



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a noua)

25 februarie 2021 *

„Trimitere preliminară – Tariful vamal comun – Nomenclatura combinată – Clasificarea tarifară – Pozițiile tarifare 8701 și 8705 – Interpretare – Remorcher pentru avioane”

În cauza C-772/19,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Verwaltungsgerichtshof (Curtea Administrativă, Austria), prin decizia din 9 octombrie 2019, primită de Curte la 22 octombrie 2019, în procedura

Bartosch Airport Supply Services GmbH

împotriva

Zollamt Wien,

CURTEA (Camera a noua),

compusă din domnul N. Piçarra (raportor), președinte de cameră, domnul S. Rodin și doamna K. Jürimäe, judecători,

avocat general: domnul E. Tanchev,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru Bartosch Airport Supply Services GmbH, de U. Schrömbges și J. Gesinn, Rechtsanwälte;
- pentru Comisia Europeană, de R. Pethke și M. Salyková, în calitate de agenți,

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

* Limba de procedură: germana.

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea poziției 8705 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) 2016/1821 al Comisiei din 6 octombrie 2016 (JO 2016, L 294, p. 1) (denumită în continuare „NC”).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Bartosch Airport Supply Services (denumită în continuare „Bartosch”), pe de parte, și Zollamt Wien (Biroul Vamal din Viena, Austria) (denumit în continuare „autoritatea vamală”), pe de altă parte, în legătură cu clasificarea tarifară a unui „remorcher pentru avioane, electric și fără bară de remorcare”, proiectat pentru a trage și a împinge aeronave (denumit în continuare „remorcher pentru avioane”).

Cadrul juridic

SA

- 3 Sistemul armonizat de denumire și codificare a mărfurilor (denumit în continuare „SA”) a fost instituit prin Convenția internațională privind Sistemul armonizat de denumire și codificare a mărfurilor, încheiată la Bruxelles la 14 iunie 1983, în cadrul Organizației Mondiale a Vămirilor (OMV), și 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).
- 4 Nomenclatura SA cuprinde secțiunea XVII, intitulată „Mijloace de transport și echipamente auxiliare”, care cuprinde capitolul 87, intitulat „Vehicule terestre, altele decât materialul rulant de cale ferată și tramvai; părți și accesorii ale acestora”. În acest capitol figurează printre altele pozițiile 8701 „Tractoare (cu excepția cărucioarelor-tractoare de la poziția nr. 8709)” și 8705 „Autovehicule pentru utilizări speciale, altele decât cele concepute în principal pentru transportul de persoane sau de mărfuri (de exemplu: pentru depanare, automacarale, pentru stingerea incendiilor, autobetoniere, pentru curățarea străzilor, pentru împărșiat materiale, autoateliere, autoradiologice)”.
- 5 Nota explicativă a SA referitoare la acest capitol 87 are următorul cuprins:

„Considerații generale

Cu excepția unora dintre autovehiculele cuprinse la secțiunea XVI (vezi din acest punct de vedere notele explicative de la pozițiile nr. 8701, 8705 și 8716), acest capitol cuprinde ansamblul vehiculelor terestre. Sunt cuprinse aici, deci:

- 1) Tractoarele (poziția nr. 8701).
- 2) Autovehiculele pentru transportul persoanelor (pozițiile nr. 8702 și 8703), mărfurilor (poziția nr. 8704) sau pentru utilizările speciale (poziția nr. 8705)
- 3) Cărucioarele automobile care nu sunt prevăzute cu un dispozitiv de ridicare, de tipurile utilizate în uzine, antrepozite, porturi sau aeroporturi, pentru transportul mărfurilor pe distanțe scurte și cărucioarele-tractoare de tipurile utilizate în gări (poziția nr. 8709).

[...]”

6 Notele explicative ale SA referitoare la poziția 8701 și la subpozițiile sale prevăd:

„Se înțelege prin tractoare, în sensul acestei poziții, vehiculele motoare cu roți sau cu șenile concepute în esență pentru a trage sau a împinge alte mașini, vehicule sau încărcături. Pot avea o placă accesorie sau un dispozitiv analog care să permită transportul, în corelație cu folosirea lor principală, al sculelor, al semințelor, al îngrășămintelor etc. sau de asemenea al amenajărilor accesorii pentru a primi organele de lucru.

[...]

Cu excepția cărucioarelor-tractoare de la poziția nr. 8709 de tipul utilizat în gări, poziția cuprinde tractoare de toate tipurile și pentru toate utilizările (tractoare agricole, tractoare forestiere, tractoare rutiere, tractoare pentru muncile publice, tractoare cu troluiri etc.), indiferent care ar fi sursa de energie care le acționează (motor cu piston cu aprindere prin scânteii sau prin compresie, electric etc.)

[...]

Vehiculele clasificate aici sunt lipsite de caroserie, dar pot fi prevăzute cu o cabină de conducere sau cu locuri pentru cei care fac deservirea. Pot pe de altă parte să fie echipate cu o cutie cu scule, cu un dispozitiv care să permită să se ridice sau să se coboare sculele de lucru, cu un dispozitiv de remorcare pentru remorci și semiremorci (în principal pentru tractoare și motoare similare) sau cu o priză de forță care să permită să se transmită forța motorului la diferite mașini (batoze, ferăstraie circulare etc.)

[...]

Poziția cuprinde, de asemenea, tractoarele echipate cu troluiri sau cabestane (denumite tractoare-troluiri), care permit, de exemplu, fie remorcarea unui vehicul împotmolit, fie tăierea sau descărcarea arborilor sau încă remorcarea la distanță a mașinilor agricole.

Poziția exclude camioanele de depanare echipate cu macarale, capre, troluiri etc. (poziția nr. 8705).

[...] 8701.91/95

Aceste subpoziții cuprind vehiculele concepute pentru a trage semiremorci pe distanțe scurte. Aceste tipuri de vehicule sunt cunoscute sub diverse denumiri (de ex., «tractoare de terminal», «tractoare portuare» etc.) și sunt destinate poziționării sau deplasării de semiremorci într-o zonă definită. Ele nu sunt adaptate pentru transport pe distanțe lungi, pentru care sunt concepute tractoarele rutiere de la poziția 8701.20. Ele se disting de tractoarele rutiere prin aceea că sunt echipate cu motoare diesel, că viteza lor maximă nu depășește în general 50 km/h și că au de obicei o cabină mică închisă cu un singur loc doar pentru șofer.”

7 Notele explicative ale SA referitoare la poziția 8705 și subpozițiile sale indică:

„Poziția cuprinde un ansamblu de autovehicule, special construite sau transformate, echipate cu dispozitive sau aparaturi diferite ce le fac proprii pentru a îndeplini anumite funcții, deosebite de transportul propriu-zis. Sunt autovehicule neconcepute în principal pentru transportul de persoane sau de mărfuri.

Poziția cuprinde:

1. Mașinile de depanat constituite dintr-un șasiu de camion sau camionetă, cu sau fără platformă, echipate cu dispozitive de ridicare, cum ar fi macaralele nerotative, capre, palane, troluiri, concepute pentru a ridica sau a remorca mașinile în pană.

[...]”

NC

- 8 Clasificarea tarifară a mărfurilor importate în Uniunea Europeană este reglementată de NC. Conform articolului 3 alineatul (1) din Regulamentul nr. 2658/87, aceasta preia pozițiile și subpozițiile de șase cifre din SA, numai a șaptea și a opta cifră formând subdiviziuni care îi sunt proprii.
- 9 Prima parte din NC cuprinde titlul I, consacrat regulilor generale, a cărui secțiune 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.

[...]

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 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;

[...]

- (c) în cazul în care regulile 3 (a) și 3 (b) nu permit efectuarea clasificării, marfa se clasifică la poziția cu numărul cel mai mare dintre cele susceptibile a fi luate în considerare [în mod valabil].

[...]

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 contextul impune altfel.”
- 10 Partea a II-a din NC, intitulată „Tabelul drepturilor”, cuprinde printre altele secțiunea XVII, intitulată „Mijloace de transport și echipamente auxiliare”, care cuprinde capitolul 87, referitor la vehicule terestre, altele decât materialul rulant de cale ferată și tramvai; părți și accesorii ale acestora. Nota 2 de la acest capitol 87, referitoare la poziția 8701, prevede:

„Se înțelege prin «tractoare», în sensul acestui capitol, 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.

[...]”

- 11 Pozițiile 8701 și 8705, care figurează în acest capitol 87, sunt redactate după cum urmează:

„8701	Tractoare (cu excepția cărucioarelor-tractoare de la poziția 8709)
8701 10 00	– Motocultoare
8701 20	Tractoare rutiere pentru semiremorci
8701 20 10	– – Noi
8701 20 90	– – Folosite
8701 30 00	– Tractoare cu șenile
	– Altele, cu o putere a motorului
8701 91	– – De maximum 18 kW
8701 91 10	– – – Tractoare agricole și tractoare forestiere, cu roți
8701 91 90	– – – Altele
8701 92	– – De peste 18 kW, dar maximum 37 kW
8701 92 10	– – – Tractoare agricole și tractoare forestiere, cu roți
8701 92 90	– – – Altele

[...]

8705	Autovehicule pentru utilizări speciale, altele decât cele proiectate în principal pentru transportul de persoane sau de mărfuri (de exemplu, pentru depanare, automacarale, pentru stingerea incendiilor, autobetoniere, pentru curățarea străzilor, pentru împrăștiat materiale, autoateliere, unități radiologice auto)
8705 10 00	– Automacarale
8705 20 00	– Macarale mobile derrick pentru sondare sau forare
8705 30 00	– Autovehicule pentru stingerea incendiilor
8705 40 00	– Autobetoniere
8705 90	– Altele
8705 90 30	– – Autopompe pentru beton
8705 90 80	– – Altele”

Litigiul principal și întrebarea preliminară

- 12 La 23 februarie 2017, Bartosch a solicitat autorității vamale eliberarea unei informații tarifare obligatorii în legătură cu un remorcher pentru avioane. Acesta este descris în cererea de decizie preliminară drept un dispozitiv care poate să remorcheze aeronave cu o greutate de până la 54 432 kg și care este compus dintr-o platformă metalică cu patru roți, un motor electric cu o putere de 33,8 kW, mecanisme de propulsie, de frânare și de direcție și două locuri pentru șofer plasate unul în fața celuilalt, fiecare fiind prevăzut cu levier de comandă. Este de asemenea echipat cu un trolu de

remorcare cu un dispozitiv de tractare cu chingi și cu un dispozitiv de ridicare electrohidraulic. Prin intermediul trolului, roata din față a aparatului este trasă pe dispozitivul de ridicare hidraulic și apoi ridicată prin intermediul acestui dispozitiv. Din această poziție, avionul poate fi remorcat sau împins.

- 13 Bartosch a susținut că un astfel de autovehicul trebuia clasificat la subpoziția 8705 90 80 din NC, care corespunde autovehiculelor pentru utilizări speciale, altele decât cele proiectate pentru transportul de persoane sau de mărfuri, pentru care este aplicabilă o taxă vamală de 3,7 %.
- 14 Prin decizia din 8 mai 2017, autoritatea vamală a eliberat o informație tarifară obligatorie care clasifică autovehiculul menționat la subpoziția 8701 92 90 din NC, ca fiind „alte” tractoare. Mărfurilor cuprinse la această subpoziție le este aplicabilă o rată de 7 %.
- 15 Ca urmare a respingerii opoziției sale față de această decizie, Bartosch a introdus o acțiune la Bundesfinanzgericht (Tribunalul Fiscal Federal, Austria). Această instanță a respins acțiunea, estimând că numai autovehiculele a căror caracteristică esențială este ridicarea și remorcarea autovehiculelor în pană fac parte din categoria „autovehicule pentru depanare”, în sensul poziției 8705 din NC. Potrivit acestei instanțe, un remorcher pentru avioane este inclus la poziția 8701 din NC, pentru motivul că aceasta acoperă în mod larg și neechivoc „tractoarele”.
- 16 Bartosch a introdus recurs împotriva acestei hotărâri la instanța de trimitere, Verwaltungsgerichtshof (Curtea Administrativă, Austria).
- 17 Aceasta din urmă indică mai întâi că, potrivit notelor explicative ale SA, poziția 8701 din NC cuprinde tractoarele de toate tipurile și pentru toate utilizările, indiferent care ar fi sursa de energie care le acționează. Această poziție nu cuprinde camioanele de depanare echipate cu macarale, capre, troluri, care fac parte din poziția 8705 din NC. Poziția 8705 din NC ar cuprinde un ansamblu de autovehicule, special construite sau transformate, echipate cu dispozitive sau aparaturi diferite ce le fac proprii pentru a îndeplini anumite funcții, deosebite de transportul de persoane sau de mărfuri. Ar fi vorba printre altele despre mașinile de depanat concepute pentru a ridica și a remorca mașinile în pană. Instanța de trimitere deduce de aici că poziția 8705 din NC vizează o categorie mai specifică de vehicule decât poziția 8701 din această nomenclatură.
- 18 Această instanță adaugă în continuare că un remorcher pentru avioane, în măsura în care este destinat să tragă sau să împingă avioane pe aeroporturi, nu este destinat în principal transportului de persoane sau de mărfuri. El nu corespunde însă niciuneia dintre utilizările enumerate cu titlu de exemplu în cadrul poziției 8705.
- 19 Ea subliniază, în sfârșit, că, în versiunile în limbile engleză și franceză ale NC, vehiculele menționate la poziția 8705, denumite „break down lorries” și, respectiv, „dépanneuses”, sunt destinate numai remorcării autovehiculelor aflate în pană, ceea ce nu ar pleda în favoarea clasificării remorcherelor pentru avioane în această poziție tarifară.
- 20 În aceste condiții, Verwaltungsgerichtshof (Curtea Administrativă) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Poziția 8705 din [NC] trebuie interpretată în sensul că se încadrează la această poziție autovehiculele fără bară de remorcare, care au un troliu de tracțiune echipat cu un dispozitiv de tractare cu chingi pentru tractarea avioanelor și cu un dispozitiv de ridicare electrohidraulic pentru împingerea acestora?”

Cu privire la întrebarea preliminară

- 21 Prin intermediul întrebării formulate, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă NC trebuie interpretată în sensul că poziția 8705 din această nomenclură acoperă autovehiculele concepute pentru a remorca și pentru a împinge aeronave, denumite „remorcher pentru avioane”.
- 22 Trebuie amintit, în primul rând, 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 și a subpoziției din NC și în notele de secțiune sau de capitol, înainte de a lua în considerare celelalte dispoziții ale regulilor generale [a se vedea în acest sens în special Hotărârea din 11 decembrie 2008, Kip Europe și alții, C-362/07 și C-363/07, EU:C:2008:710, punctul 39, Hotărârea din 12 iulie 2012, TNT Freight Management (Amsterdam), C-291/11, EU:C:2012:459, punctul 31, Hotărârea din 19 decembrie 2019, Amoena, C-677/18, EU:C:2019:1142, punctele 39 și 40, precum și Hotărârea din 26 martie 2020, Pfizer Consumer Healthcare, C-182/19, EU:C:2020:243, punctul 37].
- 23 În al doilea rând, în pofida faptului că nu au forță obligatorie, notele explicative elaborate, în ceea ce privește NC, de Comisia Europeană și, în ceea ce privește SA, de OMV contribuie într-o manieră importantă la interpretarea domeniului de aplicare al diferitor poziții tarifare (a se vedea în acest sens Hotărârea din 15 mai 2014, Data I/O, C-297/13, EU:C:2014:331, punctul 33, și Hotărârea din 15 mai 2019, Korado, C-306/18, EU:C:2019:414, punctul 35).
- 24 În al treilea rând, atunci când clasificarea nu se poate face doar pe baza caracteristicilor și a proprietăților obiective ale produsului în cauză, destinația acestuia poate constitui un criteriu obiectiv de clasificare, cu condiția să fie inerentă produsului respectiv. Caracterul inerent trebuie să poată fi apreciat în funcție de caracteristicile și de proprietățile obiective ale acestuia (a se vedea în acest sens Hotărârea din 5 septembrie 2019, TDK-Lambda Germany, C-559/18, EU:C:2019:667, punctul 27, și Hotărârea din 26 martie 2020, Pfizer Consumer Healthcare, C-182/19, EU:C:2020:243, punctul 38, precum și jurisprudența citată).
- 25 În ceea ce privește îndoiala instanței de trimitere în ceea ce privește clasificarea tarifară a remorcherului pentru avioane, trebuie arătat că această îndoială este strict legată de utilizarea termenului „Abschleppwagen”, în versiunea în limba germană a poziției 8705 din NC. Astfel, acest termen desemnează tractoarele destinate remorcării altor autovehicule, indiferent dacă acestea sunt în pană sau nu, în timp ce termenii „dépanneuses” și „break down lorries”, în versiunile în limbile franceză și engleză ale acestei nomenclaturi, desemnează numai autovehiculele care servesc la remorcarea autovehiculelor aflate în pană.
- 26 Potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, formularea utilizată în una dintre versiunile lingvistice ale unei dispoziții de drept al Uniunii nu poate constitui singurul temei pentru interpretarea acestei dispoziții și nici nu se poate atribui respectivei formulări un caracter prioritar în raport cu celelalte versiuni lingvistice. Astfel, necesitatea unei interpretări și a unei aplicări uniforme a fiecărei dispoziții de drept al Uniunii exclude posibilitatea ca aceasta să fie privită în mod izolat în una dintre versiunile sale lingvistice, dar impune ca ea să fie interpretată în raport cu economia generală și cu finalitatea reglementării din care face parte (a se vedea în acest sens în special Hotărârea din 27 octombrie 1977, Bouchereau, 30/77, EU:C:1977:172, punctul 14, și Hotărârea din 8 iunie 2017, Sharda Europe, C-293/16, EU:C:2017:430, punctul 21).
- 27 Or, reiese atât din finalitatea, cât și din economia poziției 8705 din NC, interpretată în lumina notelor explicative ale SA, că această poziție nu vizează decât autovehiculele care servesc la remorcarea autovehiculelor aflate în pană, în timp ce acelea care servesc la remorcarea autovehiculelor care nu se află în pană se încadrează la poziția 8701 din această nomenclură.

- 28 Mai întâi, nota 2 din capitolul 87 din NC referitoare la poziția 8701 din aceasta, la fel ca nota explicativă referitoare la poziția 8701 din SA, indică faptul că termenul „tractoare” desemnează 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. Nota explicativă a SA enunță de asemenea că poziția 8701 cuprinde tractoare de toate tipurile și pentru toate utilizările, inclusiv tractoare-troliuri care sunt echipate cu troliuri sau cabestane, care permit, de exemplu, remorcarea unui vehicul împotmolit sau remorcarea la distanță a mașinilor agricole. Potrivit aceleiași note explicative, sunt, în schimb, excluse de la poziția 8701 camioanele de depanare – care servesc la remorcarea autovehiculelor aflate în pană – echipate cu macarale, capre și troliuri, care se încadrează la poziția 8705.
- 29 Pe de altă parte, notele explicative ale SA referitoare mai precis la subpozițiile 8701.91-95 precizează că acestea cuprind vehiculele concepute pentru a trage semiremorci pe distanțe scurte, precum tractoarele portuare.
- 30 În continuare, potrivit regulii generale 3 litera (a) pentru interpretarea NC, atunci când mărfurile par că trebuie să fie clasificate la două sau la mai multe poziții, clasificarea se operează dând prioritate poziției celei mai specifice față de pozițiile cu un domeniu de aplicare mai general.
- 31 Or, rezultă din cuprinsul punctelor 26-28 din prezenta hotărâre că poziția 8701 din NC, care vizează tractoarele, este mai specifică decât poziția 8705 din această nomenclatură, care face trimitere, în mod mai larg, la autovehiculele pentru utilizări speciale, altele decât cele proiectate în principal pentru transportul de persoane sau de mărfuri.
- 32 O asemenea interpretare a poziției 8701 din NC este, în sfârșit, susținută de Hotărârea din 27 aprilie 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), referitoare la clasificarea tarifară a unui autovehicul pentru toate tipurile de teren. Reiese astfel din cuprinsul punctului 46 din această hotărâre că capacitatea de tracțiune a unui autovehicul constituie proprietatea obiectivă care permite să se determine dacă el este conceput în principal pentru a trage sau a împinge alte vehicule sau încărcături sau, dimpotrivă, pentru transportul de persoane. Curtea a dedus, la punctul 55 din hotărârea menționată, că caracteristicile și proprietățile obiective ale acestor autovehicule răspund indicațiilor furnizate în nota 2 din capitolul 87 din NC în măsura în care au fost concepute în principal pentru a trage sau a împinge alte vehicule. Aplicarea regulii generale 1 pentru interpretarea NC conduce, în consecință, la clasificarea autovehiculelor menționate la poziția 8701 din această nomenclatură.
- 33 Ținând seama de ceea ce precedă, este necesar să se considere că un autovehicul care prezintă caracteristicile remorcherului pentru avioane în discuție în litigiul principal se încadrează la poziția 8701 din NC, întrucât acest autovehicul nu este folosit pentru remorcarea unui autovehicul aflat în pană și nu are o funcție particulară în afară de cea de a trage și de a împinge avioane pe distanțe scurte.
- 34 Prin urmare, trebuie să se răspundă la întrebarea adresată că NC trebuie interpretată în sensul că poziția 8705 din această nomenclatură nu acoperă autovehiculele concepute pentru a remorca și a împinge aeronave, denumite „remorchere pentru avioane”, acestea încadrându-se la poziția 8701 din nomenclatura menționată.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 35 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 noua) declară:

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, în versiunea care rezultă din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/1821 al Comisiei din 6 octombrie 2016, trebuie interpretată în sensul că poziția 8705 din această nomenclatură nu acoperă autovehiculele concepute pentru a remorca și a împinge aeronave, denumite „remorchere pentru avioane”, acestea încadrându-se la poziția 8701 din nomenclatura menționată.

Semnături