

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a opta)

6 decembrie 2007*

În cauza C-486/06,

având ca obiect o cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată în temeiul articolului 234 CE de hof van beroep te Antwerpen (Belgia), prin Decizia din 21 noiembrie 2006, primită de Curte la 27 noiembrie 2006, în procedura

BVBA Van Landeghem

împotriva

Belgische Staat,

CURTEA (Camera a opta),

compusă din doamna R. Silva de Lapuerta, îndeplinind funcția de președinte al Camerei a opta, domnii E. Juhász și T. von Danwitz (raportor), judecători,

* Limba de procedură: olandeza.

avocat general: domnul D. Ruiz-Jarabo Colomer,
grefier: domnul R. Grass,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru BVBA Van Landeghem, de E. Gevers, avocat;
- pentru guvernul belgian, de doamna A. Hubert, în calitate de agent;
- pentru Comisia Comunităților Europene, de doamna J. Hottiaux, în calitate de agent, asistată de F. Tuytschaever, avocat,

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

pronunță prezenta

Hotărâre

¹ Cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare privește interpretarea Nomenclaturii combinate 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 L 256, p. 1, Ediție specială, 02/vol. 4, p. 3), astfel cum a fost modificată prin anexele la Regulamentul (CE) nr. 3115/94 al Comisiei din 20 decembrie 1994 (JO L 345, p. 1, Ediție specială, 02/vol. 6, p. 231), la Regulamentul (CE) nr. 3009/95 al Comisiei din 22 decembrie 1995 (JO L 319, p. 1) și la Regulamentul (CE) nr. 1734/96 al Comisiei din 9 septembrie 1996 (JO L 238, p. 1, denumită în continuare „NC”).

- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între BVBA Van Landeghem (denumită în continuare „Van Landeghem”), pe de o parte, și Belgische Staat (statul belgian), pe de altă parte, cu privire la clasificarea tarifară a anumitor automobile de tip „pick-up”.

Cadrul juridic

Dreptul internațional

- 3 Convenția internațională privind Sistemul armonizat de denumire și codificare a mărfurilor (denumit în continuare „SA”), încheiată la Bruxelles la 14 iunie 1983, și protocolul de modificare a acesteia din 24 iunie 1986 (denumită în continuare „Convenția privind SA”) au fost aprobate în numele Comunității Economice Europene prin Decizia 87/369/CEE a Consiliului din 7 aprilie 1987 (JO L 198, p. 1, Ediție specială, 02/vol. 3, p. 199).
- 4 În temeiul articolului 3 alineatul (1) din Convenția privind SA, fiecare parte contractantă se angajează ca nomenclaturile sale tarifare și statistice să fie conforme cu SA, să utilizeze toate pozițiile și subpozițiile Sistemului armonizat, fără completări sau modificări, precum și codurile numerice aferente acestora și să respecte ordinea

de numerotare a respectivului sistem. Aceeași dispoziție prevede că fiecare parte contractantă se angajează de asemenea să aplice normele generale de interpretare a SA, precum și toate notele de la secțiunile, capitolele și subpozițiile SA și să nu modifice domeniul de aplicare al acestora.

- 5 Consiliul de Cooperare Vamală, devenit Organizația Mondială a Vănilor (denumită în continuare „OMV”), instituit prin Convenția internațională privind înființarea respectivului consiliu, încheiată la Bruxelles la 15 decembrie 1950, aprobă, în condițiile stabilite la articolul 8 din Convenția privind SA, notele explicative și avizele de clasificare adoptate de Comitetul SA, organ a cărui organizare este reglementată de articolul 6 din aceasta. Conform articolului 7 alineatul (1) din Convenția privind SA, sarcina acestui comitet constă în special în a propune modificări la convenția menționată și în a redacta note explicative, avize de clasificare, precum și alte avize pentru interpretarea SA.
- 6 Cu ocazia celei de a douăzeci și opta sesiuni, desfășurată în 2001, Comitetul SA a adoptat modificări la notele explicative, în special la cele referitoare la pozițiile 8703 și 8704 din SA.
- 7 Nota explicativă referitoare la poziția 8703 din SA prevede:

„Clasificarea anumitor automobile la prezenta poziție este determinată de anumite caracteristici care indică faptul că sunt concepute în principal pentru transportul persoanelor, și nu al mărfurilor (nr. 8704). Aceste caracteristici sunt utile în special pentru a determina clasificarea automobilelor a căror masă totală maximă este în general mai mică de 5 tone, cu un singur spațiu interior închis ce cuprinde o parte rezervată șoferului și pasagerilor și o altă parte care poate fi utilizată pentru transportul persoanelor și al mărfurilor. Sunt incluse în această categorie de automobile

cele denumite în general vehicule polivalente (de exemplu, vehicule de tip furgonetă, vehicule de agrement și anumite vehicule de tip «pick-up»). Elementele enumerate în continuare se raportează la caracteristicile de concepție pe care le au în general vehiculele de tipul celor încadrate în prezenta poziție:

- a) prezența scaunelor permanente cu dispozitiv de siguranță (de exemplu, centuri de siguranță sau puncte de ancorare și accesorii pentru instalarea acestora) pentru fiecare persoană sau prezența de puncte de ancorare permanente și accesorii pentru instalarea scaunelor și a dispozitivelor de siguranță în partea posterioară, situată în spatele șoferului și al pasagerilor. Aceste scaune pot fi fixe sau rabatabile sau pot fi scoase din punctele de ancorare;

- b) prezența ferestrelor în partea posterioară pe cele două panouri laterale;

- c) prezența uneia sau a mai multor uși culisante, pivotante sau detașabile, cu ferestre, pe panourile laterale sau în spate;

- d) lipsa unui panou sau a unui perete despărțitor permanent între habitacul și partea posterioară care poate fi utilizată pentru transportul persoanelor sau al mărfurilor;

- e) prezența în interiorul vehiculului a unor elemente de confort, a unor elemente de finisaj interior și a unor accesorii similare celor prezente în habitacurile autoturismelor (de exemplu, mochetă, ventilație, iluminare interioară, scrumiere)” [traducere neoficială].

8 Nota explicativă referitoare la poziția 8704 din SA este redactată după cum urmează:

„Clasificarea anumitor automobile la prezenta poziție este determinată de anumite caracteristici care indică faptul că sunt concepute pentru transportul mărfurilor, și nu al persoanelor (nr. 8703). Aceste caracteristici sunt utile în special pentru a determina clasificarea automobilelor a căror masă totală maximă este în general mai mică de 5 tone, care au fie o parte posterioară separată închisă, fie o platformă posterioară deschisă, utilizată în general pentru transportul mărfurilor; aceste vehicule pot fi dotate în partea posterioară cu scaune de tip banchetă fără centură de siguranță, fără puncte de ancorare și fără amenajări pentru pasageri, care se rabatează lateral pentru a se putea utiliza deplin platforma pentru transportul mărfurilor. Această categorie de automobile le cuprinde în special pe acelea denumite în general vehicule poli-valente (de exemplu, vehicule de tip furgonetă, vehicule de tip «pick-up» și anumite vehicule de agrement). Elementele enumerate în continuare se raportează la caracteristicile de concepție pe care le au în general vehiculele de tipul celor încadrate în prezenta poziție:

- a) prezența scaunelor de tip banchetă fără dispozitiv de siguranță (de exemplu, centuri de siguranță sau puncte de ancorare și accesorii pentru instalarea acestora) și fără amenajări pentru pasageri în partea posterioară, în spatele părții rezervate șoferului și pasagerilor. Aceste scaune pot fi în general rabatate pentru a permite utilizarea deplină, pentru transportul mărfurilor, a podelei posterioare (vehicule de tip furgonetă) sau a platformei separate (vehicule de tip «pick-up»);

- b) prezența unei cabine separate pentru șofer și pasageri, precum și a unei platforme deschise separate, dotate cu părți laterale fixe și cu un hayon rabatabil (vehicule de tip «pick-up»);

- c) lipsa unei ferestre posterioare pe cele două panouri laterale; prezența uneia sau a mai multor uși culisante, pivotante sau detașabile și fără ferestre, pe panourile laterale sau în spate, pentru a permite încărcarea și descărcarea mărfurilor (vehicule de tip furgonetă);

- d) prezența unui panou sau a unui perete despărțitor permanent între habitacul și partea posterioară;

- e) lipsa unor elemente de confort, a unor elemente de finisaj interior și a unor accesorii pe platforma de încărcare similare celor prezente în habitacul autoturismelor (de exemplu, mochetă, ventilație, iluminare interioară, scrumiere).”
[traducere neoficială]

9 Cu ocazia celei de a douăzeci și treia sesiuni, desfășurată în 1999, Comitetul SA a adoptat modificări la avizele de clasificare, în special la cele referitoare la pozițiile 8703 și 8704 din SA.

10 Vehiculele de tip „pick-up” figurează în avizele de clasificare referitoare la subpozițiile 8703.23, 8704.21 și 8704.31 din SA adoptate de acest comitet la sesiunea menționată. Tipul de vehicul avut în vedere în cel de al doilea aviz privind subpoziția 8704.31 nu diferă de cel avut în vedere în primul aviz, reprodus mai jos, decât prin modul de propulsie (două sau patru roți motrice) și prin masă, astfel încât nu este necesar să se reproducă aici acest al doilea aviz.

„8703.23 2. Vehicul cu motor cu două roți motrice, propulsat de un motor cu piston alternativ cu aprindere prin scânteie cu o capacitate cilindrică

de 1 800 cm³. Acesta este dotat cu două uși, iar în partea rezervată pasagerilor (cabină dublă) este dotat în față cu două scaune și în spate cu o banchetă nerabatabilă pentru trei persoane. Interiorul este bine finisat (de exemplu, scaune tapițate cu stofă, panouri decorative). Partea posterioară, care este deschisă și destinată transportului mărfurilor, este separată de partea rezervată pasagerilor și dotată cu o parte laterală posterioară rabatabilă. Capacitatea totală de încărcare (persoane, inclusiv șoferul, și mărfuri) este de 495 kg, din care aproximativ 145 pentru mărfuri. Masa totală maximă a vehiculului este de 1 566 kg.

8704.21 1. Vehicul cu motor cu patru roți motrice, propulsat de un motor cu piston cu aprindere prin compresie cu o capacitate cilindrică de 2 779 cm³, cu o cabină dublă și o platformă de încărcare separată, ridicată pe un șasiu separat. Capacitatea totală de încărcare (persoane, inclusiv șoferul, și mărfuri) este de 625 kg, dintre care aproximativ 350 pentru mărfuri. Vehiculul este echipat cu patru portiere și o banchetă nerabatabilă pentru trei persoane în spatele celor două scaune din față. Interiorul este bine finisat, dotat, de exemplu, cu scaune capitonate cu tetieră și cu pereți decorativi. Platforma de încărcare are un hayon rabatabil și este acoperită cu o prelată întinsă pe un cadru metalic. Un panou amovibil din material plastic, pe care este montată o banchetă, este instalat pe platforma de încărcare.

8704.31 1. Vehicul cu motor cu două roți motrice, propulsat de un motor cu piston alternativ cu aprindere prin scânteie cu o capacitate cilindrică de 2 254 cm³. Acesta este dotat cu patru uși, iar în partea rezervată pasagerilor (cabină dublă) este dotat în față cu două scaune și în spate cu o banchetă nerabatabilă pentru trei persoane. Partea superioară a vehiculului este constituită din două elemente de caroserie distincte, unul pentru șofer și pasageri, iar celălalt pentru mărfuri. Platforma de încărcare este deschisă și dotată cu o parte laterală

posterioră rabatabilă pentru a facilita încărcarea sau descărcarea mărfurilor. Capacitatea totală de încărcare (persoane, inclusiv șoferul, și mărfuri) este de 1 140 kg. Masa totală maximă a vehiculului este de 2 450 kg.” [traducere neoficială]

Reglementarea comunitară

- 11 NC este întemeiată pe SA și reia pozițiile, precum și subpozițiile cu șase cifre prevăzute de acesta. Versiunea NC aplicabilă la data faptelor din acțiunea principală figurează în anexa I la Regulamentul nr. 2658/87, astfel cum a fost modificată prin anexele la Regulamentele nr. 3115/94, 3009/95 și 1734/96. În versiunile care rezultă din aceste regulamente, cuprinsul regulilor generale și al pozițiilor tarifare din NC vizate de întrebarea preliminară, precum și al celor evocate în fața Curții nu diferă în ceea ce privește răspunsul la această întrebare.
- 12 În versiunea rezultată din Regulamentul nr. 1734/96, prima parte din NC titlul I A, intitulată „Reguli generale pentru interpretarea Nomenclurii combinate”, prevede:

„Clasificarea mărfurilor în Nomenclatura combinată 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.

[...]

- (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.” [traducere neoficială]

- ¹³ Cea de a doua parte din NC conține o secțiune XVII, denumită „Mijloace de transport și echipamente auxiliare”. Aceasta cuprinde, printre altele, capitolul 87, denumit „Vehicule terestre, altele decât materialul rulant de cale ferată și tramvai; părți și accesorii ale acestora”. Pozițiile relevante pentru litigiul din acțiunea principală sunt următoarele:

8703	Autoturisme și alte autovehicule, concepute în principal pentru transportul persoanelor (altele decât cele de la poziția 8702), inclusiv mașinile de tipul „break” și mașinile de curse
8704	Automobile pentru transportul mărfurilor

- ¹⁴ Prefața ediției „Note[lor] explicative ale Nomenclurii combinate a Comunităților Europene” prevede că acestea „nu le substituie pe [cele ale SA], ci trebuie considerate ca fiind complementare și consultate împreună”. Notele explicative ale

NC publicate de Comisia Comunităților Europene, referitoare la clasificarea în subpozițiile 8703 21 10-8703 24 90, prevedeau la data faptelor din acțiunea principală, în măsura în care interesează în speță (JO 1994, C 342, p. 1, denumite în continuare „Note explicative ale NC 1994”):

„Cu condiția să fie concepute în principal pentru transportul persoanelor, prezentele subpoziții cuprind de asemenea vehiculele mixte, și anume acelea care pot fi utilizate fără distincție pentru transportul persoanelor sau al mărfurilor. Aceste vehicule se diferențiază de automobilele pentru transportul mărfurilor, care au frecvent aceeași dimensiune, prin diferite caracteristici:

1. prezența, în partea situată în spatele scaunului sau banchetei șoferului, a unor scaune fixe escamotabile sau amovibile sau a unor spații special amenajate pentru acestea și a unor geamuri laterale

și

2. în general, prezența unei uși posterioare sau laterale sau a unui hayon și finisaj interior identic sau similar celui al vehiculelor pentru transportul persoanelor.”
[traducere neoficială]

¹⁵ Notele explicative ale NC 1994 au fost abrogate, astfel încât nu mai figurează în ediția Notelor explicative ale Nomenclaturii combinate a Comunităților Europene publicate de Comisie la 28 februarie 2006 (JO C 50, p. 1, Ediție specială, 02/vol. 18, p. 3, denumite în continuare „Note explicative ale NC 2006”). Aceste ultime note

explicative, în ceea ce privește subpozițiile 8703 21 10-8703 24 90, fac referire la nota explicativă a SA privind poziția 8703, citată la punctul 7 din prezenta hotărâre, prevăzând că vehiculele descrise de aceasta sunt încadrate în aceste subpoziții.

- 16 La 31 martie 2007, Comisia a publicat noi note explicative (JO C 74, p. 1, denumite în continuare „Note explicative ale NC 2007”) care prevăd, în ceea ce privește poziția 8703:

„1. De tip «pick-up»:

În mod uzual, acest tip de vehicul are mai mult de un rând de scaune și este constituit din două spații distincte, adică un compartiment închis pentru transportul persoanelor și un alt compartiment, deschis sau închis, pentru transportul mărfurilor.

Totuși, asemenea vehicule se clasifică la poziția 8704 dacă lungimea maximă, la sol, a compartimentului destinat transportului mărfurilor reprezintă peste 50 % din ampatamentul (distanța între două osii) vehiculului sau are mai mult de două osii.”

Acțiunea principală și întrebarea preliminară

- 17 În calitate de expeditor vamal, Van Landeghem a depus la serviciul vamal din Antwerpen, între 10 aprilie 1995 și 4 decembrie 1997, 75 de declarații IM4 de introducere în consum pentru importul a 96 de vehicule destinate unei firme italiene.

- 18 Ca urmare a unui control *a posteriori*, administrația vamală belgiană a considerat că aceste 96 de vehicule fuseseră declarate în mod greșit la poziția tarifară 8703 din NC, supusă unei taxe vamale de numai 10 %, și nu la poziția 8704, supusă plății unei taxe vamale de 22 %. Potrivit administrației vamale, aceste vehicule ar fi trebuit să fie declarate la poziția tarifară 8704 din NC, ca vehicule destinate transportului mărfurilor, deoarece dispuneau de o zonă de încărcare separată de spațiul rezervat pasagerilor. Printr-o somație, Van Landeghem a fost invitată să plătească taxe vamale suplimentare în valoare de 8 374 994 BEF.
- 19 Van Landeghem a contestat această somație, susținând că vehiculele în cauză trebuiau clasificate la poziția tarifară 8703 din NC, având în vedere caracteristicile tehnice și finisajul de lux al acestora.
- 20 Prin Hotărârea din 11 ianuarie 2002, rechtbank van eerste aanleg te Antwerpen a respins cererea formulată de Van Landeghem, considerând că, în pofida caracteristicilor și a proprietăților specifice ale vehiculelor de tip „pick-up”, precum și în pofida faptului că spațiul destinat pasagerilor acestor vehicule dispune de un finisaj foarte luxos, zona de încărcare a vehiculelor este determinantă pe plan funcțional. Aceste vehicule ar fi concepute, în consecință, pentru transportul mărfurilor și ar trebui, prin urmare, să fie declarate la poziția 8704 din NC.
- 21 Sesizată cu apel împotriva acestei hotărâri, hof van beroep te Antwerpen a decis să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Automobilele de tip «pick-up» – fiind automobile ce cuprind, pe de o parte, o cabină închisă, utilizată ca spațiu pentru pasageri, în care se găsesc, în spatele scaunului sau banchetei șoferului, scaune pliante sau escamotabile cu centuri de siguranță cu trei puncte de fixare și, pe de altă parte, o benă de încărcare ce nu depășește 50

de centimetri în înălțime, nu se poate deschide decât în spate și nu are niciun dispozitiv de ancorare a încărcăturii – care erau echipate cu un interior foarte luxos, cu toate opțiunile (incluzând scaune de piele cu reglaj electric, retrovizoare și ferestre cu comandă electrică, instalație stereo cu lector CD etc.), sistem de frânare ABS, motor pe benzină [cu capacitate cilindrică] de 4-8 litri cu transmisie automată, cu consum foarte ridicat, patru roți motrice și jante (sport) de lux, declarate în liberă circulație și introduse în consum între 10 aprilie 1995 și 4 decembrie 1997, trebuiau să fie clasificate la poziția 8703 din [NC] în vigoare la data respectivă (reglementată inițial prin Regulamentul nr. 2658/87 [...]) ca autoturisme și alte autovehicule proiectate în principal pentru transportul persoanelor (altele decât cele de la poziția 8702), inclusiv mașinile de tipul «break» și mașinile de curse, sau la poziția 8704 din [NC] în vigoare la data respectivă, ca automobile pentru transportul mărfurilor, sau la o altă poziție decât poziția 8703 sau poziția 8704 din [NC] în vigoare la data respectivă?”

Cu privire la întrebarea preliminară

22 Instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă automobilele de tip „pick-up”, astfel cum sunt descrise în întrebarea preliminară, trebuie să fie clasificate la poziția 8703 din NC, în calitate de vehicule destinate transportului persoanelor, sau la poziția 8704 din aceasta, ca vehicule concepute pentru transportul mărfurilor.

23 Trebuie amintită, mai întâi, jurisprudența constantă a Curții potrivit căreia, în interesul securității juridice și al facilității controalelor, criteriul decisiv pentru clasificarea tarifară a mărfurilor trebuie să aibă în vedere, în general, caracteristicile și proprietățile obiective ale acestora, astfel cum sunt definite de textul poziției din NC și de notele de secțiuni sau de capitole (a se vedea Hotărârea din 27 aprilie 2006, *Kawasaki Motors Europe*, C-15/05, Rec., p. I-3657, punctul 38, și Hotărârea din 18 iulie 2007, *FTS International*, C-310/06, Rep., p. I-6749, punctul 27).

- 24 În plus, 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 proprietățile obiective ale acestuia (a se vedea Hotărârea din 11 ianuarie 2007, B. A. S. Trucks, C-400/05, Rec., p. I-311, punctul 29, Hotărârea din 15 februarie 2007, RUMA, C-183/06, Rep., p. I-1559, punctul 36, și Hotărârea din 18 iulie 2007, Olicom, C-142/06, Rep., p. I-6675, punctul 18).
- 25 În sfârșit, trebuie amintit că, potrivit jurisprudenței Curții, notele explicative elaborate, în privința NC, de către Comisie și, în privința SA, de către OMV aduc o contribuție importantă la interpretarea conținutului diferitelor poziții, fără a avea însă forță juridică obligatorie (a se vedea Hotărârea B. A. S. Trucks, citată anterior, punctul 28). Pe de altă parte, cu toate că avizele OMV prin care o marfă este clasificată în SA nu au forță juridică obligatorie, acestea constituie, în cadrul clasificării acestui produs în NC, indicii care aduc o contribuție importantă la interpretarea conținutului diferitelor poziții din NC (a se vedea Hotărârea Kawasaki Motors Europe, citată anterior, punctul 36).
- 26 Van Landeghem susține clasificarea vehiculelor în cauză în acțiunea principală la poziția 8703 din NC, în timp ce guvernul belgian și Comisia se exprimă în favoarea unei clasificări la poziția 8704 din aceasta. În această privință, acestea din urmă invocă în special notele explicative ale SA, iar guvernul belgian invocă, în plus, avizele de clasificare din SA.
- 27 Potrivit textului poziției 8703, și anume „Automobile concepute în principal pentru transportul persoanelor”, destinația principală a vehiculelor menționate este decisivă pentru clasificarea acestora. Din folosirea termenului „conceput” rezultă că destinația principală a vehiculului, care trebuie să fie inerentă acestuia, este decisivă, ceea ce este susținut de jurisprudența constantă amintită la punctul 24 din prezenta hotărâre. Această destinație este determinată de aspectul general al vehiculelor în cauză în acțiunea principală și de ansamblul caracteristicilor vehiculelor respective care le conferă caracterul esențial (a se vedea în acest sens Hotărârea B. A. S. Trucks, citată anterior, punctul 40).

28 În cazul de față, automobilele în cauză în acțiunea principală prezintă, potrivit constatărilor instanței de trimitere, următoarele caracteristici și proprietăți obiective, și anume cuprind, pe de o parte, o cabină închisă, utilizată ca spațiu pentru pasageri, în care se găsesc, în spatele scaunului sau banchetei șoferului, scaune pliante sau escamotabile cu centuri de siguranță cu trei puncte de fixare și, pe de altă parte, o benă de încărcare care nu depășește 50 de centimetri în înălțime, nu se poate deschide decât în spate și nu are niciun dispozitiv de ancorare a încărcăturii. Vehiculele menționate prezintă un interior foarte luxos, cu numeroase opțiuni (în special scaune de piele cu reglaj electric, retrovizoare și ferestre cu comandă electrică, precum și o instalație stereo cu lector pentru compact discuri) și sunt echipate cu un sistem de frânare ce previne blocarea roților (ABS), motor pe benzină cu capacitate cilindrică de 4-8 litri cu transmisie automată având un consum de carburant foarte ridicat, patru roți motrice, precum și jante „sport” de lux.

29 Având în vedere aceste caracteristici și proprietăți, trebuie să se analizeze dacă astfel de vehicule sunt, în funcție de aspectul lor general și de ansamblul caracteristicilor, concepute în principal pentru transportul persoanelor sau pentru transportul mărfurilor.

30 În ceea ce privește argumentul guvernului belgian potrivit căruia, conform avizelor de clasificare din SA privind subpozițiile 8704.21 și 8704.31, automobilele de tip „pick-up”, astfel cum sunt descrise în acestea, sunt clasificate la poziția 8704, trebuie arătat că această împrejurare nu oferă indicații determinante pentru clasificarea vehiculelor în cauză în acțiunea principală, întrucât nu se contestă că automobilele de tip „pick-up” pot fi clasificate fie la poziția 8703 din NC, fie la poziția 8704 din aceasta, în funcție de caracteristicile proprii, fapt care se coroborează, de pe altă parte, cu avizul de clasificare din SA privind subpoziția 8703.23, prin care automobilele de tip „pick-up” sunt clasificate la poziția 8703.

31 Comisia susține că structura vehiculelor în cauză în acțiunea principală, și anume existența unei cabine și a unei platforme posterioare deschise, constituie un indiciu pentru clasificarea la poziția 8704 din NC. În această privință, Comisia indică faptul

că vehiculele cu un singur spațiu interior închis sunt menționate în partea descriptivă a notei explicative a SA privind poziția 8703, în timp ce vehiculele care prezintă caracteristici de construcție similare cu cele ale vehiculelor în cauză în acțiunea principală sunt menționate în partea descriptivă a notei explicative a SA privind poziția 8704.

32 Or, acest aspect nu are decât o importanță minoră. Mai întâi, trebuie amintit că, potrivit textului acestora, funcția părții descriptive a acestor note explicative constă numai în a identifica vehiculele a căror clasificare este echivocă. În schimb, caracteristicile de concepție ale vehiculelor relevante pentru clasificare sunt enumerate la literele (a)-(e) din notele explicative ale SA privind pozițiile 8703 și 8704. În plus, structura tipică a unui automobil de tip „pick-up” constă tocmai în existența unei cabine închise și a unei platforme posterioare deschise. Acest fapt este confirmat, pe de altă parte, de notele explicative ale NC 2007 referitoare la poziția 8703, care, în ciuda folosirii în versiunea franceză a expresiei „Du type camionnette”, s-au referit la clasificarea automobilelor de tip „pick-up”, astfel cum reiese în mod clar din conținutul acestor note și din textul celorlalte versiuni lingvistice (și anume „Vom Typ Pick-up”, „Of the pick-up type”, „De tipo camionetta (pick-up)”, „del tipo pick-up”). În aceste note explicative, un automobil de tip „pick-up” este descris ca fiind un vehicul cu un compartiment închis pentru transportul persoanelor și un compartiment deschis sau închis pentru transportul mărfurilor, fără ca aceasta să împiedice clasificarea respectivului vehicul la această poziție.

33 Comisia subliniază, în plus, că un număr mai mare de caracteristici de concepție ale vehiculelor enumerate în nota explicativă din SA privind poziția 8704 corespunde descrierii vehiculelor în cauză în acțiunea principală decât acelea enumerate în nota explicativă din SA referitoare la poziția 8703.

34 În această privință, trebuie mai întâi amintit că, potrivit textului expres al acestor note explicative, criteriile de clasificare utilizate de acestea nu sunt exhaustive. În plus, aceste criterii se referă la tipuri de vehicule eterogene („vehicule de tip furgonetă, vehicule de agrement și anumite vehicule de tip «pick-up»”). Astfel, trebuie să

se cerceteze dacă aceste criterii de clasificare utilizate în notele explicative ale SA sunt relevante și semnificative pentru clasificarea tipului respectiv de vehicul. De asemenea, enumerarea caracteristicilor vehiculelor din notele explicative ale SA privind pozițiile 8703 și 8704 nu trebuie interpretată în sensul că simpla adăugare a caracteristicilor aferente vehiculelor în cauză ar fi, în sine, determinantă pentru clasificarea acestora. Astfel cum se amintește la punctul 27 din prezenta hotărâre, trebuie mai curând să se efectueze aprecierea aspectului general al vehiculelor în cauză în acțiunea principală și a ansamblului caracteristicilor vehiculelor menționate, luând în considerare în special importanța criteriilor utilizate pentru clasificarea acestora.

35 Spre deosebire de ceea ce consideră Comisia, un motor cu capacitate cilindrică mare cu un consum de carburant foarte ridicat nu poate fi considerat ca fiind un criteriu ce determină clasificarea unui vehicul astfel echipat la poziția 8704 din NC. În această privință, trebuie subliniat că acest consum de carburant trebuie apreciat nu în valori absolute, ci în raport cu capacitatea de încărcare a mărfurilor. În general, raportul între consumul de carburant și capacitatea de încărcare este relativ scăzut în ceea ce privește vehiculele de transport de mărfuri, în timp ce același raport este mult mai ridicat pentru autoturisme.

36 În ceea ce privește argumentul Comisiei potrivit căruia un automobil de tip „pick-up” cu un compartiment destinat transportului de mărfuri a cărui lungime, la nivelul roților, reprezintă mai mult de 50 % din lungimea ampatamentului vehiculului ar trebui clasificat la poziția 8704 din NC, trebuie arătat că notele explicative ale NC 2007 conțin o astfel de constatare. Totuși, această caracteristică nu poate constitui criteriul decisiv pentru clasificarea unui astfel de vehicul. Faptul că notele explicative ale NC nu se substituie aceluia ale SA, ci trebuie considerate complementare, astfel cum se prevede în prefața ediției notelor explicative ale NC, se opune unei asemenea interpretări. De altfel, notele explicative ale NC 2006 privind subpozițiile 8703 21 10-8703 24 90 se referă în mod expres la nota explicativă a SA privind poziția 8703, astfel încât, potrivit acestor note, criteriul enunțat de Comisie nu poate fi considerat ca fiind singurul criteriu pentru clasificare.

- 37 În schimb, prezența unor scaune cu centuri de siguranță cu trei puncte de fixare situate în spatele scaunului sau banchetei șoferului este o caracteristică tipică pentru vehiculele concepute în principal pentru transportul persoanelor. Acest fapt este coroborat cu notele explicative ale NC 1994 și, pe de altă parte, cu notele explicative ale SA. Aceste note privind poziția 8703 se referă în mod explicit la asemenea scaune în calitate de caracteristici de concepție pe care le au în general vehiculele de tipul respectiv pentru clasificarea acestora la poziția menționată.
- 38 În plus, finisajul interior al vehiculelor în cauză în acțiunea principală constituie un element în favoarea clasificării acestora la poziția 8703 din NC. Atât în notele explicative ale NC existente la data faptelor din acțiunea principală, cât și în notele explicative ale SA, finisajul interior similar celui cu care sunt dotate habitaculurile autoturismelor este menționat expres ca fiind o caracteristică de concepție a vehiculelor utilizată pentru clasificarea acestora la poziția respectivă. Acest fapt este valabil cu atât mai mult pentru vehiculele în cauză în acțiunea principală, care prezintă, potrivit descrierii din întrebarea preliminară, un interior „foarte luxos”.
- 39 În mod similar, lipsa unui dispozitiv de ancorare pentru transportul mărfurilor indică faptul că vehicule precum cele în cauză în acțiunea principală nu sunt concepute în principal pentru transportul mărfurilor, ci sunt destinate mai curând transportului de persoane. Aceeași concluzie se impune ca urmare a existenței unui motor pe benzină, a transmisiei automate, a sistemului de frânare ce previne blocarea roților (ABS) și a patru roți motrice. Reiese că astfel de caracteristici sunt tipice autoturismelor, iar nu vehiculelor concepute pentru transportul mărfurilor.
- 40 În sfârșit, prezența jantelor „sport” de lux constituie o caracteristică evidentă care demonstrează că vehiculele în cauză în acțiunea principală sunt concepute mai ales pentru transportul persoanelor. Desigur, persoanele și mărfurile pot fi transportate la fel de bine cu jante „sport” de lux, ca și cu jante obișnuite. Totuși, deși nu au importanță pe plan funcțional, vehiculele concepute pentru transportul mărfurilor sunt echipate arareori cu jante „sport” de lux, în timp ce utilizarea acestora este tipică pentru autoturisme. Astfel, dotarea cu astfel de jante indică faptul că vehicule

precum cele în cauză în acțiunea principală trebuie clasificate la poziția 8703 din NC. În această privință, trebuie arătat că astfel de caracteristici care, precum prezența jantelor „sport” de lux în cazul de față, se întâlnesc aproape exclusiv fie la vehiculele concepute pentru transportul mărfurilor, fie la autoturisme, prezintă o importanță deosebită pentru efectuarea clasificării în NC a vehiculelor respective.

41 Este adevărat că notele explicative ale SA, precum și avizele de clasificare din acesta nu erau încă adoptate la data la care au fost importate vehiculele în cauză în acțiunea principală. Totuși, în cazul de față nu este necesară pronunțarea cu privire la aspectul dacă, având în vedere această împrejurare, aceste documente nu pot fi luate în considerare în vederea efectuării clasificării. Acest aspect nu este decisiv pentru a soluționa litigiul din acțiunea principală. Într-adevăr, chiar făcând referire la aceste documente pe care se bazează guvernul belgian și Comisia pentru a motiva clasificarea respectivelor vehicule la poziția 8704, analiza precedentă a demonstrat că vehiculele în cauză în acțiunea principală trebuie clasificate la poziția 8703.

42 Astfel, din examinarea caracteristicilor vehiculelor descrise de instanța de trimitere reiese că destinația principală a vehiculelor în cauză în acțiunea principală este, potrivit aspectului lor general și ansamblului caracteristicilor acestora, transportul persoanelor și că aceste vehicule trebuie clasificate la poziția 8703 din NC. Spre deosebire de ceea ce consideră Comisia, clasificarea vehiculelor menționate la poziția 8704 din NC nu poate fi avută în vedere în mod valabil, astfel încât aplicarea regulii generale 3 litera (c) prevăzute în prima parte a NC titlul I A este exclusă chiar în temeiul acestui text.

43 În consecință, trebuie să se răspundă la întrebarea adresată că automobilele de tip „pick-up” precum cele în cauză în acțiunea principală, care cuprind, pe de o parte, o cabină închisă, utilizată ca spațiu pentru pasageri, în care se găsesc, în spatele scaunului sau banchetei șoferului, scaune pliabile sau escamotabile cu centuri de siguranță cu trei puncte de fixare și, pe de altă parte, o benă de încărcare care nu depășește 50 de centimetri în înălțime, nu se poate deschide decât în spate și nu are niciun dispozitiv de ancorare a încărcăturii, automobile care prezintă un interior foarte luxos, cu numeroase opțiuni (în special scaune de piele cu reglaj electric, retrovizoare și ferestre cu comandă electrică, precum și o instalație stereo cu lector pentru compact discuri) și care sunt echipate cu un sistem de frânare ce previne blocarea roților (ABS), cu motor pe benzină cu capacitate cilindrică de 4-8 litri cu transmisie automată având un consum de carburant foarte ridicat, cu patru roți motrice, precum și cu jante „sport” de lux, trebuie clasificate, potrivit aspectului lor general și ansamblului caracteristicilor acestora, la poziția 8703 din NC.

Cu privire la cheltuielile de judecată

44 Întrucât, în privința părților din acțiunea principală, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a opta) declară:

Automobilele de tip „pick-up” precum cele în cauză în acțiunea principală, care cuprind, pe de o parte, o cabină închisă, utilizată ca spațiu pentru pasageri, în care se găsesc, în spatele scaunului sau banchetei șoferului, scaune pliante sau escamotabile cu centuri de siguranță cu trei puncte de fixare și, pe de altă parte, o benă de încărcare care nu depășește 50 de centimetri în înălțime, nu se poate deschide decât în spate și nu are niciun dispozitiv de ancorare a încărcăturii, automobile care prezintă un interior foarte luxos, cu numeroase opțiuni (în special scaune de piele cu reglaj electric, retrovizoare și ferestre cu comandă electrică, precum și o instalație stereo cu lector pentru compact discuri) și care sunt echipate cu un sistem de frânare ce previne blocarea roților (ABS), cu motor pe benzină cu capacitate cilindrică de 4-8 litri cu transmisie automată având un consum de carburant foarte ridicat, cu patru roți motrice, precum și cu jante „sport” de lux, trebuie clasificate, potrivit aspectului lor general și ansamblului caracteristicilor acestora, la poziția 8703 din Nomenclatura combinată ce 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 anexele la Regulamentul (CE) nr. 3115/94 al Comisiei din 20 decembrie 1994, la Regulamentul (CE) nr. 3009/95 al Comisiei din 22 decembrie 1995 și la Regulamentul (CE) nr. 1734/96 al Comisiei din 9 septembrie 1996.

Semnături