

Cauza C-772/19

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

22 octombrie 2019

Instanța de trimitere:

Verwaltungsgerichtshof (Austria)

Data deciziei de trimitere:

9 octombrie 2019

Recurentă:

Bartosch Airport Supply Services GmbH

Autoritate intimată:

Zollamt Wien

[*omissis*]

Verwaltungsgerichtshof

[*omissis*]

9 octombrie 2019

În recursul introdus de Bartosch Airport Supply Services GmbH [*omissis*] împotriva hotărârii Bundesfinanzgericht (Tribunalul Fiscal Federal, Austria) din 15 aprilie 2019 [*omissis*] cu privire la o informație tarifară obligatorie (autoritatea intimată în fața Verwaltungsgerichtshof: Zollamt Wien [Biroul vamal din Viena]), Verwaltungsgerichtshof (Curtea Administrativă, Austria) a dat următoarea

O r d o n a n ț ă

În temeiul articolului 267 TFUE, adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene următoarea întrebare preliminară:

Poziția 8705 din Nomenclatura combinată trebuie interpretată în sensul că se încadrează la această poziție autovehiculele fără bară de remorcă, care au un

troliu de tracțiune echipat cu un dispozitiv de tractare cu chingi pentru tractarea aeronavelor și cu un dispozitiv de ridicare electrohidraulic pentru împingerea acestora?

Motivare:

1 Situația de fapt:

Prin cererea din 23 februarie 2017, recurenta a solicitat emiterea unei informații tarifare obligatorii în legătură cu un „vehicul electric, fără bară de remorcă, pentru tractarea aeronavelor”, clasificat la codul 8705 9080 din Nomenclatura combinată.

2 Prin informația tarifară obligatorie din 8 mai 2017, Zollamt Wien a clasificat produsul respectiv ca „alte” tractoare, la codul 8701 92 90, clasificare împotriva căreia recurenta a formulat contestație: produsul în cauză ar fi un autovehicul pentru utilizări speciale, iar nu un tractor [OR 2] de la poziția 8701. Potrivit acesteia, la poziția 8705 ar fi clasificate în mod separat autovehiculele pentru remorcă.

3 Prin decizia preliminară privind contestația din 26 iulie 2017, Zollamt Wien a respins contestația ca neîntemeiată, ceea ce a determinat recurenta să solicite Bundesfinanzgericht (Tribunalul Fiscal Federal) soluționarea contestației sale.

4 Prin hotărârea atacată, Bundesfinanzgericht a respins acțiunea [omissis] ca neîntemeiată [omissis]. Potrivit descrierii modului de derulare a procedurii, Tribunalul a stabilit:

„[...]”

Prin informația tarifară obligatorie emisă de Hauptzollamt Hannover [Biroul Vamal Principal din Hanovra], [...], un autovehicul cu două axe, care are o cabină pentru șofer, un motor diesel de o anumită putere, o anumită greutate proprie, o viteză maximă de 32 km/h la deplasare fără încărcătură și de 15 km/h la deplasarea cu o aeronavă, care este echipat cu un dispozitiv hidraulic pentru ridicarea unei aeronave prin intermediul roții din bot, care este utilizat exclusiv în aeroporturi pentru a tracta sau a împinge aeronave comerciale cu o greutate de până la o anumită valoare, a fost clasificat la poziția SA 8701 ca vehicul de tractare a aeronavelor, fără bară de remorcă.

Vehiculul în cauză este destinat pentru a tracta și pentru a împinge aeronave cu o greutate mai mică sau egală cu 54 432 kg în aeroporturi. Acesta este compus dintr-o platformă metalică cu 4 roți, are un motor electric cu o putere de 33,8 kW, mecanisme de propulsie, de frânare și de direcție, două locuri pentru șofer amplasate în poziții opuse, prevăzute cu leviere de comandă pe ambele părți și este echipat cu un troliu de tracțiune cu un dispozitiv de tractare cu chingi și cu un dispozitiv de ridicare electrohidraulic. Prin intermediul troliului, roata din botul

aeronavei este trasă pe dispozitivul de ridicare, iar ulterior este ridicată cu ajutorul dispozitivului de ridicare hidraulic. În această poziție, aeronava poate fi remorcată sau împinsă.

Vehiculele de tractare a aeronavelor fără bară de remorcare, care se prind de trenul de aterizare anterior, cuprind roata din botul aeronavei și o ridică, pentru a mișca astfel aeronava. Diferența față de vehiculul în cauză constă în faptul că, în cazul acestuia din urmă, roata din botul aeronavei este trasă cu un trolu pe dispozitivul de ridicare hidraulic, nefiind ridicată în mod direct roata cuprinsă. În ambele cazuri, procesul de ridicare este hidraulic. [OR 3]

Astfel, vehiculul de tractare a aeronavelor din prezenta cauză diferă numai prin trolu de tracțiune cu dispozitiv de tractare cu chingi. Aceste troluri condiționează în prezent în opinia [recurentei] clasificarea la poziția 8705 din SA.

[...]”

5 În drept, Tribunalul a considerat:

„Conform ultimului paragraf din Notele explicative ale SA referitoare la poziția 8701, această poziție exclude camioanele de depanare echipate cu macarale, capre, troluri etc. (poziția 8705).

Poziția 8705 se referă la autovehicule pentru utilizări speciale, altele decât cele proiectate în principal pentru transportul de persoane sau de mărfuri și menționează, de exemplu, vehiculele pentru depanare, automacaralele, vehiculele pentru stingerea incendiilor, autobetonierele, vehiculele pentru curățarea străzilor, vehiculele pentru împrăștiat materiale, autoatelierele, unitățile radiologice auto.

Potrivit Notelor explicative ale SA, această poziție cuprinde un ansamblu de autovehicule, special construite sau transformate, echipate cu dispozitive sau aparate diverse care le fac adecvate pentru a îndeplini anumite funcții, distincte de transportul propriu-zis. Este vorba, așadar, de autovehicule neconcepute în esență pentru transportul de persoane sau de mărfuri.

Potrivit punctului 1 din Notele explicative ale SA referitoare la poziția 8705, poziția cuprinde mașinile de depanare constituite dintr-un șasiu de camion sau camionetă, cu sau fără platformă, echipate cu dispozitive de ridicare, cum ar fi macaralele nerotative, capre, palane, troluri, concepute pentru a ridica sau a remorca mașinile în pană.

În măsura în care [recurenta] are impresia că mașina în cauză, de tractare a aeronavelor, ar trebui clasificată la poziția 8705 ca vehicul de depanare, aceasta nu ia în considerare faptul că vehiculele de depanare de la această poziție servesc la remorcarea unor vehicule în pană.

Potrivit Bundesfinanzgericht, definiția clară și detaliată a tractoarelor din notele capitoului 87 și din Notele explicative ale SA referitoare la poziția 8701 nu

permite punerea la îndoială a clasificării la poziția 8701 a vehiculului în cauză, de tractare a aeronavelor. De asemenea, potrivit notei explicative a SA, tractoarele echipate cu trolu ar trebui clasificate la această poziție.

Obiectul litigiului nu este reprezentat de o mașină de depanare de la poziția 8705, întrucât lipsește elementul ridicării și remorcării vehiculelor în pană, astfel cum se cere în notele explicative ale SA referitoare la poziția 8705 din SA. Totodată, tractorul de aeronave nu este suficient de comparabil cu unul dintre vehiculele special construite sau transformate, menționate la poziția 8705. [OR 4]

Așadar, clasificarea la subpoziția 8701 9290 00 din Nomenclură a fost efectuată în mod întemeiat.”

6 În recursul formulat împotriva acestei hotărâri, recurenta solicită, printre altele, adresarea unei cereri de decizie preliminară privind clasificarea vehiculului în cauză la una dintre subpozițiile de la poziția 8705 90 din Tariful vamal comun.

7 Dreptul Uniunii:

Regulamentul (CEE) nr. 2658/87 al Consiliului privind Nomenclatura tarifară și statistică și Tariful vamal comun, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/1821 al Comisiei din 6 octombrie 2016 de modificare a anexei I la regulamentul menționat (JO 2016, L 294, p. 1), prevede, printre altele:

„PARTEA I – Dispoziții preliminare

SECȚIUNEA I

REGULI GENERALE

A. Reguli generale pentru interpretarea Nomenclurii combinate

Clasificarea mărfurilor în Nomenclura combinată 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 **[OR 5]**, 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.

[...]

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.

[...]

PARTEA a II-a – Tariful vamal

[...]

CAPITOLUL 87

VEHICULE TERESTRE, ALTELE DECÂT MATERIALUL RULANT DE CALE FERATĂ ȘI TRAMVAI; PĂRȚI ȘI ACCESORII ALE ACESTORA

Note de capitol

1. Capitolul nu cuprinde vehiculele concepute pentru a circula în exclusivitate pe calea ferată.
2. 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 utilizare, care să permită transportul de unelte, semințe, îngrășăminte etc. **[OR 6]**

[...]

Codul NC	Denumirea mărfurilor	Rata dreptului convențional (%)	Unitate suplimentară
1	2	3	4
8701	Tractoare (cu excepția cărucioarelor-tractoare de la poziția 8709):		
8701 10 00	- Motocultoare	3	p/st
8701 20	- Tractoare rutiere pentru semiremorci:		
8701 20 10	--Noi	16	p/st
8701 20 90	-- Folosite	16	p/st
8701 30 00	- Tractoare cu șenile	scutire	p/st
	- Altele, cu o putere a motorului:		
8701 91	--De maximum -18 kW:		
8701 91 10	---Tractoare agricole și forestiere, cu roți	scutire	p/st
8701 91 90	--altele	7	p/st
8701 92	--De peste 18 kW, dar maximum 37 kW:		
8701 92 10	---Tractoare agricole și forestiere, cu roți	scutire	p/st
8701 92 90	---altele	7	p/st

[...]

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 90	- Altele:		
8705 90 30	-- Autopompe pentru beton	3,7	p/st
8705 90 80	-- altele	3,7	p/st

[...]"[OR 7]

- 8 Potrivit unei jurisprudențe constante a Curții de Justiție a Uniunii Europene, 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 Nomenclatura combinată și de notele de secțiune sau de capitol. În continuare, destinația produsului poate să constituie un criteriu obiectiv pentru 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 special Hotărârea din 15 septembrie 2005 în cauza C-495/03, *Intermodal Transports BV*, punctele 47 și 55, și Hotărârea din 25 iulie 2018 în cauza C-445/17, *Pilato SpA*, punctele 24 și 25).

- 9 Potrivit jurisprudenței ulterioare a Curții, notele explicative elaborate de Comisie cu privire la Nomenclatura combinată (NC) și de Organizația Mondială a Vămirilor cu privire la Sistemul armonizat (SA) contribuie în mod semnificativ la interpretarea pozițiilor tarifare, fără a avea însă forță juridică obligatorie. Astfel, conținutul notelor explicative ale NC, care nu înlocuiesc notele explicative ale SA, ci trebuie să fie considerate o completare a acestora și să fie luate în considerare împreună cu acestea, trebuie să corespundă dispozițiilor din NC și nu poate modifica semnificația acestora. În consecință, atunci când se dovedește că notele explicative ale NC sunt contrare textului pozițiilor din NC și al notelor de secțiuni sau de capitole, acestea nu trebuie să fie luate în considerare (a se vedea de exemplu Hotărârea din 14 aprilie 2011, în cauzele conexe C-288/09 și C-289/09, *British Sky Broadcasting Group plc și Pace plc*, punctele 63-65).
- 10 Conform Notelor explicative ale SA în cauză, poziția 8701 cuprinde tractoare de toate tipurile și pentru toate utilizările, indiferent care ar fi sursa de energie care le acționează, cu excepția cărucioarelor-tractoare de tipul utilizat în gările de la poziția 8709. Se exclud de la această poziție camioanele de depanare echipate cu macarale, capre, troluri etc. (poziția 8705). Poziția 8705 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 [OR 8] transportul propriu-zis. Este vorba, așadar, de autovehicule neconcepute în principal pentru transportul de persoane sau de mărfuri. La această poziție (punctul 1) sunt încadrate mașinile pentru depanare constituite dintr-un șasiu de camion sau de furgonetă, cu sau fără platformă, echipat cu motoare de ridicare precum macarale nerotative, capre, scripeți, troluri, concepute pentru a ridica și a remorca mașinile aflate în pană.
- 11 Regulile generale pentru interpretarea Nomenclurii combinate, reproduse la început, sugerează că poziția 8705 (și subpozițiile acesteia) este mai specifică în raport cu poziția 8701.
- 12 În principiu, și tractoarele în sensul poziției 8701 sunt autovehicule consacrate unor scopuri specifice, și anume tractarea sau remorcarea.
- 13 La poziția 8705, sunt enumerate, cu titlu demonstrativ, autovehicule diferite, toate având un alt scop principal decât transportul de persoane sau de mărfuri, fiind însă consacrate unor utilizări specifice complet diferite.

- 14 Potrivit concluziilor relevante din Hotărârea Bundesfinanzgericht din 15 aprilie 2019, vehiculul în cauză este destinat tractării și împingerii de aeronave în aeroporturi, având, prin urmare, un alt scop principal decât transportul de persoane sau de mărfuri. Totuși, acest vehicul nu îndeplinește niciuna dintre modalitățile de utilizare enumerate cu titlu demonstrativ la poziția 8705.
- 15 Împotriva includerii în sfera de aplicare a noțiunii „autovehicule pentru depanare” de la poziția 8705, pledează - astfel cum argumentează recurenta - faptul că noțiunile utilizate la poziția 8705 în versiunile în limbile engleză și franceză ale regulamentului menționat, „break down lorries”, respectiv „dépanneuses” au semnificația de „mașini aflate în pană”, astfel cum a susținut, în final, și Bundesfinanzgericht în legătură cu Notele explicative ale Sistemului Armonizat.
[OR 9]
- 16 Astfel, Verwaltungsgerichtshof are îndoieli cu privire la interpretarea poziției 8705 din Nomenclatura combinată și la delimitarea acesteia în raport cu poziția 8701.

Viena, 9 octombrie 2019

[omissis] [Semnături]