

Downloaded via the EU tax law app / web

Prozatímní vydání

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (šestého senátu)

16. února 2017 (*)

„Řízení o předběžné otázce – Nařízení (EHS) č. 2658/87 – Celní unie a společný celní sazebník – Sazební zařazení – Kombinovaná nomenklatura – Platnost – Nařízení (EU) č. 301/2012 – čísla 8703 a 8711 – Tříkolové vozidlo nazývané ‚Spyder‘ “

Ve věci C-145/16

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Gerechtshof Amsterdam (odvolací soud v Amsterdamu) ze dne 8. března 2016, došlým Soudnímu dvoru dne 14. března 2016, v řízení

Aramex Nederland BV

proti

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane,

SOUDNÍ DVŮR (šestý senát),

ve složení E. Regan, předseda senátu, C. G. Fernlund a S. Rodin (zpravodaj), soudci,

generální advokát: N. Wahl,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za Aramex Nederland BV W. de Witem a O. R. L. Geminem, adviseurs,
- za nizozemskou vládu M. Bulterman a M. Gijzen, jako zmocněnkyni,
- za Evropskou komisi A. Caeirosem a P. Vanden Heedem, jako zmocněnci,
- s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generálního advokáta, rozhodnout věc bez stanoviska,

vydává tento

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čísel 8703 a 8711 kombinované nomenklatury, která je obsahem přílohy I nařízení Rady (EHS) č. 2658/87 ze dne 23. července 1987 o celní a statistické nomenklatuře a o společném celním sazebníku (Úř. věst. 1987, L 256, s. 1; Zvl. vyd. 02/02, s. 382), ve znění prováděcího nařízení Komise (ES) č. 927/2012 ze dne 9. října 2012 (Úř. věst. 2012, L 304, s. 1) (dále jen „KN“).

2 Tato žádost byla podána v rámci sporu mezi společnostmi Aramex Nederland BV (dále jen „Aramex“) a Inspecteur van de Belastingdienst/Douane ve věci sazebního zařazení tříkolového vozidla nazývaného „Spyder“ v rámci KN.

Právní rámec

Unijní právo

3 Kombinovaná nomenklatura zavedená nařízením č. 2658/87 se zakládá na harmonizovaném systému popisu a číselného označování zboží (dále jen „HS“), který byl vypracován Radou pro celní spolupráci, nyní Světovou celní organizací (WCO), a zaveden mezinárodní úmluvou o harmonizovaném systému popisu a číselného označování zboží, která byla uzavřena v Bruselu dne 14. června 1983. Tato úmluva byla spolu s protokolem o její změně ze dne 24. června 1986 schválena jménem Evropského hospodářského společenství rozhodnutím Rady 87/369/EHS ze dne 7. dubna 1987 (Úř. věst. 1987, L 198, s. 1; Zvl. vyd. 02/02, s. 288).

4 Číslo 8703 KN je členeno takto:

„8703

[...]

Osobní automobily a jiná motorová vozidla konstruovaná především pro přepravu osob (jiná než čísla 8702), včetně osobních dodávkových automobilů a závodních automobilů:

8703 21

— — S obsahem válců nepřesahujícím 1000 cm³

8703 21 10

— — — Nov[é]

8703 21 90

[...]“

— — — Použit[é]

5 Číslo 8711 KN je členeno následujícími způsoby:

„8711

[...]

Motocykly (včetně mopedů) a jízdní kola vybavená pomocným motorem, též s postranními vozíky; postranní vozíky

8711 50 00

– S vratným spalovacím pístovým motorem s vnitřním spalováním s obsahem válce převyšujícím 800 cm³

[...]"

6 Příloha prováděcího nařízení Komise (EU) č. 301/2012 ze dne 2. dubna 2012 o zařazení určitého zboží do kombinované nomenklatury přijatého na základě čl. 9 odst. 1 písm. a) nařízení č. 2658/87 zařazuje do KN zboží popsané v prvním sloupci 1 tabulky, která je v ní obsažena, do kódu uvedeného ve vztahu k tomuto zboží ve druhém sloupci 2 této tabulky. Pokud jde o podpoložku 8703 21 10, uvedená tabulka stanoví:

Nové tříkolové motorové vozidlo s pohonem zadního kola pro dopravu osob s vratným zážehovým spalovacím pístovým motorem s vnitřním spalováním s obsahem válce 998 cm³.

Vzdálenost mezi předními koly je přibližně 130 cm. Vozidlo nemá diferenciál.

Vozidlo je vybaveno systémem řízení stejného typu, jaký se používá v osobních automobilech. Řídí se pomocí řídítek se dvěma rukojeťmi, na kterých jsou umístěny ovládací prvky.

Vozidlo má pět rychlostí vpřed a zpět.

8703 21 10

Zařazení se zakládá na všeobecných pravidlech 1 a 6 pro výklad kombinované nomenklatury a na znění kódu KN 8703, 8703 21 a 8703 21 10.

Tříkolová vozidla jsou zařazena do čísla 8711 za předpokladu, že nemají charakter motorových vozidel čísla 8703 (viz rovněž vysvětlivky k HS k číslu 8711, pátý odstavec).

Číslo 8703 zahrnuje lehká tříkolová vozidla jednodušší konstrukce, např. vozidla vybavená motocyklovým motorem a koly, která vzhledem ke své mechanické konstrukci mají vlastnosti konvenčních osobních automobilů, tj. systém řízení stejného typu, jaký se používá v osobních automobilech (viz rovněž vysvětlivky k HS k číslu 8703, druhý odstavec).

Vzhledem k tomu, že vozidlo je vybaveno systémem řízení stejného typu, jaký se používá v osobních automobilech, což je vlastnost, na kterou se vztahuje číslo 8703, je zařazení do čísla 8711 vyloučeno.

Vozidlo je tedy třeba zařadit jako nové motorové vozidlo konstruované především pro přepravu osob do kódu KN 8703 21 10.

Vysvětlivky k HS

7 Podle čl. 6 odst. 1 mezinárodní úmluvy o harmonizovaném systému popisu a číselného označování zboží byl v rámci Rady pro celní spolupráci zřízen výbor nazvaný „Výbor pro

harmonizovaný systém“, složený ze zástupců každé smluvní strany. Jeho úkolem je zejména předkládat všechny návrhy na změnu uvedené úmluvy a vypracovávat vysvětlivky (dále jen „vysvětlivky k HS“), stanoviska k zařazení zboží a ostatní pokyny pro výklad HS.

8 Vysvětlivka k HS týkající se čísla 8703 HS zní takto:

„S výjimkou motorových vozidel určených pro přepravu osob uvedených pod číslem 8702 patří do tohoto čísla všechny typy motorových vozidel, včetně obojživelných motorových vozidel určených pro přepravu osob bez ohledu na druh motoru, který je poháněn (zážehový nebo vznětový pístový spalovací motor, elektromotor, plynová turbína atd.).

Do tohoto čísla patří také lehká tříkolová vozidla, jako jsou zejména:

- vozidla vybavená motocyklovým motorem a koly atd., která vzhledem ke své mechanické konstrukci mají vlastnosti osobních automobilů jako takových: řízení stejného typu, jaké se používá v osobních automobilech nebo vybavení zpátečkou a diferenciálem;
- vozidla s podvozkem ve tvaru T, jejichž obě zadní kola pohánějí, každé samostatně, elektromotor napájený baterií. Tato vozidla jsou zpravidla ovládána pomocí jedné páky umístěné uprostřed, která slouží k nastartování, zrychlení, brzdění, zastavení a couvání, jakož i k řízení doprava nebo doleva, což je uskutečňováno změnou otáček jednoho setrvačnicku ve srovnání s druhým setrvačníkem nebo otáčením předního kola.

[...]

Do tohoto čísla patří zejména:

[...]

6) tříkolová vozidla s trubkovým podvozkem vybavená systémem řízení stejného typu, jaký se používá v osobních automobilech, spočívajícím například na Ackermanově principu. [...]

9 Vysvětlivka k HS týkající se čísla 8711 uvádí:

„Do tohoto čísla patří všechna dvoukolová motorová vozidla určená především pro přepravu osob.

[...]

Patří sem i tříkolová vozidla (například typ nákladních tříkolek) za předpokladu, že nemají charakter motorových vozidel čísla 8703 (viz vysvětlivky k číslu 8703).

[...]

Do tohoto čísla naopak nepatří:

[...]

tříkolová motorová vozidla určená pro přepravu osob s trubkovým podvozkem vybavená systémem řízení stejného typu, jaký se používá v osobních automobilech, spočívajícím například na Ackermanově principu (č. 8703)“.

Spor v povodním řízení a pedběžná otázka

10 V návaznosti na prohlášení společnosti Aramex o propuštění do volného oběhu vozidla

nazývaného RD Spyder RS-S 990 SM5 DR 12 EUR (dále jen „Spyder“) zaslala dne 17. dubna 2013 nizozemská daňová správa této společnosti celní výměr odpovídající sazebnímu zařazení dopravního prostředku Spyder do podpoložky 8703 21 10. Společnost Aramex podala proti tomuto výměru správní odvolání, přičemž měla za to, že Spyder měl být zařazen do podpoložky 8711 50 00. Toto odvolání bylo zamítnuto dne 10. září 2013.

11 Rozsudkem ze dne 8. prosince 2014 byla jako neopodstatněná zamítnuta žaloba, kterou podala společnost Aramex k Rechtbank Noord-Holland (soud pro provincii Severní Holandsko, Nizozemsko), namířená proti uvedenému celnímu výměru.

12 Dne 16. ledna 2015 podala žalobkyně odvolání proti tomuto rozsudku k Gerechtshof te Amsterdam (odvolací soud v Amsterdamu, Nizozemsko). Tento soud má za to, že nelze jednoznačně určit, zda s ohledem na své objektivní charakteristiky a vlastnosti musí být Spyder považován za „motocykl“ nebo za „motorové vozidlo“.

13 Účastníci řízení před předkládajícím soudem nezpochybují skutečnost, že Spyder sloužil jako vzor pro provádění nařízení č. 301/2012, na jehož základ bylo toto vozidlo zařazeno do čísla 8703. Aramex má však za to, že toto nařízení je neplatné.

14 Předkládající soud zaprvé poznamenává, že Spyder je vybaven koly, jejichž velikost pneumatik je běžná pro osobní automobily, avšak tyto pneumatiky jsou vyráběny speciálně pro tříkolová vozidla.

15 Zadruhé má Spyder geometrii řízení, která odpovídá Ackermanovému principu, a ve zbytku má řídící zařazení, které se výrazně liší od řídícího zařazení automobilu. Místo automobilového volantu je vybaven motocyklovými řídítky se dvěma rukojeťmi, do kterých jsou zabudovány ovládací prvky. Tato řídítka se – na rozdíl od automobilového volantu – nedají zcela otočit, přičemž maximální odchylka doleva a doprava je jako v případě motocyklu přibližně 45 stupňů. Kromě toho u něj chybí kardanový kloub a převodovka řízení, která jako u motorového vozidla umožňuje otáčivý pohyb hřídele volantu na lineární, zatímco otáčivý pohyb hřídele řídítek se u dopravního prostředku Spyder změní na lineární jiným způsobem, a to pomocí páky převodky řízení. Společné znaky s typem systému řízení osobního automobilu jsou omezeny na existenci hřídele řídítek, vlečných tyčí, kol a již zmíněné geometrie řízení v souladu s Ackermannovým principem. Předkládající soud má však za to, že ze znění vysvětlivky k HS týkající se čísla 8703 výslovně nevyplývá, že u tříkolových vozidel postačuje existence systému řízení, který spoívá na Ackermanovém principu, k tomu, aby se dalo hovořit o systému řízení stejného typu, jaký se používá v osobních automobilech, jak je tomu u tříkolových motorových vozidel zařazených do čísla 8703 bodu 6.

16 Podle předkládajícího soudu mohou být charakteristiky uvedené ve dvou předchozích bodech tohoto rozsudku relevantní pro určení, zda Spyder spadá do kategorie „lehká tříkolová vozidla“ uvedené v prvním příkladu vysvětlivky k HS týkající se čísla 8703. Tento soud uznává, že výčet těchto příkladů není taxativní.

17 Předkládající soud zdrazňuje, že v prvním sloupci přílohy prováděcího nařízení č. 301/2012 se jako skutečná charakteristika uvádí, že Spyder má systém řízení stejného typu, jaký se používá v osobních automobilech, přičemž žádná skutečnost uvedená ve třetím sloupci této přílohy neumožňuje zjistit, zda Evropská komise toto skutečně ověřila a na základě jakých kritérií.

18 Vzhledem k výše uvedenému se předkládající soud, který má pochybnosti o opodstatněnosti zařazení doporučeného Komisí, rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Je prováděcí nařízení ?. 301/2012 platné?“

K pravní otázce

19 Úvodem je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury Soudního dvora platí, že v rámci postupu spolupráce mezi vnitrostátními soudy a Soudním dvorem zavedeného článkem 267 SFEU přísluší Soudnímu dvoru poskytnout vnitrostátnímu soudu užitečnou odpověď, která mu umožní rozhodnout spor, jenž mu byl předložen. Z tohoto hlediska Soudnímu dvoru přísluší, aby otázky, které jsou mu položeny, případně reformuloval (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 13. října 2016, M. a S., C-303/15, EU:C:2016:771, bod 16 a citovaná judikatura).

20 Podstatou otázky předkládajícího soudu je, zda KN musí být vykládána v tom smyslu, že takové tříkolové vozidlo, jako je vozidlo, o které se jedná ve věci v původním řízení a které je vybaveno pneumatikami vyráběnými pro tříkolové motocykly, jež jsou však podobné pneumatikám pro osobní automobily, je řízeno pomocí řídítek a je vybaveno systémem řízení spočívajícím na Ackermanov? principu, patří do čísla 8703 KN.

21 V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury Soudního dvora svěřila Rada Evropské unie Komisi, jednající ve spolupráci s celními odborníky členských států, širokou posuzovací pravomoc k tomu, aby upřesnila obsah sazebníkových čísel a položek přícházejících v úvahu při zařazování určitého zboží. Pravomoc Komise přijímat opatření uvedená v čl. 9 odst. 1 písm. a), b), d) a e) nařízení ?. 2658/87, jako například vypracovávat doplňkové vysvětlivky, neopravuje však Komisi měnit obsah sazebníkových čísel a položek utvořených na základě HS zavedeného mezinárodní úmluvou o HS, jejichž rozsah se Evropská unie podle článku 3 této úmluvy zavázala neměnit (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 12. února 2015, Raytek a Fluks Europe, C-134/13, EU:C:2015:82, bod 29, jakož i citovaná judikatura).

22 Za účelem zajištění právní jistoty a usnadnění kontrol je kromě toho třeba hledat rozhodující kritérium pro sazební zařazení zboží obecně v jeho objektivních charakteristikách a vlastnostech, jak jsou definovány číslem KN a poznámek ke třídám nebo kapitolám (rozsudek ze dne 8. prosince 2016, Lemnis Lighting, C-600/15, EU:C:2016:937, bod 36 a citovaná judikatura).

23 Objektivním kritériem pro zařazení může být zajištění účel použití výrobku, pokud je inherentní tomuto výrobku, což musí být možné posoudit v závislosti na jeho objektivních charakteristikách a vlastnostech. Nicméně účel použití výrobku je relevantním kritériem pouze tehdy, jestliže zařazení nelze provést pouze na základě objektivních charakteristik a vlastností výrobku (rozsudek ze dne 9. června 2016, MIS, C-288/15, EU:C:2016:424, bod 24).

24 Kromě toho je třeba připomenout, že vysvětlivky k HS jsou důležitými prostředky k zajištění jednotného uplatnění společného celního sazebníku a jako takové poskytují informace využitelné pro jeho výklad (rozsudek ze dne 8. prosince 2016, Lemnis Lighting, C-600/15, EU:C:2016:937, bod 37).

25 Za účelem posouzení, zda takové tříkolové motorové vozidlo, jako je vozidlo, o které se jedná v původním řízení, může patřit do čísla 8703 KN, je třeba nejdříve konstatovat, že zařazení tříkolových motorových vozidel do čísla 8711 je podřídné ve vztahu k jejich zařazení do čísla 8703, jelikož podle vysvětlivky k HS týkající se čísla 8711 patří do tohoto čísla tato vozidla jen za předpokladu, že nemají charakteristiky motorového vozidla čísla 8703.

26 Pokud jde zprv? o otázku, zda je třeba pro účely zařazení tříkolového vozidla do čísla 8703 zohlednit skutečnost, že toto vozidlo je vybaveno motocyklovými koly, ?i nikoli, je třeba

uvést, že vysvětlivka k HS týkající se tohoto řísla uvádí, že do uvedeného řísla patří zejména lehká tříkolová vozidla vybavená motocyklovým motorem a koly, která vzhledem ke své mechanické konstrukci mají vlastnosti osobních automobilů jako takových.

27 V tomto ohledu je třeba konstatovat, že vysvětlivka k HS týkající se řísla 8703 tak uvádí příklady tříkolových vozidel, která musí být zařazena do tohoto řísla.

28 Platí tudíž, že i když vozidla, která jsou uvedena jako příklady v této vysvětlivce, mají podobné vybavení jako motocykly, zejména jsou vybavena motocyklovými koly, není existence takového vybavení podmínkou zařazení tříkolových vozidel, která mají vzhledem ke své mechanické konstrukci vlastnosti osobních automobilů, do řísla 8703. Z toho vyplývá, že skutečnost, že vozidlo není vybaveno motocyklovými koly, nebrání jeho zařazení do tohoto řísla.

29 Pokud jde zadruhé o otázku, zda tříkolová vozidla vybavená systémem řízení – jehož podobnost se systémem, kterým jsou vybaveny osobní automobily, spočívá jen v tom, že je založen na Ackermanově principu – jsou „vybavena systémem řízení stejného typu, jaký se používá v osobních automobilech“ ve smyslu vysvětlivky k HS týkající se řísla 8703, je třeba připomenout, že tato vysvětlivka v podstatě uvádí, že vozidla, která patří do tohoto řísla, jsou všechny typy motorových vozidel, které vykazují určité technické charakteristiky, například řízení stejného typu, jaké se používá v osobních automobilech, spočívající na Ackermanově principu (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 27. dubna 2006, Kawasaki Motors Europe, C-15/05, EU:C:2006:259, bod 43).

30 Kromě toho, i když je pravda, že první příklad uvedený ve vysvětlivce k HS týkající se řísla 8703 nedefinuje pojem „systém řízení stejného typu, jaký se používá v osobních automobilech“, stejná vysvětlivka nicméně uvádí, že „tříkolová vozidla s trubkovým podvozkem vybavená systémem řízení stejného typu, jaký se používá v osobních automobilech, spočívajícím například na Ackermanově principu“, patří do tohoto řísla.

31 Z toho vyplývá, že tříkolová vozidla vybavená systémem řízení – jehož podobnost se systémem, kterým jsou vybaveny osobní automobily, spočívá jen v tom, že je založen na Ackermanově principu – jsou „vybavena systémem řízení stejného typu, jaký se používá v osobních automobilech“ ve smyslu vysvětlivky k HS týkající se řísla 8703.

32 Pokud jde zatím o zařazení tříkolového vozidla vybaveného řídítky do řísla 8703, jak stanoví nařízení č. 301/2012, je třeba konstatovat, že tato charakteristika není uvedena ve znění řísla 8711 ani vysvětlivky k HS týkající se tohoto řísla. Skutečnost, že tříkolové vozidlo je vybaveno řídítky, nebrání tudíž jeho zařazení do řísla 8703.

33 Vzhledem k tomu, že skutečnost – že takový systém řízení vozidla, jako je systém, o který se jedná ve věci v původním řízení, je zajištěván řídítky a spočívá na Ackermanově principu – je objektivní charakteristikou tohoto vozidla umožňující jej zařadit do řísla 8703, není účel použití takového vozidla relevantním kritériem pro jeho zařazení, ačkoli Aramex tvrdí opak.

34 Pokud jde o platnost nařízení č. 301/2012, je třeba konstatovat, že posouzení předběžné otázky neodhalilo nic, čím by mohla být dotčena platnost tohoto nařízení, když stanoví zařazení nového tříkolového motorového vozidla vybaveného zejména systémem řízení stejného typu, jaký se používá v osobních automobilech, a řízeného pomocí řídítek do podpoložky 8703 21 00.

35 Vzhledem k výše uvedenému je třeba na položenou otázku odpovědět tak, že KN musí být vykládána v tom smyslu, že takové tříkolové vozidlo, jako je vozidlo, o které se jedná ve věci v původním řízení a které je vybaveno pneumatikami vyráběnými pro tříkolové motocykly, jež jsou však podobné pneumatikám pro osobní automobily, je řízeno pomocí řídítek a je vybaveno

systémem řízení spočívajícím na Ackermanov? principu, patří do ?ísla 8703 KN.

K náklad?m řízení

36 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky p?vodního řízení, povahu inciden?ního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu p?ed p?edkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvod? Soudní dv?r (šestý senát) rozhodl takto:

Kombinovaná nomenklatura uvedená v příloze I nařízení Rady (EHS) ?. 2658/87 ze dne 23. ?ervence 1987 o celní a statistické nomenklatu?e a o společném celním sazebníku ve znění provád?cího nařízení Komise (EU) ?. 927/2012 ze dne 9. října 2012 musí být vykládána v tom smyslu, že takové tříkolové vozidlo, jako je vozidlo, o které se jedná ve věci v p?vodním řízení a které je vybaveno pneumatikami vyráb?nými pro tříkolové motocykly, jež jsou však podobné pneumatikám pro osobní automobily, je řízeno pomocí řídítek a je vybaveno systémem řízení spočívajícím na Ackermanov? principu, patří do ?ísla 8703 této nomenklatury.

Podpisy.

* Jednací jazyk: nizozemština.