

Downloaded via the EU tax law app / web

Vorläufige Fassung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Sechste Kammer)

16. Februar 2017(*)

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 – Zollunion und Gemeinsamer Zolltarif – Tarifierung – Kombinierte Nomenklatur – Gültigkeit – Verordnung (EU) Nr. 301/2012 – Positionen 8703 und 8711 – Dreirädriges Fahrzeug mit der Bezeichnung ‚Spyder‘“

In der Rechtssache C-145/16

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Gerichtshof Amsterdam (Berufungsgericht Amsterdam, Niederlande) mit Entscheidung vom 8. März 2016, beim Gerichtshof eingegangen am 14. März 2016, in dem Verfahren

Aramex Nederland BV

gegen

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane

erlässt

DER GERICHTSHOF (Sechste Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten E. Regan sowie der Richter C. G. Fernlund und S. Rodin (Berichterstatter),

Generalanwalt: N. Wahl,

Kanzler: A. Calot Escobar,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

- der Aramex Nederland BV, vertreten durch W. de Wit und O. R. L. Gemin, adviseurs,
- der niederländischen Regierung, vertreten durch M. Bulterman und M. Gijzen als Bevollmächtigte,
- der Europäischen Kommission, vertreten durch A. Caeiros und P. Vanden Heede als Bevollmächtigte,

aufgrund des nach Anhörung des Generalanwalts ergangenen Beschlusses, ohne Schlussanträge über die Rechtssache zu entscheiden,

folgendes

Urteil

1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft im Wesentlichen die Auslegung der Positionen 8703 und 8711 der Kombinierten Nomenklatur im Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates vom 23. Juli 1987 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif (ABl. 1987, L 256, S. 1) in der Fassung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 927/2012 der Kommission vom 9. Oktober 2012 (ABl. 2012, L 304, S. 1) (im Folgenden: KN).

2 Es ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen der Aramex Nederland BV (im Folgenden: Aramex) und dem Inspecteur van de Belastingdienst/Douane über die zolltarifliche Einreihung eines dreirädrigen Fahrzeugs mit der Bezeichnung „Spyder“ in die KN.

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

3 Die mit der Verordnung Nr. 2658/87 errichtete KN beruht auf dem Harmonisierten System zur Bezeichnung und Codierung der Waren (im Folgenden: HS), das vom Rat für die Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Zollwesens, jetzt Weltzollorganisation (WZO), ausgearbeitet und durch das am 14. Juni 1983 in Brüssel geschlossene Internationale Übereinkommen über das Harmonisierte System zur Bezeichnung und Codierung der Waren eingeführt wurde. Dieses Übereinkommen wurde mit dem dazugehörigen Änderungsprotokoll vom 24. Juni 1986 im Namen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft durch den Beschluss 87/369/EWG des Rates vom 7. April 1987 (ABl. 1987, L 198, S. 1) genehmigt.

4 Position 8703 der KN ist folgendermaßen gegliedert:

„8703

...

Personenkraftwagen und andere Kraftfahrzeuge, ihrer Beschaffenheit nach hauptsächlich zur Personenbeförderung bestimmt (ausgenommen solche der Position 8702), einschließlich Kombinationskraftwagen und Rennwagen

8703 21

— — mit einem Hubraum von 1 000 cm³ oder weniger

8703 21 10

— — — neu

8703 21 90

...“

— — — gebraucht

5 Position 8711 der KN ist wie folgt aufgebaut:

„8711

...

Krafträder (einschließlich Mopeds) und Fahrräder mit Hilfsmotor, auch mit Beiwagen; Beiwagen

8711 50 00

— mit Hubkolbenverbrennungsmotor mit einem Hubraum von mehr als 800 cm³

...“

6 Gemäß dem Anhang der in Anwendung von Art. 9 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 2658/87 erlassenen Durchführungsverordnung (EU) Nr. 301/2012 der Kommission vom 2. April 2012 zur Einreihung bestimmter Waren in die Kombinierte Nomenklatur werden die Waren, die in der ersten Spalte der Tabelle in diesem Anhang beschrieben sind, in die KN unter den in Spalte 2 dieser Tabelle für die betreffenden Waren genannten Code eingereiht. Zu Unterposition 8703 21 10 sieht die Tabelle vor:

Neues dreirädriges Kraftfahrzeug mit Hinterradantrieb, zur Personenbeförderung, mit Hubkolbenverbrennungsmotor mit Fremdzündung, mit einem Hubraum von 998 cm³.

Der Achsabstand der Vorderräder beträgt etwa 130 cm. Das Fahrzeug hat kein Ausgleichsgetriebe.

Das Fahrzeug verfügt über eine Kraftwagenlenkvorrichtung. Die Lenkung erfolgt mittels einer Lenkstange mit in den Lenkergriffen integrierten Bedienelementen.

Das Fahrzeug hat fünf Vorwärtsgänge und einen Rückwärtsgang.

8703 21 10

Einreihung gemäß den Allgemeinen Vorschriften 1 und 6 für die Auslegung der Kombinierten Nomenklatur sowie nach dem Wortlaut der KN-Codes 8703, 8703 21 und 8703 21 10.

Dreiradfahrzeuge sind in Position 8711 einzureihen, sofern sie nicht den Charakter eines Kraftfahrzeugs der Position 8703 haben (siehe auch HS-Erläuterungen zu Position 8711, fünfter Absatz).

Zu Position 8703 gehören auch leichte Dreiradkraftfahrzeuge einfacher Bauart, wie z. B. solche mit einem Kraftradmotor und Kraftradrädern, die sich durch ihre mechanische Einrichtung (eine Kraftwagenlenkvorrichtung) als Kraftwagen kennzeichnen (siehe auch HS-Erläuterungen zu Position 8703, zweiter Absatz).

Da das Fahrzeug mit einer Kraftwagenlenkvorrichtung ein Merkmal von Kraftwagen der Position 8703 aufweist, ist eine Einreihung in Position 8711 ausgeschlossen.

Das Fahrzeug ist daher als ein neues, seiner Beschaffenheit nach hauptsächlich zur Personenbeförderung bestimmtes Kraftfahrzeug in den KN-Code 8703 21 10 einzureihen.

Die Erläuterungen zum HS

7 Nach Art. 6 Abs. 1 des Internationalen Übereinkommens über das Harmonisierte System zur Bezeichnung und Codierung der Waren wurde ein als „Ausschuss für das Harmonisierte System“ bezeichneter Ausschuss, der aus Vertretern aller Vertragsparteien zusammengesetzt ist, innerhalb des Rates für die Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Zollwesens eingerichtet. Seine Aufgabe besteht u. a. darin, Änderungen des Übereinkommens vorzuschlagen und Erläuterungen (im Folgenden: HS-Erläuterungen), Einreichungsausschüsse und sonstige Stellungnahmen zur Auslegung des HS auszuarbeiten.

8 Die HS-Erläuterung zu Position 8703 lautet:

„Zu dieser Position gehören ihrer Beschaffenheit nach zur Personenbeförderung bestimmte Kraftfahrzeuge verschiedener Art (einschließlich Amphibienfahrzeuge); nicht zu dieser Position gehören dagegen Kraftfahrzeuge der Position 8702. Die Fahrzeuge dieser Position können mit beliebigem Antriebsmotor (Verbrennungsmotor, Elektromotor, Gasturbine usw.) ausgestattet sein.

Zu dieser Position gehören auch leichte Dreiradkraftfahrzeuge ..., wie z. B.:

- solche mit Kraffradmotor und Kraffradrädern usw., die sich durch ihre mechanische Einrichtung (Kraftwagenlenkvorrichtung oder Ausstattung mit Rückwärtsgang und Ausgleichsgetriebe) als Kraftwagen kennzeichnen;
- solche mit T-förmigem Fahrgestell, deren zwei Hinterräder einzeln durch gesonderte batteriegespeiste Elektromotoren angetrieben werden. Diese Fahrzeuge werden gewöhnlich mit Hilfe eines einzigen, in der Mitte angebrachten Hebels bedient, der sowohl zum Anfahren, Beschleunigen, Bremsen, Halten und Rückwärtsfahren sowie auch zum Lenken nach rechts oder links dient, was durch Verändern der Drehzahl des einen Triebrades gegenüber der Drehzahl des anderen Triebrades oder durch Schwenken des Vorderrades herbeigeführt wird.

...

Zu dieser Position gehören insbesondere:

...

6) Vierradkraftfahrzeuge mit Röhrenchassis, mit Kraftwagenlenkvorrichtung (z. B. einem Lenksystem nach dem Ackermann-Prinzip).“

9 Die HS-Erläuterung zu Position 8711 sieht vor:

„Zu dieser Position gehören einerseits eine Gruppe zweirädriger, im Wesentlichen zum Befördern von Personen bestimmte[r] Kraftfahrzeuge.

...

Hierher gehören auch Dreiradfahrzeuge (z. B. des Lastendreirad-Typs), sofern sie nicht den Charakter eines Kraftfahrzeugs der Position 8703 besitzen (siehe die Erläuterungen zu Position 8703).

...

Nicht zu dieser Position gehören:

...

Vierradkraftfahrzeuge für die Personenbeförderung, mit Röhrenchassis, mit Kraftwagenlenkvorrichtung (z. B. einem Lenksystem nach dem Ackermann-Prinzip) (Position 8703).“

Ausgangsrechtsstreit und Vorlagefrage

10 Am 17. April 2013 erging an Aramex, nachdem sie ein Fahrzeug mit der Bezeichnung RD Spyder RS-S 990 SM5 DR 12 EUR (im Folgenden: Spyder) zur Überführung in den zollrechtlich freien Verkehr angemeldet hatte, ein Steuerbescheid der niederländischen Steuerverwaltung, der einer zolltariflichen Einreihung des Spyder in die Unterposition 8703 21 10 entsprach. Aramex legte am 28. Mai 2013 Einspruch gegen diesen Bescheid ein, da sie davon ausging, dass der Spyder in die Unterposition 8711 50 00 einzureihen sei. Dieser Einspruch wurde am 10. September 2013 zurückgewiesen.

11 Die gegen den Steuerbescheid von Aramex bei der Rechtbank Noord-Holland (Gericht Noord-Holland, Niederlande) erhobene Klage wurde mit Urteil vom 8. Dezember 2014 als unbegründet abgewiesen.

12 Aramex legte am 16. Januar 2015 Berufung gegen jenes Urteil beim Gerichtshof Amsterdam (Berufungsgericht Amsterdam, Niederlande) ein. Nach Ansicht dieses Gerichts lässt sich nicht eindeutig bestimmen, ob der Spyder in Anbetracht seiner objektiven Merkmale und Eigenschaften als „Kraftrad“ oder als „Kraftfahrzeug“ anzusehen ist.

13 Zwischen den Parteien des Verfahrens vor dem vorlegenden Gericht ist unstrittig, dass der Spyder als Modell für die Durchführungsverordnung Nr. 301/2012 gedient hat, auf deren Grundlage dieses Fahrzeug in die Position 8703 eingereiht wurde. Aramex meint allerdings, dass diese Verordnung ungültig sei.

14 Das vorlegende Gericht weist erstens darauf hin, dass der Spyder mit Rädern ausgerüstet sei, deren Reifenabmessungen für Automobile gängig seien, dass diese Reifen aber speziell für dreirädrige Krafträder hergestellt würden.

15 Zweitens weise der Spyder eine Lenkgeometrie auf, die dem Ackermann-Prinzip entspreche. Im Übrigen habe er eine Lenkung, die sehr von der eines Autos abweiche. Anstatt eines Autolenkrads sei er mit einem Kraftradlenker mit zwei Griffen ausgestattet, an denen die Bedienelemente angebracht seien. Dieser Lenker lasse sich im Gegensatz zu einem Autolenkrad nicht vollständig drehen. Die maximale Auslenkung nach rechts und nach links betrage wie beim Lenker eines Kraftrads ungefähr 45 Grad. Ferner gebe es weder ein Kreuzgelenk noch ein Lenkgetriebe, das die Drehbewegung der Lenkwelle wie in einem Automobil in eine lineare Bewegung umwandle. Die Drehbewegung der Lenkwelle des Spyder werde demgegenüber auf eine andere Weise in eine lineare Bewegung umgewandelt, nämlich durch einen Lenkhebel. Die Gemeinsamkeiten mit einer Autolenkung beschränkten sich auf das Vorhandensein von Lenkwelle, Schlepptangen, Rädern und der bereits genannten Lenkgeometrie entsprechend dem Ackermann-Prinzip. Das vorlegende Gericht ist jedoch der Auffassung, aus dem Wortlaut der HS-Erläuterung zu Position 8703 ergebe sich nicht ausdrücklich, dass das Vorhandensein einer auf dem Ackermann-Prinzip beruhenden Lenkvorrichtung bei einem leichten Dreiradkraftfahrzeug ausreiche, um von einer Kraftwagenlenkvorrichtung sprechen zu können, wie dies für Vierradkraftfahrzeuge nach der HS-Erläuterung zu Position 8703 Ziff. 6 der Fall sei.

16 Nach Ansicht des vorlegenden Gerichts können die in den beiden vorstehenden Randnummern des vorliegenden Urteils angesprochenen Merkmale für die Feststellung relevant sein, ob der Spyder der Kategorie der „leichten Dreiradkraftfahrzeuge“ entspreche, die im ersten

Beispiel der HS-Erläuterung zu Position 8703 genannt werde. Es räumt allerdings ein, dass diese Beispiele nicht abschließend seien.

17 Das vorlegende Gericht betont, dass in der ersten Spalte des Anhangs der Durchführungsverordnung Nr. 301/2012 zwar als Tatbestandsmerkmal angegeben sei, dass der Spyder über eine Kraftwagenlenkvorrichtung verfüge, doch lasse sich der dritten Spalte dieses Anhangs nicht entnehmen, ob und anhand welcher Kriterien die Europäische Kommission dies tatsächlich geprüft habe.

18 Da das vorlegende Gericht Zweifel an der Stichhaltigkeit der Einreihung durch die Kommission hat, hat es in Anbetracht der vorstehenden Erwägungen beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen:

Ist die Durchführungsverordnung Nr. 301/2012 gültig?

Zur Vorlagefrage

19 Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass es nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs im Rahmen des durch Art. 267 AEUV eingeführten Verfahrens der Zusammenarbeit zwischen den nationalen Gerichten und dem Gerichtshof dessen Aufgabe ist, dem nationalen Gericht eine für die Entscheidung des bei diesem anhängigen Rechtsstreits sachdienliche Antwort zu geben. Hierzu hat er die ihm vorgelegten Fragen gegebenenfalls umzuformulieren (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 13. Oktober 2016, M. und S., C-303/15, EU:C:2016:771, Rn. 16 und die dort angeführte Rechtsprechung).

20 Mit seiner Frage möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob die KN dahin auszulegen ist, dass ein dreirädriges Fahrzeug wie das im Ausgangsverfahren in Rede stehende, das mit Reifen, die für dreirädrige Krafträder hergestellt werden, aber Reifen für Kraftwagen ähneln, ausgerüstet ist, mittels eines Lenkers gesteuert wird und mit einer auf dem Ackermann-Prinzip beruhenden Lenkvorrichtung ausgestattet ist, unter Position 8703 der KN fällt.

21 Hierzu ist darauf hinzuweisen, dass nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs der Rat der Europäischen Union der Kommission, die mit den Zollsachverständigen der Mitgliedstaaten zusammenarbeitet, ein weites Ermessen bei der näheren Angabe des Inhalts der Tarifpositionen eingeräumt hat, die für die Einreihung einer bestimmten Ware in Frage kommen. Die Befugnis der Kommission zum Erlass von Maßnahmen gemäß Art. 9 Abs. 1 Buchst. a, b, d und e der Verordnung Nr. 2658/87 wie etwa der Erstellung Zusätzlicher Anmerkungen gibt der Kommission jedoch nicht das Recht, den Inhalt der Tarifpositionen zu ändern, die auf der Grundlage des durch das Internationale Übereinkommen über das HS eingeführten HS geschaffen wurden, denn die Europäische Union hat sich gemäß Art. 3 dieses Übereinkommens verpflichtet, die Tragweite dieser Tarifpositionen nicht zu verändern (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 12. Februar 2015, Raytek und Fluke Europe, C-134/13, EU:C:2015:82, Rn. 29 und die dort angeführte Rechtsprechung).

22 Ferner ist im Interesse der Rechtssicherheit und der leichten Nachprüfbarkeit das entscheidende Kriterium für die zolltarifliche Einreihung von Waren allgemein in deren objektiven Merkmalen und Eigenschaften zu suchen, wie sie im Wortlaut der KN-Position und der Anmerkungen zu den Abschnitten oder Kapiteln festgelegt sind (Urteil vom 8. Dezember 2016, Lemnis Lighting, C-600/15, EU:C:2016:937, Rn. 36 und die dort angeführte Rechtsprechung).

23 Der Verwendungszweck der Ware kann zwar ein objektives Kriterium für die Einreihung sein, sofern er der Ware innewohnt, was sich anhand der objektiven Merkmale und Eigenschaften der Ware beurteilen lassen muss. Der Verwendungszweck der Waren ist jedoch nur dann ein

erhebliches Kriterium, wenn die Einreihung nicht allein auf der Grundlage der objektiven Merkmale und Eigenschaften der Ware erfolgen kann (Urteil vom 9. Juni 2016, MIS, C?288/15, EU:C:2016:424, Rn. 24).

24 Ferner ist darauf hinzuweisen, dass die HS-Erläuterungen wichtige Mittel für die Gewährleistung einer einheitlichen Anwendung des Gemeinsamen Zolltarifs darstellen und als solche wertvolle Hinweise für dessen Auslegung liefern (Urteil vom 8. Dezember 2016, Lemnis Lighting, C?600/15, EU:C:2016:937, Rn. 37).

25 Für die Prüfung, ob ein dreirädriges Fahrzeug wie das im Ausgangsverfahren in Rede stehende unter Position 8703 der KN fallen kann, ist zunächst festzustellen, dass die Einreihung von dreirädrigen Fahrzeugen in Position 8711 gegenüber ihrer Einreihung in Position 8703 subsidiären Charakter aufweist, da die Position 8711 gemäß der HS-Erläuterung zu dieser Position solche Fahrzeuge nur erfasst, sofern sie nicht den Charakter eines Kraftfahrzeugs der Position 8703 besitzen.

26 Erstens ist zu der Frage, ob der Umstand, dass ein dreirädriges Fahrzeug Krafräder verwendet, für seine Einreihung in Position 8703 zu berücksichtigen ist, darauf hinzuweisen, dass diese Position nach der zu ihr gehörenden HS-Erläuterung u. a. leichte Dreiradkraftfahrzeuge mit Krafradmotor und -rädern umfasst, die sich durch ihre mechanische Einrichtung als Kraftwagen kennzeichnen.

27 Insoweit ist festzustellen, dass die HS-Erläuterung zu Position 8703 somit Beispiele für dreirädrige Fahrzeuge liefert, die in diese Position einzureihen sind.

28 Auch wenn die beispielhaft in dieser Erläuterung genannten Fahrzeuge Ausstattungsmerkmale aufweisen, die denen von Krafrädern entsprechen, u. a. die Verwendung von Krafrädern, stellt daher das Vorliegen solcher Ausstattungsmerkmale keine Voraussetzung dafür dar, dass dreirädrige Fahrzeuge, die sich durch ihre mechanische Einrichtung als Kraftwagen kennzeichnen, in Position 8703 eingereiht werden. Daraus folgt, dass die Einreihung eines Fahrzeugs in diese Position nicht daran scheitert, dass es keine Krafräder verwendet.

29 Zweitens ist zu der Frage, ob dreirädrige Fahrzeuge mit einer Lenkvorrichtung, deren Ähnlichkeit mit der eines Kraftwagens sich in dem Umstand erschöpft, dass sie auf dem Ackermann-Prinzip beruht, „mit [einer] Kraftwagenlenkvorrichtung“ im Sinne der HS-Erläuterung zu Position 8703 ausgestattet sind, darauf hinzuweisen, dass es in dieser Erläuterung im Wesentlichen heißt, dass es sich bei den Fahrzeugen, die zu dieser Position gehören, um Kraftfahrzeuge verschiedener Art handelt, die bestimmte technische Merkmale wie eine Kraftwagenlenkvorrichtung nach dem Ackermann-Prinzip aufweisen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 27. April 2006, Kawasaki Motors Europe, C?15/05, EU:C:2006:259, Rn. 43).

30 Ferner definiert das erste in der HS-Erläuterung zu Position 8703 gegebene Beispiel zwar nicht den Begriff „Kraftwagenlenkvorrichtung“, doch sieht diese Erläuterung vor, dass „Vierradkraftfahrzeuge mit Röhrenchassis, mit Kraftwagenlenkvorrichtung (z. B. einem Lenksystem nach dem Ackermann-Prinzip)“ unter diese Position fallen.

31 Daraus folgt, dass dreirädrige Fahrzeuge mit einer Lenkvorrichtung, deren Ähnlichkeit mit der eines Kraftwagens sich in dem Umstand erschöpft, dass sie auf dem Ackermann-Prinzip beruht, „mit [einer] Kraftwagenlenkvorrichtung“ im Sinne der HS-Erläuterung zu Position 8703 ausgestattet sind.

32 Drittens ist zur Einreihung eines mit einem Lenker ausgestatteten dreirädrigen Fahrzeugs in

die Position 8703, wie sie von der Verordnung Nr. 301/2012 vorgesehen ist, festzustellen, dass dieses Merkmal weder im Wortlaut der Position 8711 noch in der HS-Erläuterung zu dieser Position vorkommt. Folglich scheidet die Einreihung eines dreirädrigen Fahrzeugs in Position 8703 nicht daran, dass es mit einem Lenker ausgestattet ist.

33 Da der Umstand, dass sich die Lenkvorrichtung eines Fahrzeugs wie des im Ausgangsverfahren in Rede stehenden eines Lenkers bedient und auf dem Ackermann-Prinzip beruht, ein objektives Merkmal dieses Fahrzeugs darstellt, anhand dessen es in Position 8703 eingereiht werden kann, ist der Verwendungszweck eines solchen Fahrzeugs entgegen dem Vortrag von Aramex kein maßgebliches Kriterium für seine Einreihung.

34 Was die Gültigkeit der Verordnung Nr. 301/2012 betrifft, ist festzustellen, dass die Prüfung der Vorlagefrage nichts ergeben hat, was die Gültigkeit dieser Verordnung beeinträchtigen könnte, soweit sie die Einreihung eines neuen dreirädrigen Kraftfahrzeugs, das u. a. über eine mittels einer Lenkstange betätigte Kraftwagenlenkvorrichtung verfügt, in die Unterposition 8703 21 00 vorsieht.

35 Nach alledem ist auf die Vorlagefrage zu antworten, dass die KN dahin auszulegen ist, dass ein dreirädriges Fahrzeug wie das im Ausgangsverfahren in Rede stehende, das mit Reifen, die für dreirädrige Krafträder hergestellt werden, aber Reifen für Kraftwagen ähneln, ausgerüstet ist, mittels eines Lenkers gesteuert wird und mit einer auf dem Ackermann-Prinzip beruhenden Lenkvorrichtung ausgestattet ist, unter Position 8703 der KN fällt.

Kosten

36 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem beim vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Sechste Kammer) für Recht erkannt:

Die Kombinierte Nomenklatur in Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates vom 23. Juli 1987 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif in der Fassung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 927/2012 der Kommission vom 9 Oktober 2012 ist dahin auszulegen, dass ein dreirädriges Fahrzeug wie das im Ausgangsverfahren in Rede stehende, das mit Reifen, die für dreirädrige Krafträder hergestellt werden, aber Reifen für Kraftwagen ähneln, ausgerüstet ist, mittels eines Lenkers gesteuert wird und mit einer auf dem Ackermann-Prinzip beruhenden Lenkvorrichtung ausgestattet ist, unter Position 8703 dieser Nomenklatur fällt.

Unterschriften

* Verfahrenssprache: Niederländisch.