



COMMISSION EUROPÉENNE

ORIG : NL
TRAD : FR

Bruxelles, le 5 mai 2005
JURM(2005)8086

**À LA COUR DE JUSTICE
DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES**

OBSERVATIONS ÉCRITES

déposées, conformément à l'article 20, deuxième alinéa, du Protocole sur le statut de la Cour de justice des Communautés européennes, par la COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES, représentée par Mme Joanna HOTTIAUX, sa conseillère juridique, en qualité d'agent, assistée de M^e Filip TUYTSCHAEVER, avocat, membre du cabinet VVEW Advocaten, Chaussée de Louvain 369, 1932 Woluwé-St-Étienne, et ayant élu domicile à Luxembourg auprès de M. Carlos GÓMEZ DE LA CRUZ, membre de son service juridique, Centre Wagner, Kirchberg,

dans l'affaire C-15/05

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 234 CE, présentée par le Gerechtshof d'Amsterdam, par ordonnance de renvoi du 28 décembre 2004, dans le litige pendant devant cette juridiction et opposant

KAWASAKI MOTORS EUROPE

à

L'INSPECTEUR DU DISTRICT DOUANIER DE ROTTERDAM

au sujet de l'interprétation des codes 8701 et 8703 de la nomenclature combinée de l'annexe I du règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil, du 23 juillet 1987, relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun, tel que modifié.

I. INTRODUCTION

1. La Commission a l'honneur de présenter à la Cour les observations suivantes.
2. La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de la nomenclature combinée figurant à l'annexe I du *règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil, du 23 juillet 1987, relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun*¹, tel que modifié (ci-après: «règlement (CEE) n° 2658/87»).
3. Cette demande a été présentée dans le cadre d'une procédure engagée par Kawasaki Motors Europe (ci-après: «Kawasaki») contre l'inspecteur du district douanier de Rotterdam au sujet du classement de différents types de véhicules désignés par l'appellation «Kawasaki All Terrain Vehicle».
4. Selon l'inspecteur, le produit doit être classé dans le code 8703 21 de la NC (*Autres véhicules, à moteur à piston alternatif à allumage par étincelles, d'une cylindrée n'excédant pas 1 000 cm³*). Kawasaki estime au contraire qu'il convient de le classer dans le code 8701 90 (*Tracteurs*).

II. LE CADRE JURIDIQUE

5. Afin d'appliquer le tarif douanier commun et de faciliter l'élaboration de statistiques sur le commerce extérieur de la Communauté et sur d'autres politiques communautaires relatives aux importations ou aux exportations de marchandises, le Conseil a instauré, par le règlement (CEE) n° 2658/87, une nomenclature combinée des marchandises faisant l'objet d'importations vers la Communauté ou d'exportations au départ de celle-ci (ci-après: la «nomenclature combinée» ou «NC»), figurant en annexe I dudit règlement.
6. La NC est fondée sur le système mondial harmonisé de désignation et de codification des marchandises, dit «système harmonisé» (ci-après: «SH»), dont elle reprend les positions et sous-positions à six chiffres. Seuls les

septième et huitième chiffres sont propres à la NC. Le SH a été créé sous le contrôle de l'Organisation mondiale des douanes (ci-après: «OMD») (ex-Conseil de coopération douanière) par une convention internationale conclue à Bruxelles le 14 juin 1983 et approuvée, au nom de la Communauté, par la *décision 87/369/CEE du Conseil, du 7 avril 1987, concernant la conclusion de la convention internationale sur le système harmonisé de désignation et de codification des marchandises, ainsi que de son protocole d'amendement*².

7. L'OMD publie régulièrement des notes explicatives relatives au SH. En vue de l'application uniforme de la NC dans la Communauté, la Commission peut prendre les mesures énumérées à l'article 9 du règlement (CEE) n° 2658/87. L'article 9, paragraphe 1, point a), dispose notamment ce qui suit:

1. Les mesures concernant les matières ci-après sont arrêtées selon la procédure définie à l'article 10:

- a) application de la nomenclature combinée et du TARIC en ce qui concerne notamment:
- le classement des marchandises dans les nomenclatures visées à l'article 8,
 - les notes explicatives,
 - la création, si nécessaire, et afin de répondre aux besoins propres de la Communauté, de sous-positions à caractère statistique dans le TARIC, lorsque cela s'avère plus approprié que dans la NC.

8. En ce qui concerne l'article 9 du règlement (CEE) n° 2658/87, la Cour a rappelé que le Conseil a conféré à la Commission, agissant en coopération avec les experts douaniers des États membres, un large pouvoir d'appréciation pour préciser le contenu des positions tarifaires entrant en ligne de compte pour le classement d'une marchandise déterminée, pour autant qu'elle ne modifie pas le contenu des positions tarifaires du SH (voir l'arrêt de la Cour dans l'affaire C-309/98, *Holz Geenen GmbH contre Oberfinanzdirektion München*, Rec. 2000, p. I-1975, point 13 des motifs, avec autres renvois).

¹ JO L 256 du 7.9.1987, p. 1.

² JO L 198 du 20.7.1987, p. 1.

9. La version de la NC applicable à l'époque des faits figure à l'annexe I du règlement (CE) n° 2388/2000 de la Commission, du 13 octobre 2000, modifiant l'annexe I du règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun³.
10. Le titre premier de la NC contient des règles générales pour l'interprétation de celle-ci.
11. La règle générale 1 prévoit ce qui suit:

Le libellé des titres de sections, de chapitres ou de sous-chapitres est considéré comme n'ayant qu'une valeur indicative, le classement étant déterminé légalement d'après les termes des positions et des notes de sections ou de chapitres et, lorsqu'elles ne sont pas contraires aux termes desdites positions et notes, d'après les règles suivantes.

12. La règle générale 6 se lit comme suit:

Le classement des marchandises dans les sous-positions d'une même position est déterminé légalement d'après les termes de ces sous-positions et des notes de sous-positions ainsi que, mutatis mutandis, d'après les règles ci-dessus, étant entendu que ne peuvent être comparées que les sous-positions de même niveau. Aux fins de cette règle, les notes de sections et de chapitres sont également applicables sauf dispositions contraires.

13. Les codes de la NC susceptibles de s'appliquer au cas d'espèce s'énoncent comme suit.
14. Code 8701 de la NC, invoqué par Kawasaki:

8701	Tracteurs (à l'exclusion des chariots-tracteurs du n° 8709): [...]
8701 90	– autres:
	– – Tracteurs agricoles et tracteurs forestiers (à l'exclusion des motoculteurs), à roues:
	– – – neufs, d'une puissance de moteur:
8701 90 11	– – – – n'excédant pas 18 kW
8701 90 20	– – – – excédant 18 kW mais n'excédant pas 37 kW

³ JO L 264 du 18.10.2000, p. 1.

15. Code 8703 de la NC, invoqué par l'inspecteur du district douanier de Rotterdam:

8703	Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes (autres que ceux du n° 8702), y compris les voitures du type «break» et les voitures de course: [...] – autres véhicules, à moteur à piston alternatif à allumage par étincelles:
8703 21	– – d'une cylindrée n'excédant pas 1 000 cm³:
8703 21 10	– – – neufs

16. Chaque section et, à l'intérieur de chaque section, chaque chapitre de la NC sont précédés d'un certain nombre de notes, à savoir des notes de sections ou de chapitres (comme l'indique la règle 1 pour l'interprétation de la NC).
17. La section XVII («*Matériel de transport*»), dans laquelle figure le chapitre 87 («*Voitures automobiles, tracteurs, cycles et autres véhicules terrestres, leurs parties et accessoires*»), ne contient pas de notes permettant d'établir avec précision la sous-position des marchandises en cause. En ce qui concerne le chapitre 87 en tant que tel, on peut se référer à sa note 2, qui prévoit ce qui suit:

On entend par «tracteurs», au sens du présent chapitre, les véhicules moteurs essentiellement conçus pour tirer ou pousser d'autres engins, véhicules ou charges, même s'ils comportent certains aménagements accessoires permettant le transport, en corrélation avec leur usage principal, d'outils, de semences, d'engrais, etc.

18. Les notes explicatives de l'OMD se rapportant au SH et relatives au chapitre 87, et notamment aux positions 8701 et 8703, ne sont pas déterminantes aux fins de la résolution de la présente affaire. D'une manière générale, ces notes confirment l'idée déjà exprimée à la note 2 du chapitre 87, précitée, ainsi que dans le libellé de la position 8703, selon laquelle les tracteurs sont essentiellement conçus pour tirer ou pousser d'autres engins, véhicules ou charges, par opposition aux véhicules automobiles,

principalement conçus pour le transport de personnes. Il convient de déterminer l'usage principal tant dans le premier que dans le second cas.

19. Conformément à l'article 9, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 2658/87, la Commission a adopté le *règlement (CE) n° 2518/98 de la Commission, du 23 novembre 1998, relatif au classement de certaines marchandises dans la nomenclature combinée* [ci-après: «règlement (CE) n° 2518/98»]⁴. Le point 5 de l'annexe du règlement (CE) n° 2518/98 classe les marchandises suivantes comme suit:

Description de la marchandise	Classement Code NC	Motivation
<p>Véhicules neufs (tout-terrain) à quatre roues, à moteur à quatre temps à un seul cylindre de 395 cm³ de cylindrée, à allumage par étincelle, doté d'une boîte à cinq vitesses et d'une marche arrière, de freins avant hydrauliques à double circuit. Le véhicule dispose d'un seul siège pour le conducteur et les organes de commande sont montés sur le guidon. Le mécanisme de la direction est basé sur le principe d'Ackerman.</p> <p>Ces véhicules sont équipés de porte-bagages et d'un dispositif d'attelage et offrent la possibilité de tracter des charges de 880 kg (freinée).</p> <p>Ils sont aussi équipés d'un compteur d'heures d'utilisation, d'un refroidisseur d'huile et d'un différentiel.</p> <p>Les dimensions sont (longueur, largeur et hauteur): 1944 mm, 1156 mm, 1080 mm, et le poids à vide de 249 kg.</p>	8703 21 10	<p>Le classement est déterminé par les dispositions des règles générales 1 et 6 pour l'interprétation de la nomenclature combinée ainsi que par le libellé des codes NC 8703, 8703 21 et 8703 21 10.</p> <p>Les véhicules, qui sont aptes à la fois au transport de personnes sur terrains difficiles (utilisés, par exemple, dans le cadre des loisirs) et pour tirer ou pousser d'autres engins, véhicules ou charges, ne remplissent pas les conditions de la note 2 du chapitre 87, n'étant pas essentiellement conçus pour tirer ou pousser d'autres engins, véhicules ou charges.</p>

20. Au cours de sa 23^e réunion (mai 1999), le comité du SH a classé la marchandise suivante sous la position 870321 du SH:

Véhicule à moteur à quatre roues motrices, appelé «véhicule tout-terrain», doté d'un châssis tubulaire, équipé d'une selle du type utilisé pour les motocycles, d'un guidon et de quatre roues avec des pneus tout-terrains basse pression. Le mécanisme de la direction des deux roues avant est basé sur le principe d'Ackerman. Le véhicule est équipé d'une boîte à cinq vitesses doublée d'un réducteur et d'une marche arrière, de freins à tambour doubles sur les roues avant et simples sur les roues arrière. Il est doté d'un moteur monocylindrique à quatre temps de 386 cc de cylindrée, avec un arbre de transmission vers les roues arrière et avant. Il est équipé de porte-bagages pour le

⁴ JO L 315 du 25.11.1998, p. 3.

transport de marchandises (capacité de chargement totale de 120 kg, hors conducteur) et d'un dispositif d'attelage, et offre la possibilité de tracter des charges de 410 kg (le poids à vide du véhicule est de 273 kg).

21. Selon le juge a quo (point 2.3 de l'ordonnance de renvoi), les faits suivants sont établis en ce qui concerne les marchandises en cause:

Il s'agit de véhicules neufs à quatre roues, à moteur à quatre temps à un seul cylindre, à allumage par étincelle; la cylindrée, la puissance maximale des moteurs, les dimensions (longueur, largeur et hauteur) et le poids de chaque modèle sont les suivants:

Type	Cylindrée	Puissance	Dimensions (long/larg/haut) en mm	Poids en kg
KLF 220	215 cc	12,5 kW	1745 x 1120 x 1040	185
KLF 300	290 cc	14,3 kW	1910 x 1160 x 1065	229
KLF 300 4x4	290 cc	14,7 kW	1860 x 1210 x 1105	263
KVF 300	290 cc	15,4 kW	2065 x 1205 x 1145	257
KVF 300 4x4	290 cc	15,4 kW	2065 x 1205 x 1145	275
KVF 400	391 cc	21,3 kW	2065 x 1205 x 1150	265
KVF 400 4x4	391 cc	21,3 kW	2065 x 1205 x 1150	275
KVF 650 4x4	633 cc	30,9 kW	2155 x 1170 x 1150	274

Les véhicules sont entraînés au moyen d'un arbre à cardan. L'indication «4x4» signifie que le modèle concerné est équipé de quatre roues motrices.

Les véhicules des types KLF 220 et KLF 300 sont dotés d'une boîte à cinq vitesses avant à embrayage automatique et d'une marche arrière. Le KLF 300 4x4 dispose du même nombre de vitesses que le KLF 300 à embrayage automatique et également d'une boîte de réduction haut/bas. Il dispose également d'une marche arrière.

Les véhicules des types KVF 400, KVF 400 4x4 et KVF 650 4x4 sont dotés de ce qu'on appelle une boîte de transmission à réduction haut/bas à variation continue (CVT). L'embrayage est également automatique. Tous ces types disposent d'une marche arrière.

Les véhicules disposent sur les roues avant et sur les roues arrière d'un système de freinage. Le véhicule KLF 220 est équipé de freins à tambour sur les quatre roues; les véhicules KLF 300, KLF 300 4x4, KVF 300, KVF 300 4x4, KVF 400 et KVF 400 4x4 sont munis de freins à disques sur les roues avant et de freins à tambour sur les roues

arrière; le véhicule KVF 650 4x4 est muni de freins à disques sur les roues avant et de ce qu'il est convenu d'appeler un «système de freinage à bain d'huile» sur les roues arrière.

La conduite de ces véhicules s'effectue à l'aide de deux poignées. Les organes de commandes sont intégrés à ces poignées. La vitesse maximale de ces véhicules est de 70 km/h.

Le moteur est spécialement conçu pour l'usage sur terrains difficiles et permet sur ces terrains de fournir une force de traction suffisante à bas régime pour les appareillages attachés. La force de traction du KLF 220 est de 740 kg; le type KLF 300 dispose d'une force de traction de 916 kg; les autres véhicules ont une force de traction supérieure à 1000 kg. Les pneus ont un profil profond spécial pour l'usage sur terrain mobile. Tous les véhicules sont munis d'amortisseurs avant et arrière.

Les véhicules disposent d'un seul siège pour le conducteur constitué d'une selle comparable à celle d'un motocycle. Les véhicules sont en outre équipés en série de porte-bagages et d'un dispositif d'attelage sur l'essieu arrière. La capacité maximale de portée des porte-bagages montés à l'avant des véhicules est de 20 kg pour le véhicule le plus léger et de 40 kg pour le plus lourd. La capacité maximale des porte-bagages arrière est de respectivement 30 kg et 70 kg.

III. LES QUESTIONS PREJUDICIELLES

22. C'est dans le cadre juridique ébauché ci-dessus que le Gerechtshof d'Amsterdam a posé les questions préjudicielles suivantes.

1. *Le règlement (CE) n° 2518/98 de la Commission du 23 novembre 1998, relatif au classement de certaines marchandises dans la nomenclature combinée (JO L 315) est-il valide dans la mesure où les véhicules neufs tout-terrain à quatre roues mentionnés au point 5 de l'annexe sont classés comme des véhicules conçus pour le transport de personnes au sens de la position 8703 21 du TDC?*
2. *Si le règlement est invalide, le TDC peut-il alors être interprété en ce sens que les marchandises en cause peuvent être classées dans une des sous-positions de la position 8701 90 du TDC?*

IV. LES REPONSES AUX QUESTIONS

23. Par sa première question, le juge a quo demande à la Cour, d'une manière générale, si le règlement (CE) n° 2518/98 est valide, notamment en ce qui concerne le point 5 de son annexe, qui classe les véhicules neufs tout-terrains à

quatre roues dans le code 8703 21 10 de la NC. La Commission considère que la réponse à cette question générale n'est peut-être pas suffisante en soi pour que le juge a quo tranche l'affaire au fond. Il ressort en effet de l'ordonnance de renvoi (notamment de ses points 5.1, 5.4 et 6.2) que les marchandises en cause en l'espèce présentent des caractéristiques qui ne correspondent pas tout à fait à celles mentionnées au point 5 de l'annexe du règlement (CE) n° 2518/98. Dans ce contexte, la Commission subdivisera ses observations en deux parties. Dans la première partie (point IV.A ci-dessous), elle motivera son opinion selon laquelle le règlement (CE) n° 2518/98 est valide. Dans la seconde partie (point IV.B ci-dessous), elle montrera pourquoi ce règlement est en outre applicable aux marchandises en cause en l'espèce.

IV.A. Observations générales

24. Premièrement, il est de jurisprudence constante que, compte tenu des impératifs de la sécurité juridique, le critère décisif pour la classification tarifaire des marchandises doit être recherché en règle générale dans leurs caractéristiques et propriétés objectives, telles que définies par le libellé des positions du tarif douanier commun (ci-après: «TDC») et les notes de sections et de chapitres (voir, notamment, l'affaire C-177/91, *Bioforce*, point 8; l'affaire C-328/97, *Glob-Sped*, point 26; l'affaire C-42/99, *Eru Portuguesa*, point 13; l'affaire T-243/01, *Sony Computer Entertainment*, point 104; et l'affaire C-379/02, *Imexpo Trading*, point 16).

25. Deuxièmement, toujours selon une jurisprudence constante, les notes explicatives de l'OMD relatives au SH constituant, sans pour autant avoir de force obligatoire en droit, des moyens importants pour assurer une application uniforme du TDC par les autorités douanières des États membres et peuvent, en tant que telles, être considérées comme des moyens valables pour son interprétation (voir par exemple l'affaire 35/93, *Develop Dr. Eisbein*, point 21; l'affaire T-243/01, *Sony Computer Entertainment*, point 116; et l'affaire C-379/02, *Imexpo Trading*, point 16).

26. Enfin, la Cour a considéré qu'il convenait de rechercher la caractéristique objective de ces produits, qui soit de nature à les distinguer des autres dans l'utilisation à laquelle les produits sont destinés. En particulier, s'agissant de pyjamas, elle a considéré que la caractéristique objective de ces produits était d'être portés au lit en tant que vêtements de nuit et que, dès lors que cette caractéristique objective pouvait être vérifiée au moment du dédouanement, la circonstance qu'une autre utilisation du vêtement fût également envisageable n'était pas de nature à exclure la qualification juridique de pyjama. La Cour en a conclu qu'il fallait considérer comme pyjamas au sens du code 6108 de la NC non seulement les compositions de deux vêtements de bonneterie qui, du fait de leur apparence extérieure, sont destinés à être exclusivement portés au lit, mais aussi les compositions essentiellement utilisées à cette fin (affaire C-395/93, *Neckermann Versand*, points 6 et suivants; et affaire T-243/01, *Sony Computer Entertainment*, point 110).
27. En résumé, les marchandises sont donc classées en fonction de leurs caractéristiques et propriétés objectives, telles que définies par le libellé des positions du TDC et précisées par les notes s'y rapportant et les notes explicatives de l'OMD, et une distinction doit être établie à cet égard entre l'utilisation principale des marchandises et une ou plusieurs utilisations possibles, mais accessoires.
28. La Commission considère que le règlement (CE) n° 2518/98 répond à ces conditions. Conformément aux règles énumérées ci-dessus, il motive le classement des marchandises définies au point 5, première colonne, du tableau figurant dans son annexe en établissant, sur la base de leurs caractéristiques objectives (la façon dont elles sont constituées), une distinction entre leur utilisation principale et leur éventuel usage accessoire (c'est-à-dire le transport de personnes, par exemple dans le cadre des loisirs, par opposition au fait de tirer ou de pousser d'autres engins, véhicules ou charges). Toujours en conformité avec les règles énumérées ci-dessus, le règlement (CE) n° 2518/98 tient compte à cet égard des termes des codes pertinents de la NC, ainsi que de la note qui s'y rapporte (à savoir la note 2 du chapitre 87).

29. Eu égard à ce qui précède, la Commission estime que la réponse à la première question préjudicielle est affirmative.

IV.B. Observations spécifiques

30. Les marchandises en cause en l'espèce présentent certaines caractéristiques qui ne correspondent pas tout à fait à celles des marchandises définies au point 5, première colonne, de l'annexe du règlement (CE) n° 2518/98. La Commission estime néanmoins que rien ne s'oppose à l'application par analogie de ce règlement aux marchandises en cause. Ainsi que la Cour l'a déclaré dans l'affaire C-130/02, *Krings* (point 35),

l'application par analogie d'un règlement de classement aux produits analogues à ceux visés par ce règlement favorise une interprétation cohérente de la NC ainsi que l'égalité de traitement des opérateurs.

31. Un raisonnement par analogie consiste à tirer des conclusions en s'appuyant sur la comparabilité ou la non-comparabilité des objets considérés et de leurs caractéristiques essentielles. Lorsqu'un règlement de classement classe une certaine marchandise sous un code donné de la NC, il inscrit cet objet («la marchandise») dans une norme juridique spécifique («le code de la NC»), sur la base de ses caractéristiques essentielles au regard de la norme juridique. Si une autre marchandise présente des caractéristiques essentielles pratiquement identiques à celles de la marchandise décrite dans le règlement de classement, rien ne s'oppose juridiquement à l'application de ce règlement à cette autre marchandise.
32. S'il est vrai que les véhicules à moteur en cause en l'espèce présentent certaines caractéristiques qui leur sont propres, ils sont néanmoins pratiquement identiques aux marchandises définies au point 5, première colonne, du tableau figurant à l'annexe du règlement (CE) n° 2518/98. L'ordonnance de renvoi (point 5.1) indique en effet à cet égard: *«Il s'agit [...] pratiquement du même véhicule que celui qui est mentionné dans ce règlement»*. L'usage principal de ces véhicules est également le transport de personnes sur terrains difficiles, notamment dans le cadre des loisirs. L'allure

sportive et les couleurs vives caractérisant la majorité des véhicules renforcent l'idée selon laquelle leur usage principal ne permet pas de les classer comme tracteurs agricoles ou forestiers. La circonstance qu'une autre utilisation de ces véhicules soit également envisageable n'est pas de nature à exclure la qualification juridique de «*véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes*». Un véhicule ordinaire peut en effet également tirer d'autres engins, véhicules ou charges. Il est toutefois évident qu'il s'agit dans ce cas d'une fonction accessoire.

33. Par conséquent, étant donné que les termes du code 8703 de la NC sont plus appropriés que ceux du code 8701 de la NC (dans la mesure où les marchandises en cause sont davantage utilisées comme «*véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes*» que comme «*tracteurs*»), et compte tenu des règles générales 1 et 6 pour l'interprétation de la NC, il convient de classer les marchandises en cause dans le code 8703 de la NC, dans la sous-position 870321. Cette opinion est corroborée par l'idée sous-jacente de la note 2 du chapitre 87 et du libellé de la position 8703, selon laquelle les tracteurs sont essentiellement conçus pour tirer ou pousser d'autres engins, véhicules ou charges, par opposition aux véhicules automobiles, qui sont principalement conçus pour le transport de personnes. Tant dans le premier que dans le second cas, le critère déterminant est donc l'utilisation principale.
34. Par conséquent, bien que le juge a quo ne soulève pas explicitement la question de l'applicabilité du règlement (CE) n° 2518/98 /98 aux marchandises en cause en l'espèce, rien ne s'oppose à ce que le point 5 du tableau figurant dans son annexe leur soit appliqué par analogie.

V. CONCLUSIONS

35. Eu égard aux considérations qui précèdent, la Commission a l'honneur de proposer à la Cour, compte tenu des faits de l'espèce, d'apporter aux questions préjudicielles du Gerechtshof d'Amsterdam les réponses suivantes:

- Question 1:

Le règlement (CE) n° 2518/98 de la Commission, du 23 novembre 1998, relatif au classement de certaines marchandises dans la nomenclature combinée est valide dans la mesure où les véhicules neufs tout-terrains à quatre roues définis au point 5 de son annexe sont classés comme des véhicules conçus pour le transport de personnes au sens de la position 8703 21 de la nomenclature combinée.

- Question 2:

Compte tenu de la réponse apportée à la première question, il n'y a pas lieu de répondre à la seconde question.

Joanna Hottiaux

Filip Tuytschaever

Agents de la Commission

