



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a zecea)

26 mai 2016*

„Trimitere preliminară — Tariful vamal comun — Clasificare tarifară — Nomenclatura combinată — Secțiunea a XVII-a — Mijloace de transport și echipamente auxiliare — Capitolul 87 — Vehicule terestre, altele decât materialul rulant de cale ferată și tramvai; părți și accesorii ale acestora — Pozițiile 8703 și 8713 — Vehicule cu motor electric alimentat de o baterie — Noțiunea «persoane invalide»”

În cauza C-198/15,

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 martie 2015, primită de Curte la 29 aprilie 2015, în procedura

Invamed Group Ltd,

Invacare UK Ltd,

Days Healthcare Ltd,

Electric Mobility Euro Ltd,

Medicare Technology Ltd,

Sunrise Medical Ltd,

Invacare International SARL

împotriva

Commissioners for Her Majesty's Revenue & Customs,

CURTEA (Camera a zecea),

compusă din domnul F. Biltgen, președinte de cameră, și domnii A. Borg Barthet și E. Levits (raportor), judecători,

avocat general: domnul M. Wathelet,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

* Limba de procedură: engleza.

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru Invamed Group Ltd, Invacare UK Ltd, Days Healthcare Ltd, Electric Mobility Euro Ltd, Medicare Technology Ltd, Sunrise Medical Ltd și Invacare International SARL, de G. Gillham, tax adviser, asistat de J. White, barrister;
- pentru guvernul italian, de G. Palmieri, în calitate de agent, asistată de G. Albenzio, avvocato dello Stato;
- pentru guvernul Regatului Unit, de S. Simmons, în calitate de agent, asistată de K. Beal, QC;
- pentru Comisia Europeană, de L. Flynn 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

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea pozițiilor 8703 și 8713 din Nomenclatura combinată (denumită în continuare „NC”), care figurează în anexa I la Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 al Consiliului din 23 iulie 1987 privind Nomenclatura tarifară și statistică și Tariful vamal comun (JO 1987, L 256, p. 1, Ediție specială, 02/vol. 4, p. 3), astfel cum a fost modificată prin Regulamentul (CE) nr. 1810/2004 al Comisiei din 7 septembrie 2004 (JO 2004, L 327, p. 1) (denumit în continuare „Regulamentul nr. 2658/87”).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Invamed Group Ltd, Invacare UK Ltd, Days Healthcare Ltd, Electric Mobility Euro Ltd, Medicare Technology Ltd, Sunrise Medical Ltd și Invacare International SARL, pe de o parte, și Commissioners for Her Majesty’s Revenue & Customs (administrația fiscală și vamală, denumită în continuare „administrația fiscală”), pe de altă parte, în legătură cu clasificarea tarifară a scuterelor electrice pentru persoane cu mobilitate redusă.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

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

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

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

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

[...]”

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

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

8703 10 - Vehiculele special proiectate pentru a se deplasa pe zăpadă; vehicule speciale pentru transportul persoanelor pe terenurile de golf și vehicule similare:

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

8703 10 18 - - Altele

[...]

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

8713 10 00 - Fără mecanism de propulsie

8713 90 00 – Altele”

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

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

„8713 Scaune cu roțile și alte vehicule pentru invalizi, chiar cu motor sau cu alt mecanism de propulsie:

8713 90 00 Altele

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

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

- o lățime maximă de 80 cm;
- două perechi de roți în contact cu solul;
- amenajări speciale pentru a ajuta invalizii (de exemplu rezemătoare pentru tălpi pentru sprijinirea picioarelor).

Aceste vehicule pot avea:

- o pereche de roți suplimentară (împotriva răsturnării);
- direcția și celelalte elemente de control (de exemplu manetă de comandă) ușor de manevrat; aceste elemente de control sunt, în general, fixate pe una din rezemătorile pentru brațe; nu se prezintă niciodată sub forma unei coloane de direcție distincte și reglabile.

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



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



”

Litigiul principal și întrebarea preliminară

- 8 Între anul 2004 și anul 2007, reclamantele au depus declarații de punere în liberă circulație pentru anumite scutere pentru persoane cu mobilitate redusă (*mobility scooter*) importate în Regatul Unit. Aceste scutere au fost declarate la poziția 8713 din NC ca fiind „scaune cu roțile și alte vehicule pentru invalizi, chiar cu motor sau cu alt mecanism de propulsie”. Conform clasificării de la această poziție, scuterele respective au fost puse în liberă circulație fără perceperea unor taxe vamale și în schimbul plății unei cote reduse a impozitului pe cifra de afaceri la import.
- 9 În urma unui control fiscal, administrația fiscală a clasificat scuterele menționate la poziția 8703 din NC, ca fiind „autoturisme și alte autovehicule, proiectate în principal pentru transportul persoanelor (altele decât cele de la poziția 8702), inclusiv mașinile de tip «break» și mașinile de curse”.
- 10 Între 24 aprilie 2007 și 3 iulie 2008, administrația fiscală a transmis societăților menționate rectificări corespunzătoare taxelor vamale și impozitului pe cifra de afaceri aferente mărfurilor în cauză, în cuantum total de 6 479 007 lire sterline (GBP) (aproximativ 9 114 450 de euro).
- 11 Reclamantele au formulat o acțiune împotriva deciziilor de rectificare la First-tier Tribunal (Tax Chamber) [Tribunalul de Primă Instanță (Camera fiscală), Regatul Unit]. Ele arată că scuterele în litigiu trebuie să fie clasificate la poziția 8713 din NC, pentru motivul, printre altele, că expresia „pentru invalizi” de la această poziție nu înseamnă „exclusiv pentru invalizi”.
- 12 Potrivit instanței de trimitere, scuterele electrice menționate sunt propulsate de motoare electrice alimentate de o baterie. Fiecare model dispune de următoarele elemente: un scaun pentru o persoană (care este mai mare și a cărui tapițerie este mai luxoasă în cazul modelelor de scutere mai mari), un ghidon cu o manetă de comandă cu un dispozitiv „wig wag”, o platformă care conectează roțile din față și din spate, care permite urcarea pe scuter și pe care pot fi puse picioarele în timpul unei călătorii, și patru roți (două în spate și două în față) sau trei roți (două în spate și una în față). Majoritatea scaunelor dispun de rezemătoare pentru brațe, mobile și reglabile, iar multe scaune pot fi reglate pe înălțime și se pot roti la 360 de grade.
- 13 Instanța de trimitere pornește de la premisa că elemente importante pledează în favoarea clasificării scuterelor în cauză la poziția 8713 din NC. Cu toate acestea, ea are unele îndoieli cu privire la o astfel de clasificare.
- 14 În aceste condiții, First-tier Tribunal (Tax Chamber) [Tribunalul de Primă Instanță (Camera fiscală)] a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Termenii «pentru invalizi» înseamnă «numai» pentru invalizi?

2) Care este semnificația termenului «invalizi», în special:

- (a) Semnificația sa este limitată la persoane care au o invaliditate în plus față de limitarea capacității lor de a merge sau de a merge cu ușurință sau include doar persoane a căror unică limitare vizează capacitatea lor de a merge sau de a merge cu ușurință?
- (b) Termenul «invalid» denotă mai mult decât o limitare marginală a unei anumite capacități?
- (c) O limitare temporară, precum cea rezultată în urma fracturării unui picior, poate să constituie o invaliditate?

3) Notele explicative la Nomenclatura combinată din 4 ianuarie 2005, prin excluderea scuterelor echipate cu coloane de direcție separate, modifică semnificația poziției 8713 din NC?

4) Posibilitatea utilizării unui vehicul de către o persoană care nu este invalidă afectează clasificarea tarifară dacă se poate spune că vehiculul menționat are caracteristici speciale care atenuează efectele unei invalidități?

- 5) Dacă posibilitatea de utilizare de către persoanele valide este un factor relevant, în ce măsură ar trebui ca dezavantajele unei astfel de utilizări să fie, de asemenea, relevante în determinarea unei astfel de posibilități?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima, la a treia și la a patra întrebare

- 15 Prin intermediul primei, al celei de a treia și al celei de a patra întrebări, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă poziția 8713 din NC trebuie interpretată în sensul că expresia „pentru invalizi” înseamnă că produsul este destinat numai invalizilor, dacă faptul că un vehicul poate fi utilizat de persoane care nu sunt invalide nu afectează clasificarea acestui vehicul la poziția 8713 din NC și dacă, în cazul acestei clasificări, notele explicative la NC pot modifica domeniul de aplicare al poziției 8713 din NC.
- 16 În această privință, este necesar să se amintească, pe de o parte, că, atunci când Curtea este sesizată cu o trimitere preliminară în materia clasificării tarifare, funcția sa constă în a oferi clarificări instanței naționale cu privire la criteriile a căror punere în aplicare îi va permite acesteia din urmă să clasifice în mod corect produsele în cauză în NC, mai degrabă, decât în a efectua ea însăși clasificarea respectivă, iar aceasta cu atât mai mult cu cât Curtea nu dispune în mod necesar de toate elementele indispensabile în această privință. Astfel, instanța națională ar fi, în orice caz, mai bine plasată pentru a efectua respectiva clasificare (Hotărârea din 7 noiembrie 2002, Lohmann și Medi Bayreuth, C-260/00-C-263/00, EU:C:2002:637, punctul 26, precum și Hotărârea din 16 februarie 2006, Proxxon, C-500/04, EU:C:2006:111, punctul 23).
- 17 Totuși, pentru a oferi acesteia un răspuns util, Curtea poate, într-un spirit de cooperare cu instanțele naționale, să îi furnizeze toate indicațiile pe care le consideră necesare (a se vedea Hotărârea din 22 decembrie 2010, Lecson Elektromobile, C-12/10, EU:C:2010:823, punctul 15 și jurisprudența citată).
- 18 Trebuie arătat, pe de altă parte, că, potrivit unei jurisprudențe constante, în vederea garantării securității juridice și a facilitării controalelor, criteriul decisiv pentru clasificarea tarifară a mărfurilor trebuie să aibă în vedere, în general, caracteristicile și proprietățile obiective ale acestora, astfel cum sunt definite de textul poziției din NC și de notele de secțiuni sau de capitole (a se vedea în special Hotărârea din 16 septembrie 2004, DFDS, C-396/02, EU:C:2004:536, punctul 27, Hotărârea din 15 septembrie 2005, Intermodal Transports, C-495/03, EU:C:2005:552, punctul 47, și Hotărârea din 15 februarie 2007, RUMA, C-183/06, EU:C:2007:110, punctul 27).
- 19 Este necesar să se precizeze, în această privință, că notele explicative la NC elaborate de Comisie aduc o contribuție importantă la interpretarea domeniului de aplicare al diferitor poziții tarifare, fără a avea însă forță juridică obligatorie (Hotărârea din 26 octombrie 2006, Turbon International, C-250/05, EU:C:2006:681, punctul 16, și Hotărârea din 20 mai 2010, Data I/O, C-370/08, EU:C:2010:284, punctul 30).
- 20 În consecință, conținutul notelor explicative trebuie să fie conform dispozițiilor din NC și nu le poate modifica domeniul de aplicare (a se vedea Hotărârea din 27 noiembrie 2008, Metherma, C-403/07, EU:C:2008:657, punctul 48).
- 21 Acestea fiind precizate, trebuie arătat că, în ceea ce privește pozițiile 8703 și 8713 din NC, Curtea a constatat deja că reiese chiar din denumirea pozițiilor menționate că diferența dintre acestea constă în faptul că prima cuprinde mijloacele de transport pentru persoane în general, în timp ce a doua se aplică în mod specific mijloacelor de transport pentru persoane invalide (a se vedea Hotărârea din 22 decembrie 2010, Lecson Elektromobile, C-12/10, EU:C:2010:823, punctul 18).

- 22 Destinația produsului poate constitui un criteriu obiectiv de clasificare, în măsura în care este inerentă respectivului produs, caracterul inerent trebuind să poată fi apreciat în funcție de caracteristicile și de proprietățile obiective ale acestuia (a se vedea în acest sens Hotărârea din 1 iunie 1995, Thyssen Haniel Logistic, C-459/93, EU:C:1995:160, punctul 13, Hotărârea din 5 aprilie 2001, Deutsche Nichimen, C-201/99, EU:C:2001:199, punctul 20, și Hotărârea din 18 iulie 2007, Olicom, C-142/06, EU:C:2007:449, punctul 18).
- 23 În lumina acestei jurisprudențe, este de competența instanței de trimitere să aprecieze, în cauza principală, dacă vehiculul în litigiu este destinat, având în vedere caracteristicile sale și proprietățile sale obiective, să fie utilizat în special de persoane invalide, o astfel de utilizare urmând să fie calificată drept „utilizare principală sau logică” a acestui tip de vehicule.
- 24 Într-adevăr, astfel cum a arătat Comisia, clasificarea tarifară nu ține seama de utilizarea posibilă, ci numai de utilizarea prevăzută, apreciată pe baza caracteristicilor și a proprietăților obiective ale produsului la data importării sale.
- 25 În plus, trebuie amintit că Curtea a statuat deja, în cadrul interpretării poziției 8703 din NC, că împrejurarea că unele autovehicule electrice pot fi eventual utilizate de persoane invalide sau chiar pot face obiectul unei adaptări pentru folosirea de către acestea din urmă nu are efecte asupra clasificării tarifare a unor astfel de vehicule la poziția 8703 din NC, dat fiind că sunt adaptate exercitării multor altor activități de către persoane care nu suferă de niciun handicap, dar care, dintr-un motiv sau altul, preferă să se deplaseze altfel decât pe jos pe distanțe mici, precum fie jucători de golf, fie persoane aflate la cumpărături (Hotărârea din 22 decembrie 2010, Lecson Elektromobile, C-12/10, EU:C:2010:823, punctul 25).
- 26 Acest raționament confirmă, *a contrario*, că împrejurarea că vehiculele în litigiu în procedura principală pot fi utilizate, după caz, de persoane care nu sunt invalide nu afectează clasificarea tarifară a unor asemenea vehicule la poziția 8713 din NC, având în vedere că aceste vehicule nu sunt potrivite, din cauza destinației lor inițiale, pentru alte persoane care nu suferă de invaliditate.
- 27 Având în vedere considerațiile care precedă, trebuie să se răspundă la prima, la a treia și la a patra întrebare că poziția 8713 din NC trebuie să fie interpretată în sensul că:
- expresia «pentru invalizi» înseamnă că produsul este destinat numai invalizilor;
 - faptul că un vehicul poate fi utilizat de persoane care nu sunt invalide nu afectează clasificarea la poziția 8713 din NC;
 - notele explicative la NC nu sunt de natură să modifice conținutul pozițiilor tarifare din NC.

Cu privire la a doua întrebare

- 28 Prin intermediul celei de doua întrebări formulate, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă termenul „invalizi” menționat la poziția 8713 din NC trebuie să fie interpretat în sensul că desemnează numai persoanele afectate nu doar de o limitare a capacității lor de a merge, ci și de alte limitări, și dacă această limitare a capacității poate fi marginală sau temporară.
- 29 În această privință, este necesar să se arate că termenul „invalid” nu este definit în Regulamentul nr. 2658/87.
- 30 Trebuie să se constate că, contrar celor ce reies din observațiile guvernului italian, termenul „invalizi” care figurează la poziția 8713 din NC nu poate fi identic cu termenul „handicap” în sensul articolului 21 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene și în sensul Directivei 2000/78/CE a

Consiliului din 27 noiembrie 2000 de creare a unui cadru general în favoarea egalității de tratament în ceea ce privește încadrarea în muncă și ocuparea forței de muncă (JO 2000, L 303, p. 16, Ediție specială, 05/vol. 6, p. 7).

- 31 Astfel, ca urmare a ratificării de către Uniunea Europeană a Convenției Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap, care a fost aprobată în numele Comunității Europene prin Decizia 2010/48/CE a Consiliului din 26 noiembrie 2009 (JO 2010, L 23, p. 35), Curtea a statuat că noțiunea „handicap”, în sensul Directivei 2000/78, trebuie înțeleasă ca referindu-se la o limitare care rezultă în special din afecțiuni fizice, mentale sau psihice pe termen lung, a căror interacțiune cu diferite bariere poate împiedica participarea deplină și efectivă a persoanei în cauză la viața profesională în condiții de egalitate cu ceilalți lucrători (a se vedea Hotărârea din 18 decembrie 2014, FOA, C-354/13, EU:C:2014:2463, punctul 53 și jurisprudența citată).
- 32 Astfel, termenul „invalidi” utilizat la poziția 8713 din NC trebuie să aibă un conținut mai restrâns, rezultat dintr-o interpretare autonomă a dreptului Uniunii, ținând cont de contextul prevederii și de obiectivul urmărit de reglementarea în cauză (a se vedea în acest sens Hotărârea din 18 ianuarie 1984, Ekro, 327/82, EU:C:1984:11, punctul 11, și Hotărârea din 9 martie 2006, Comisia/Spania, C-323/03, EU:C:2006:159, punctul 32).
- 33 În această privință, este cert că vehiculele prevăzute la poziția 8713 din NC sunt concepute pentru a veni în ajutorul persoanelor afectate de o limitare a capacității lor de a merge, ce poate fi considerată, prin natura sa, ca „nemarginală”. După cum a arătat Comisia în observațiile sale, destinația acestor vehicule nu este supusă altor factori limitativi cum ar fi prezența anumitor caracteristici fizice sau mentale ale persoanelor pentru care au fost concepute vehiculele menționate. De asemenea, durata acestei limitări a capacității nu este precizată și, prin urmare, trebuie să fie considerată lipsită de relevanță. În plus, interpretarea teleologică a unui ajutor pentru mers implică în mod necesar ca acest ajutor să poată fi limitat în timp.
- 34 Având în vedere considerațiile ce precedă, trebuie să se răspundă la a doua întrebare că termenul „invalidi” care figurează la poziția 8713 din NC trebuie să fie interpretat în sensul că desemnează persoanele afectate de o limitare nemarginală a capacității lor de a merge, durata acestei limitări și eventuala prezență a altor limitări ale unor capacități neavând nicio relevanță.

Cu privire la a cincea întrebare

- 35 Având în vedere răspunsul dat la prima, la a treia și la a patra întrebare, nu este necesar să se răspundă la a cincea întrebare.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 36 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 zecea) declară:

- 1) **Poziția 8713 din Nomenclatura combinată care figurează în anexa I la Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 al Consiliului din 23 iulie 1987 privind Nomenclatura tarifară și statistică și Tariful vamal comun, astfel cum a fost modificată prin Regulamentul (CE) nr. 1810/2004 al Comisiei din 7 septembrie 2004, trebuie să fie interpretată în sensul că:**
 - termenii „pentru invalizi” înseamnă că produsul este destinat numai invalizilor;
 - faptul că un vehicul poate fi utilizat de persoane care nu sunt invalide nu afectează clasificarea la poziția 8713 din Nomenclatura combinată menționată;
 - notele explicative la aceeași Nomenclatură combinată nu sunt de natură să modifice conținutul pozițiilor tarifare ale acestei Nomenclaturi combinate.
- 2) **Termenul „invalizi” menționat la poziția 8713 din Nomenclatura combinată care figurează în anexa I la Regulamentul nr. 2658/87, astfel cum a fost modificată prin Regulamentul nr. 1810/2004, trebuie să fie interpretat în sensul că desemnează persoanele afectate de o limitare nemarginală a capacității lor de a merge, durata acestei limitări și eventuala prezență a altor limitări ale unor capacități neavând nicio relevanță.**

Semnături