană, de A. Caeiros și de J. Hradil, în calitate de agenți,

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

* Limba de procedură: engleza.

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea pozițiilor 8704 10 10 și 8704 21 91 din Nomenclatura combinată care figurează în anexa I la Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 al Consiliului din 23 iulie 1987 privind Nomenclatura tarifară și statistică și Tariful vamal comun (JO 1987, L 256, p. 1, Ediție specială, 02/vol. 4, p. 3), în versiunea care rezultă din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 927/2012 al Comisiei din 9 octombrie 2012 (JO 2012, L 304, p. 1) (denumită în continuare „NC”), precum și validitatea Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/221 al Comisiei din 10 februarie 2015 privind clasificarea anumitor mărfuri în Nomenclatura combinată (JO 2015, L 37, p. 1).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Kubota (UK) Ltd și EP Barrus Ltd, pe de o parte, și Commissioners for Her Majesty’s Revenue & Customs (Administrația fiscală și vamală, Regatul Unit), pe de altă parte, în legătură cu clasificarea tarifară a anumitor autovehicule pentru transportul mărfurilor, importate de aceste societăți în Uniunea Europeană.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

- 3 Articolul 2 din Regulamentul (CEE) nr. 2913/92 al Consiliului din 12 octombrie 1992 de instituire a Codului Vamal Comunitar (JO 1992, L 302, p. 1, Ediție specială, 02/vol. 5, p. 58) prevede:

„(1) În cazul în care nu există dispoziții contrare, fie în conformitate cu convențiile internaționale sau cu practicile cutumiare cu întindere geografică sau economică limitată, fie în conformitate cu măsurile autonome ale Comunității, reglementările vamale comunitare se aplică uniform pe întregul teritoriu vamal al Comunității.

(2) Anumite dispoziții ale reglementărilor vamale se pot aplica și în afara teritoriului vamal al Comunității, fie prin norme care reglementează domenii specifice, fie prin convenții internaționale.”
- 4 Articolul 12 alineatul (6) primul paragraf din acest regulament prevede:

„Titularul informațiilor tarifare obligatorii care încetează să mai fie valabile în temeiul alineatului (5) litera (a) punctul (ii) sau (iii) sau litera (b) punctul (ii) sau (iii) poate continua să utilizeze aceste informații șase luni de la data publicării sau notificării, cu condiția ca el să fi încheiat contracte obligatorii de cumpărare sau vânzare a mărfurilor în cauză pe baza informațiilor obligatorii înainte ca măsura tarifară să fie adoptată. Cu toate acestea, în cazul produselor pentru care se prezintă un certificat de import, [de] export sau de fixare în avans în timpul îndeplinirii formalităților vamale, perioada de șase luni este înlocuită cu perioada de valabilitate a certificatului.”
- 5 NC, instituită prin Regulamentul nr. 2658/87, este întemeiată pe Sistemul armonizat de denumire și codificare a mărfurilor (denumit în continuare „SA”), elaborat de Consiliul de Cooperare Vamală, devenit Organizația Mondială a Vănilor (OMV), și instituit prin Convenția internațională privind Sistemul armonizat de denumire și codificare a mărfurilor, încheiată la Bruxelles la 14 iunie 1983. Această convenție a fost aprobată, împreună cu Protocolul de modificare a acesteia din 24 iunie 1986, în numele Comunității Economice Europene, prin Decizia 87/369/CEE a Consiliului din 7 aprilie 1987 (JO 1987, L 198, p. 1, Ediție specială, 02/vol. 3, p. 199).

- 6 Partea I din NC cuprinde un ansamblu de dispoziții preliminare. În cuprinsul secțiunii I din această parte, consacrată regulilor generale, subsecțiunea A, intitulată „Reguli generale pentru interpretarea [NC]”, prevede:

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

[...]

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. Cu toate acestea, în cazul în care două sau mai multe poziții se referă fiecare numai la o parte din[tre] materialele care compun un produs amestecat sau un articol compozit sau numai la o parte dintre articolele mărfurilor prezentate în seturi, condiționate pentru vânzarea cu amănuntul, aceste poziții se consideră, în raport cu produsul sau articolul, la fel de specifice, chiar dacă una dintre poziții oferă o descriere mai precisă sau mai completă;

[...]”

- 7 Poziția 8704 din NC este structurată astfel:

„8704	Autovehicule pentru transportul mărfurilor:
8704 10	– Basculante concepute pentru a fi utilizate în afara drumurilor publice
8704 10 10	– – Cu motor cu piston cu aprindere prin compresie (diesel sau semidiesel) sau prin scânteie
8704 10 90	– – Altele
	– Altele, cu motor cu piston cu aprindere prin compresie (diesel sau semidiesel):
8704 21	– – Cu o greutate în sarcină maximă de maximum 5 t;
[...]	[...]
	– – – – Cu motoare cu o capacitate cilindrică de maximum 2 500 cm ³ ;
8704 21 91	– – – – – Noi
[...]	[...]”

- 8 Anexa la Regulamentul 2015/221, adoptat în temeiul articolului 9 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 2658/87, clasifică mărfurile desemnate în coloana (1) a tabelului care figurează în anexa la acest regulament sub codul NC corespunzător menționat în coloana (2), în conformitate cu motivele indicate în coloana (3) din tabelul respectiv. Această anexă are următorul cuprins:

„Descrierea mărfurilor	Clasificare (Cod NC)	Motive
(1)	(2)	(3)
<p>Un autovehicul nou utilitar cu tracțiune integrală, echipat cu motor cu piston cu aprindere prin compresie (diesel), cu o capacitate cilindrică de 720 cm³, cu o greutate netă (inclusiv fluidele) de aproximativ 630 kg, cu o capacitate de remorcare fără frână de 750 kg și cu dimensiuni de aproximativ 300 × 160 cm.</p> <p>Autovehiculul are o cabină deschisă cu două locuri (inclusiv locul șoferului), echipată cu un cadru de protecție complet în caz de răsturnare, o platformă pentru încărcat marfa constituită dintr-un cadru rezistent din oțel cu o benă basculantă robustă cu fundul plat, cu un mecanism de basculare manuală și cu o capacitate de 0,4 m³ sau de aproximativ 400 kg</p> <p>Autovehiculul are o gardă la sol înaltă (27 cm) și un ampatament de 198 cm.</p> <p>Este echipat cu pneuri de teren care nu se încarcă cu pământ, frâne pe discuri umede, un dispozitiv de cuplare și un cârlig frontal. Autovehiculul are o viteză limitată de 25 km/h și o capacitate de frânare ridicată.</p> <p>Autovehiculul este destinat utilizării pe orice tip de teren, în special pe un teren foarte accidentat. Autovehiculul este prezentat spre utilizare pentru o serie de activități, de exemplu, împingerea, tractarea remorcilor, deplasarea animalelor, transportul plantelor, al lăzilor, al apei și al echipamentelor, transportul munițiilor și transportul furajelor pentru animale.</p>	8704 21 91	<p>Clasificarea se stabilește pe baza regulilor generale 1 și 6 de interpretare a Nomenclaturii combinate, precum și pe baza textului codurilor NC 8704, 8704 21 și 8704 21 91.</p> <p>Autovehiculul este conceput ca un autovehicul multifuncțional, care poate fi folosit pentru mai multe activități în medii diferite. Acesta are caracteristicile obiective ale autovehiculelor pentru transportul mărfurilor de la poziția 8704 (a se vedea, de asemenea, avizele de clasificare 8704 31/3 și 8704 90/1 ale Sistemului armonizat).</p> <p>Autovehiculul nu este o autobasculantă concepută pentru a fi utilizată în afara drumurilor publice. Nu este un autovehicul de construcție robustă cu corp basculant sau cu platformă cu trapă, destinat transportului materialelor excavate sau al altor materiale (a se vedea, de asemenea, notele explicative ale Sistemului armonizat aferente poziției 8704, al șaselea paragraf punctul 1). Clasificarea la subpoziția 8704 10 este deci exclusă.</p> <p>Prin urmare, produsul trebuie clasificat la codul NC 8704 21 91 ca autovehicul nou pentru transportul mărfurilor.”</p>

- 9 Notele explicative ale Nomenclaturii combinate a Uniunii Europene din 6 mai 2011 (JO 2011, C 137, p. 1, denumite în continuare „Notele explicative ale NC”), prevăd, în ceea ce privește codul 8704:

„8704	<p>Autovehicule pentru transportul mărfurilor</p> <p>Nota explicativă aferentă poziției 8703 se aplică <i>mutatis mutandis</i>.</p> <p>Pentru definiția cilindreei, a se vedea notele explicative ale Sistemului armonizat aferente subpozițiilor 8407 31, 8407 32, 8407 33 și 8407 34.</p> <p>Se clasifică la această poziție vehiculele de teren cu tracțiune pe patru roți și șasiu articulat, în care partea anterioară este echipată cu un motor diesel și o cabină în care se află organele de comandă. Partea din spate este compusă din șasiu, cu două roți, fără echipament, dar concepute pentru a fi prevăzute cu diverse echipamente.</p> <p>Nu se clasifică la această poziție acele vehicule care sunt prevăzute cu un echipament pentru agricultură sau un echipament pentru utilizări speciale (poziția 8705).</p>					
8704 10 10 și 8704 10 90	<p>Basculante concepute pentru a fi utilizate în afara rețelelor rutiere</p> <table border="1" data-bbox="632 712 1279 1449"> <tr> <td data-bbox="632 712 960 1093">1.</td> <td data-bbox="960 712 1279 1093"> <p>La aceste subpoziții se clasifică la aceste coduri vehiculele echipate cu o benă basculantă în față, în spate sau cu fund mobil, special concepute pentru transportul nisipului, al pietrișului, al pământului, al pietrelor etc., destinate a fi utilizate în cadrul carierelor, al minelor sau al șantierelor de construcții, al aeroporturilor și al porturilor, precum și la amenajarea străzilor. Imaginile de mai jos prezintă diferite tipuri de basculante.</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="632 1093 960 1449">2.</td> <td data-bbox="960 1093 1279 1449"> <p>La aceste subpoziții se clasifică, de asemenea, vehiculele de mai mici dimensiuni, de tipul utilizat pe șantier pentru transportul pământului, al molozului, al cimentului, al betonului etc. Acestea au un șasiu fix sau articulat și tracțiune pe două sau patru roți, bena fiind situată deasupra unui ax și locul conducătorului deasupra altui ax. Locul conducătorului nu este, în general, acoperit de o cabină.”</p> </td> </tr> </table>		1.	<p>La aceste subpoziții se clasifică la aceste coduri vehiculele echipate cu o benă basculantă în față, în spate sau cu fund mobil, special concepute pentru transportul nisipului, al pietrișului, al pământului, al pietrelor etc., destinate a fi utilizate în cadrul carierelor, al minelor sau al șantierelor de construcții, al aeroporturilor și al porturilor, precum și la amenajarea străzilor. Imaginile de mai jos prezintă diferite tipuri de basculante.</p>	2.	<p>La aceste subpoziții se clasifică, de asemenea, vehiculele de mai mici dimensiuni, de tipul utilizat pe șantier pentru transportul pământului, al molozului, al cimentului, al betonului etc. Acestea au un șasiu fix sau articulat și tracțiune pe două sau patru roți, bena fiind situată deasupra unui ax și locul conducătorului deasupra altui ax. Locul conducătorului nu este, în general, acoperit de o cabină.”</p>
1.	<p>La aceste subpoziții se clasifică la aceste coduri vehiculele echipate cu o benă basculantă în față, în spate sau cu fund mobil, special concepute pentru transportul nisipului, al pietrișului, al pământului, al pietrelor etc., destinate a fi utilizate în cadrul carierelor, al minelor sau al șantierelor de construcții, al aeroporturilor și al porturilor, precum și la amenajarea străzilor. Imaginile de mai jos prezintă diferite tipuri de basculante.</p>					
2.	<p>La aceste subpoziții se clasifică, de asemenea, vehiculele de mai mici dimensiuni, de tipul utilizat pe șantier pentru transportul pământului, al molozului, al cimentului, al betonului etc. Acestea au un șasiu fix sau articulat și tracțiune pe două sau patru roți, bena fiind situată deasupra unui ax și locul conducătorului deasupra altui ax. Locul conducătorului nu este, în general, acoperit de o cabină.”</p>					

Notele explicative ale SA

- 10 În temeiul articolului 6 alineatul (1) din convenția internațională menționată la punctul 5 din prezenta hotărâre, un comitet denumit „Comitetul Sistemului armonizat”, compus din reprezentanți ai fiecărei părți contractante, a fost instituit în cadrul Consiliului de Cooperare Vamală. Misiunea sa constă, printre altele, în a propune modificări la convenția menționată și în a redacta note explicative (denumite în continuare „Notele explicative ale SA”), avize de clasificare și alte avize pentru interpretarea SA.

11 Notele explicative ale SA sunt redactate după cum urmează, în ceea ce privește subpoziția 8704 10:

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

- o benă din tablă de oțel extrem de dură a cărei parte din față se extinde deasupra cabinei conducătorului pentru a asigura protecția acestuia și a cărei platformă se ridică în tot sau în parte spre partea din spate;
- în unele cazuri, o semicabină a conducătorului;
- lipsa suspensiei pe osii;
- un dispozitiv de frânare consolidat;
- o viteză maximă și o rază de acțiune limitate;
- anvelope specifice pentru deplasarea pe teren alunecos;
- raportul greutate netă/sarcină utilă nu depășește 1:1,6, ca urmare a robusteții vehiculului;
- o benă poate fi eventual încălzită cu ajutorul gazelor de eșapament pentru a evita lipirea sau înghețarea materialelor.

Cu toate acestea, trebuie subliniat că anumite basculante sunt în mod special concepute pentru a fi utilizate în mine sau în tuneluri, cum este cazul celor prevăzute cu benă cu fund mobil. Acestea prezintă unele dintre caracteristicile enunțate mai sus, dar nu sunt prevăzute cu cabină, iar bena nu este prelungită printr-un fel de acoperiș de protecție.”

Litigiul principal și întrebările preliminare

12 În urma unei decizii a Upper Tribunal (Tax and Chancery Chamber) [Tribunalul Superior (Camera fiscală și a cancelariei), Regatul Unit], administrația fiscală și vamală a eliberat, la cererea reclamantelor din litigiul principal, informații tarifare obligatorii (denumite în continuare „ITO”), clasificând unele dintre autovehiculele pentru transportul mărfurilor pe care acestea le importau în categoria basculantelor de la subpoziția 8704 10.

13 În cursul anului 2014, Comitetul Codului Vamal a procedat la o examinare a clasificării anumitor vehicule utilitare, examinare motivată, potrivit instanței de trimitere, prin decizia Upper Tribunal (Tax and Chancery Chamber) [Tribunalul Superior (Camera fiscală și a cancelariei)]. În urma acestei examinări, Comisia Europeană a adoptat Regulamentul 2015/221, care clasifică vehiculele de tip similar vehiculelor în discuție în litigiul principal la subpoziția 8704 21 91. Acest comitet a pus în aplicare regulamentul menționat, iar administrația fiscală și vamală a informat reclamantele din litigiul principal cu privire la revocarea ITO.

14 Reclamantele din litigiul principal au contestat această revocare în fața instanței de trimitere invocând două motive. Prin intermediul primului motiv, acestea au susținut că Regulamentul 2015/221 nu este aplicabil vehiculelor pe care le importă și, prin intermediul celui de al doilea, că acest regulament nu este valid în măsura în care clasifică vehiculul vizat în anexa sa la subpoziția 8704 21 91.

- 15 După ce a constatat că Regulamentul 2015/221 se aplică vehiculelor în discuție în litigiul principal, instanța de trimitere consideră că argumentele reclamantelor din litigiul principal care pun în discuție validitatea acestui regulament nu sunt lipsite de orice teme.
- 16 În aceste condiții, First-tier Tribunal (Tax Chamber) [Tribunalul de Primă Instanță (Camera fiscală), Regatul Unit] a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:
- „1) Regulamentul [2015/221] este lipsit de validitate în măsura în care clasifică vehiculele pe care le vizează la poziția NC 8704 21 91, iar nu la poziția NC 8704 10?
- 2) În special, Regulamentul [2015/221] este lipsit de validitate în măsura în care restrânge în mod nejustificat domeniul de aplicare al subpoziției 8704 10; ia în considerare factori inadmisibili, este lipsit de coerență internă, nu ține seama în mod corespunzător de notele explicative, de pozițiile din NC și de regulile generale de interpretare a NC și/sau nu ține seama de cerințele relevante identificate în jurisprudența [Curții] în ceea ce privește poziția 8704 10?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la admisibilitate

- 17 Cu titlu introductiv, Comisia pune în discuție admisibilitatea întrebărilor preliminare, întrucât problema validității Regulamentului 2015/221 ar fi de natură pur ipotetică. Astfel, motivele pentru care ITO în discuție în litigiul principal au fost revocate de administrația fiscală și vamală nu ar fi clare, din moment ce reclamantele din litigiul principal puteau continua, în temeiul dispozițiilor articolului 2 din acest regulament coroborate cu cele ale articolului 12 alineatul (6) din Regulamentul nr. 2913/92, să le invoce până la data de 5 iunie 2015.
- 18 În această privință, trebuie amintit încă de la bun început că, în temeiul unei jurisprudențe constante a Curții, în cadrul procedurii prevăzute la articolul 267 TFUE, este numai de competența instanței naționale sesizate cu soluționarea litigiului și care trebuie să își asume răspunderea pentru hotărârea judecătorească ce urmează a fi pronunțată să aprecieze, luând în considerare particularitățile cauzei, atât necesitatea, cât și relevanța întrebărilor pe care le adresează Curții. În consecință, întrucât întrebările adresate au ca obiect interpretarea dreptului Uniunii, Curtea este, în principiu, obligată să se pronunțe (Hotărârea din 26 ianuarie 2017, Banco Primus, C-421/14, EU:C:2017:60, punctul 29 și jurisprudența citată).
- 19 Astfel, în cadrul procedurii de cooperare dintre Curte și instanțele naționale instituite la articolul 267 TFUE, întrebările privind dreptul Uniunii beneficiază de o prezumție de relevanță. Curtea nu poate refuza să se pronunțe asupra unei întrebări preliminare adresate de o instanță națională, în sensul articolului 267 TFUE, decât atunci când, în special, cerințele privind conținutul cererii de decizie preliminară care figurează la articolul 94 din Regulamentul de procedură al Curții nu sunt respectate sau atunci când este evident că interpretarea sau aprecierea validității unei norme de drept al Uniunii, solicitată de instanța națională, nu are nicio legătură cu realitatea sau cu obiectul litigiului principal ori atunci când problema este de natură ipotetică (Hotărârea din 28 martie 2017, Rosneft, C-72/15, EU:C:2017:236, punctul 50 și jurisprudența citată).
- 20 În speță, deși nu reiese din dosarul aflat la dispoziția Curții că obiectul litigiului principal privește interpretarea sau aplicabilitatea articolului 2 din Regulamentul 2015/221, nu este mai puțin adevărat că reclamantele din litigiul principal contestă, prin intermediul celui de al doilea motiv al acțiunii lor, validitatea acestui regulament, în măsura în care acesta clasifică mărfurile pe care le vizează la

subpoziția 8704 21 91 din NC. Or, instanța de trimitere, care consideră că vehiculele în discuție în litigiul principal intră în domeniul de aplicare al regulamentului menționat, este de părere că un răspuns al Curții cu privire la validitatea acestuia este necesar pentru soluționarea respectivului litigiu.

- 21 În aceste condiții, întrucât problema ridicată de întrebările preliminare nu este de natură ipotetică, acestea sunt admisibile.

Cu privire la fond

- 22 Prin intermediul primei și al celei de a doua întrebări, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere ridică în esență problema validității Regulamentului 2015/221.
- 23 Trebuie amintit cu titlu introductiv că, potrivit jurisprudenței Curții, Consiliul Uniunii Europene a conferit Comisiei, care acționează în cooperare cu experții vamali din statele membre, o largă putere de apreciere pentru a preciza conținutul pozițiilor tarifare care sunt avute în vedere la clasificarea anumitor mărfuri. Totuși, prerogativa Comisiei de a adopta măsuri vizate la articolul 9 din Regulamentul nr. 2658/87 nu o autorizează să modifice conținutul și nici domeniul de aplicare ale pozițiilor tarifare (Hotărârea din 4 martie 2004, Krings, C-130/02, EU:C:2004:122, punctul 26 și jurisprudența citată).
- 24 În speță, trebuie să se examineze dacă Comisia, prin faptul că a procedat la clasificarea tarifară a vehiculului desemnat în coloana (1) din tabelul care figurează în anexa la Regulamentul 2015/221 la subpoziția 8704 21 91, iar nu la subpoziția 8704 10, a modificat conținutul acestor două subpoziții tarifare.
- 25 În această privință, dintr-o jurisprudență constantă a Curții rezultă că, în interesul securității juridice și al facilității controalelor, criteriul decisiv pentru clasificarea tarifară a mărfurilor trebuie căutat, în general, în caracteristicile și în proprietățile lor obiective, astfel cum au fost definite în formularea poziției din NC și în notele de secțiune sau de capitol (Hotărârea din 27 aprilie 2006, Kawasaki Motors Europe, C-15/05, EU:C:2006:259, punctul 38, Hotărârea din 29 octombrie 2009, Dinter și Europol Frost-Food, C-522/07 și C-65/08, EU:C:2009:663, punctul 29, precum și Hotărârea din 22 decembrie 2010, Premis Medical, C-273/09, EU:C:2010:809, punctul 42).
- 26 În plus, destinația produsului poate constitui un criteriu obiectiv de clasificare, cu condiția să fie specifică produsului respectiv, caracterul inerent trebuind să poată fi apreciat în funcție de caracteristicile și de proprietățile obiective ale acestuia (Hotărârea din 22 martie 2017, GROFA și alții, C-435/15 și C-666/15, EU:C:2017:232, punctul 40).
- 27 În speță, astfel cum rezultă din însuși textul coloanei (1) din tabelul care figurează în anexa la Regulamentul 2015/221 privind subpoziția 8704 21 91, vehiculul vizat de acesta este un vehicul utilitar nou, cu tracțiune integrală, cu o greutate netă de aproximativ 630 kg, cu o capacitate de remorcare fără frână de 750 kg și cu dimensiuni de aproximativ 300 × 160 cm. Acest vehicul are o cabină deschisă cu două locuri, echipată cu un cadru de protecție complet în caz de răsturnare, cu o benă basculantă consolidată cu o platformă pentru încărcare constituită dintr-un cadru rezistent din oțel, precum și cu un mecanism de basculare manuală. Echipat cu pneuri de teren, cu un dispozitiv de cuplare și cu un cârlig frontal, vehiculul are o viteză limitată la 25 km/h și o capacitate de frânare ridicată. Acesta este conceput pentru a fi utilizat pe orice tip de teren, în special pe terenuri foarte accidentate. Vehiculul este prezentat în vederea utilizării pentru o serie întreagă de funcții, precum împingerea sau tractarea remorcilor, deplasarea animalelor, transportul plantelor, al cutiilor, al apei și al materialelor, transportul munițiilor sau al alimentelor pentru animale.

- 28 Trebuie amintit că mărfurile care se clasifică la subpoziția 8704 10 sunt, în conformitate cu însuși textul acesteia, „basculante[le] concepute pentru a fi utilizate în afara rețelelor rutiere”. Prin urmare, acest text presupune că un vehicul trebuie să îndeplinească două condiții pentru a putea fi clasificat la această subpoziție, și anume de a fi o basculantă și de a fi conceput pentru a fi utilizat în afara rețelelor rutiere (Hotărârea din 16 septembrie 2004, DFDS, C-396/02, EU:C:2004:536, punctul 31).
- 29 Astfel cum Comisia însăși confirmă, vehiculul vizat de Regulamentul 2015/221 îndeplinește condiția privind utilizarea în afara rețelelor rutiere, întrucât este echipat cu anvelope de teren, iar viteza sa este limitată la 25 km/h.
- 30 Rămâne să se determine dacă un astfel de vehicul îndeplinește și condiția privind calitatea de basculantă.
- 31 În această privință, trebuie amintit că subpoziția 8704 10 din NC este o poziție specifică vehiculelor special concepute pentru transportul și pentru descărcarea de materiale diverse în afara rețelelor rutiere (a se vedea în acest sens Hotărârea din 11 ianuarie 2007, B.A.S. Trucks, C-400/05, EU:C:2007:22, punctul 36) și că o caracteristică esențială a basculantelor este de a avea o benă basculantă sau un fund mobil care să permită transportul acestor materiale (a se vedea în acest sens Hotărârea din 16 septembrie 2004, DFDS, C-396/02, EU:C:2004:536, punctul 32).
- 32 În plus, potrivit notelor explicative ale NC, se clasifică la pozițiile 8704 10 10 și 8704 10 90, printre altele, vehiculele special concepute pentru transportul nisipului, al pietrișului, al pământului, al pietrelor, mai exact al materialelor în vrac, destinate a fi utilizate în cadrul carierelor, al minelor sau al șantierelor de construcții, al aeroporturilor și al porturilor, precum și la amenajarea străzilor.
- 33 Prin urmare, trebuie să se examineze dacă vehiculul vizat de Regulamentul 2015/221 este special conceput pentru o astfel de utilizare specifică.
- 34 În această privință, din însuși textul acestui regulament reiese că un asemenea vehicul este echipat cu o cabină deschisă și cu o benă basculantă cu o capacitate de 0,4 m³ sau de aproximativ 400 kg.
- 35 Astfel, vehiculul vizat de Regulamentul 2015/221, din cauza robusteții sale slabe, a capacității sale de încărcare limitate și a cabinei sale deschise fără protecția conducătorului auto față de materialele în vrac, este prezentat în vederea utilizării pentru o serie de funcții de transport al unor elemente diverse, precum plante sau animale, materiale, cutii sau muniții.
- 36 În plus, acest vehicul, din cauza caracteristicilor sale tehnice și a proprietăților sale obiective, nu poate fi asimilat vehiculelor care se clasifică la subpoziția 8704 10, întrucât nu prezintă robustețea necesară unei utilizări pe șantiere de construcție, caracteristică inerentă basculantelor (a se vedea în acest sens Hotărârea din 11 ianuarie 2007, B.A.S. Trucks, C-400/05, EU:C:2007:22, punctul 35).
- 37 În consecință, faptul că un astfel de vehicul are o benă basculantă care îi permite, în mod accesoriu, să transporte cantități mici de materiale în vrac nu pune în discuție temeinicia clasificării sale la subpoziția 8704 21 91.
- 38 În sfârșit, după cum s-a amintit la punctul 23 din prezenta hotărâre, Comisia dispune de o largă putere de apreciere pentru a preciza conținutul pozițiilor tarifare.
- 39 Întrucât din analiza dosarului prezentat Curții nu a reieșit niciun motiv de nevaliditate, Regulamentul 2015/221 a clasificat în mod întemeiat vehiculul descris la subpoziția 8704 21 91, iar nu la subpoziția 8704 10.
- 40 În consecință, trebuie să se răspundă la întrebările adresate că examinarea acestora nu a evidențiat niciun element de natură să afecteze validitatea regulamentului.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 41 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 șasea) declară:

Examinarea întrebărilor adresate nu a evidențiat niciun element de natură să afecteze validitatea Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/221 al Comisiei din 10 februarie 2015 privind clasificarea anumitor mărfuri în Nomenclatura combinată.

Semnături