

## Downloaded via the EU tax law app / web

Eisialgne tõlge

EUROOPA KOHTU OTSUS (kuues koda)

16. veebruar 2017(\*)

Eelotsusetaotlus – Määrus (EMÜ) nr 2658/87 – Tolliliit ja ühine tollitariifistik – Tariifne klassifitseerimine – Kombineeritud nomenklatuur – Kehtivus – Määrus (EL) nr 301/2012 – Rubriigid 8703 ja 8711 – Kolmerattaline sõiduk nimetusega „Spyder“

Kohtuasjas C-145/16,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Gerechtshof Amsterdam'i (Amsterdami teise astme kohus, Madalmaad) 8. märtsi 2016. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 14. märtsil 2016, menetluses

**Aramex Nederland BV**

*versus*

**Inspecteur van de Belastingdienst/Douane,**

EUROOPA KOHUS (kuues koda),

koosseisus: koja president E. Regan, kohtunikud C. G. Fernlund ja S. Rodin (ettekandja),

kohtujurist: N. Wahl,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

- Aramex Nederland BV, esindajad: *adviseur* W. de Wit ja *adviseur* O. R. L. Gemin,
- Madalmaade valitsus, esindajad: M. Bulterman ja M. Gijzen,
- Euroopa Komisjon, esindajad: A. Caeiros ja P. Vanden Heede,
- arvestades pärast kohtujuristi ärakuulamist tehtud otsust lahendada asi ilma kohtujuristi ettepanekuta,

on teinud järgmise

**otsuse**

1 Eelotsusetaotlus käsitleb sisuliselt küsimust, kuidas tuleb tõlgendada nõukogu 23. juuli 1987. aasta määruse (EMÜ) nr 2658/87 tariifi- ja statistikanomenklatuuri ning ühise tollitariifistiku kohta (EÜT 1987, L 256, lk 1; ELT eriväljaanne 02/02, lk 382) I lisas (muudetud komisjoni 9. oktoobri 2012. aasta rakendusmäärusega (EL) nr 927/2012 (ELT 2012, L 304, lk 1)) sisalduva kombineeritud nomenklatuuri (edaspidi „KN“) tariifirubriike 8703 ja 8711.

2 Taotlus on esitatud Aramex Nederland BV (edaspidi „Aramex“) ja Inspecteur van de Belastingdienst/Douane vahelises kohtuvaidluses selle üle, millisesse KNi tariifirubriiki tuleb klassifitseerida kolmerattalised sõidukid „Spyder“.

## Õiguslik raamistik

### *Liidu õigus*

3 Määrusega nr 2658/87 kehtestatud KN tugineb kaupade kirjeldamise ja kodeerimise ülemaailmsele harmoneeritud süsteemile (edaspidi „HS“), mille töötas välja Tollikoostöö Nõukogu, nüüd Maailma Tolliorganisatsioon (WCO), ning mis jõustati 14. juunil 1983 Brüsselis sõlmitud rahvusvahelise kaupade kirjeldamise ja kodeerimise harmoneeritud süsteemi konventsiooniga. Konventsioon kiideti koos selle 24. juuni 1986. aasta muutmisprotokolliga Euroopa Majandusühenduse nimel heaks nõukogu 7. aprilli 1987. aasta otsusega 87/369/EMÜ (EÜT L 198, lk 1; ELT eriväljaanne 02/02, lk 288).

4 KNi rubriik 8703 on sõnastatud järgmiselt:

„8703

[...]

Sõiduaudod ja muud mootorsõidukid peamiselt reisijateveoks (v.a rubriigis 8702 nimetatud), k.a universaalid ja võidusõiduaudod:

8703 21

— — silindrite töömahuga kuni 1000 cm<sup>3</sup>

8703 21 10

— — — uued

8703 21 90

[...]“.

— — — kasutatud

5 KNi rubriik 8711 on jaotatud järgmisteks alajaotisteks:

„8711

[...]

Mootorrattad (k.a mopeedid) ja abimootoriga jalgrattad, külgorviga või ilma; külgorvid:

8711 50 00

– sise põlemis-kolbmootoriga, silindrite töömahuga üle 800 cm<sup>3</sup>

[...]“.

6 Komisjoni 2. aprilli 2012. aasta rakendusmääruse (EL) nr 301/2012 teatavate kaupade klassifitseerimise kohta kombineeritud nomenklatuuris, mis on vastu võetud määruse nr 2658/87 artikli 9 lõike 1 punkti a alusel, lisas on selles asuva tabeli esimeses veerus kirjeldatud kaubad KNis klassifitseeritud tabeli teises veerus kirjeldatud kaupade kohta märgitud koodi alla. Alamrubriigi 8703 21 10 kohta on nimetatud tabelis märgitud:

Uus kolmerattaline tagarattaveoga mootorsõiduk inimeste veoks, sädesüütega sise põlemis-kolbmootoriga, mille silindrite töömaht on 998 cm<sup>3</sup>.

Esirataste vahekaugus on ligikaudu 130 cm. Sõidukil ei ole diferentsiaali.

Sõidukil on sõiduautole omast tüüpi rooliajam. Sõidukit juhitakse juhtraua abil, millel on kaks käepidet, mille külge on kinnitatud juhtimisseadised.

Sõidukil on viis edasikäiku ja tagasikäik.

8703 21 10

Klassifikatsioon määratakse kindlaks kombineeritud nomenklatuuri klassifitseerimise üldreeglitega 1 ja 6 ning CN-koodide 8703, 8703 21 ja 8703 21 10 sõnastusega.

Kolmerattalised sõidukid klassifitseeritakse rubriiki 8711 tingimusel, et neil ei ole rubriigi 8703 mootorsõidukite tunnuseid (vt ka HSi selgitavad märkused, rubriik 8711, viies lõik).

Rubriik 8703 hõlmab kergeid lihtsama konstruktsiooniga kolmerattalisi sõidukeid, näiteks selliseid, millel on mootorratta mootor ja rattad ning millel nende mehaanilise konstruktsiooni põhjal on tavalise auto tunnused, nagu sõiduautole omast tüüpi rooliajam (vt ka HSi selgitavad märkused, rubriik 8703, teine lõik).

Kuna sõidukil on sõiduautole omast tüüpi rooliajam, mis on omane rubriiki 8703 kuuluvatele tavalistele mootorsõidukitele, ei saa sõidukit klassifitseerida rubriiki 8711.

Seepärast tuleb sõiduk klassifitseerida CN-koodi 8703 21 10 alla kuuluvaks uueks, põhimõtteliselt inimeste veoks kavandatud mootorsõidukiks.

#### *HSi selgitavad märkused*

7 Vastavalt rahvusvahelise kaupade kirjeldamise ja kodeerimise harmoneeritud süsteemi konventsiooni artikli 6 lõikele 1 loodi Tollikoostöö Nõukogu raames komitee, mida nimetatakse „harmoneeritud süsteemi komiteeks“ ning mis koosneb kõigi konventsiooniosaliste esindajatest. Komitee ülesanne on eelkõige teha ettepanekuid nimetatud konventsiooni muutmiseks ning töötada HSi tõlgendamiseks välja selgitavaid märkusi (edaspidi „HSi selgitavad märkused“), arvamusi klassifitseerimise kohta ning muid arvamusi.

8 HSi selgitav märkus rubriigi 8703 kohta on sõnastatud järgmiselt:

„Siia rubriiki kuuluvad mitut tüüpi mootorsõidukid (kaasa arvatud amfiibautod), mis on konstrueeritud inimeste veoks; siiski siia ei kuulu rubriigi 8702 mootorsõidukid; selle rubriigi transpordivahenditel võib olla igat tüüpi mootor (sisepõlemismootor, elektrimootor, gaasiturbiin jne).

Siia rubriiki kuuluvad ka kerged kolmerattalised sõidukid, näiteks:

- need, millel on mootorratta mootor ja rattad jne, ja millel nende mehaanilise konstruktsiooni tõttu on tavaliste sõiduautode omadused, st auto tüüpi rooliajam või nii tagasikäik kui ka diferentsiaal;
- T-kujulisele šassiile monteeritud, mille kahel tagumisel rattal on sõltumatud ülekanded eraldi akutoitega elektrimootorilt. Selliste transpordivahendite juhtimine toimub reeglina ühe tsentraalse juhtimiskangiga, mille abil juht võib transpordivahendit käivitada, kiirendada, pidurdada, peatada ja anda sellele tagasikäik, samuti suunata teda paremale ja vasakule, andes diferentsiaali pöördemomendi edasi vedavatele ratastele või pöörates esiratast.

[...]

Sellesse rubriiki kuuluvad ka:

[...]

6) Torušassiiga neljarattalised mootorsõidukid, millel on sõiduauto juhtimissüsteem (nt Ackermani põhimõttel rajanev juhtimissüsteem). [...]

9 HSi rubriiki 8711 selgitav märkus näeb ette:

„Siia rubriiki kuulub rühm kahe- ja kolmerattalisi motoriseeritud transpordivahendeid, mis oma olemuselt on konstrueeritud inimeste veoks.

[...]

Kolmerattalised sõidukid (nt „laialiveo kolmratta“ tüüpi) klassifitseeritakse samuti siia, tingimusel et neil ei ole rubriigi 8703 mootorsõidukite omadusi (vaata HSSM, rubriik 8703).

[...]

Siia rubriiki ei kuulu:

[...]

Torušassiiga neljarattalised mootorsõidukid, millel on sõiduautole omast tüüpi rooliajam (nt Ackermani põhimõttel rajanev juhtimissüsteem) (rubriik 8703).

### **Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimus**

10 Pärast seda, kui Aramex deklareeris vabasse ringlusse lubamiseks sõiduki nimetusega RD Spyder RS-S 990 SM5 DR 12 EUR (edaspidi „Spyder“), saatis Madalmaade maksuamet 17. aprillil 2013 nimetatud äriühingule maksuteate Spyderi tariifse klassifitseerimise kohta alamrubriiki 8703 21 10. Aramex esitas selle teate peale vaide, leides, et Spyder tuleb klassifitseerida alamrubriiki 8711 50 00. Tema vaie jäeti 10. septembri 2013. aasta otsusega rahuldamata.

11 Aramex esitas nimetatud maksuteate peale kaebuse Rechtbank Noord-Holland'ile (Põhja-Hollandi esimese astme kohus, Madalmaad), mis jäeti 8. detsembri 2014. aasta otsusega põhjendamatusse tõttu rahuldamata.

12 Kaebaja esitas seejärel apellatsioonkaebuse Gerechtshof Amsterdamile (Amsterdami teise astme kohus, Madalmaad). Viimati nimetatud kohus leidis, et arvestades Spyderi objektiivseid tunnuseid ja omadusi, ei ole võimalik ühemõtteliselt kindlaks määrata, kas seda tuleb pidada „mootorrattaks“ või „sõiduautoks“.

13 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu menetluse pooled ei vaidle selle üle, et rakendusmääruse nr 301/2012 koostati Spyderit silmas pidades ning selle alusel klassifitseeriti see sõiduk rubriiki 8703. Aramex aga leiab, et see määrus on kehtetu.

14 Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib esiteks, et Spyderil on rattad, millele suuruse poolest sobivad sõiduauto rehvid, kuid et need rehvid on valmistatud spetsiaalselt kolmerattalistele mootorrattastele.

15 Teiseks, Spyderil on rattasuunang, mis vastab Ackermani põhimõttele, kuid muus osas erineb juhtimissüsteem olulisel määral mootorsõiduki omast. Spyderil puudub rool, selle asemel on kahe käepidemega mootorratta-juhtraud, mille külge on paigutatud juhtimisseadised. Sellist juhtrauda ei ole võimalik pöörata nii palju nagu autorooli, vaid see pöörduv maksimaalselt 45 kraadi paremale ja vasakule nagu mootorrattal. Lisaks puudub kardaanliigend ja rooliülekanne, mis muudaks roolivõlli pöörliikumise lineaarseks liikumiseks, nagu see on mootorsõidukite puhul, samas kui Spyderi roolivõlli pöörliikumine muudetakse lineaarseks teisiti, nimelt niinimetatud „roolikangi“ abil. Sarnasus sõiduautole omast tüüpi rooliajamiga piirdub roolivõlli, haakekonksude, rataste ja juba märgitud Ackermani põhimõttele vastava rattasuunangu olemasoluga. Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab siiski, et HSi rubriigi 8703 selgitavate märkuste sõnastusest ei nähtu otseselt, et Ackermani põhimõttele vastava rooliajami olemasolu on kolmerattalisel kergsõidukil piisav, et saaks rääkida sellisest sõiduautole omast tüüpi rooliajamist, nagu on vastavalt rubriigi 8703 HSi selgitava märkuse punktile 6 neljarattalistel sõidukitel.

16 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul võivad käesoleva kohtuotsuse kahes eelnevas punktis viidatud tunnused olla asjakohased, et teha kindlaks, kas Spyder vastab „kolmerattaliste kergsõidukite“ kategooriale, mida on nimetatud rubriiki 8703 puudutavate HSi selgitavate märkuste esimeses näites. Eelotsusetaotluse esitanud kohus samas möönab, et need näited ei ole ammendavad.

17 Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et kuigi rakendusmääruse nr 301/2012 lisa esimene veerg nimetab tegeliku tunnusena, et Spyderil on sõiduautole omast tüüpi rooliajam, ei võimalda ükski selle lisa kolmandas veerus viidatud tunnus anda vastust küsimusele, kas Euroopa Komisjon seda ka tegelikult ja milliste kriteeriumide põhjal kontrollis.

18 Kuna eelotsusetaotluse esitanud kohtul oli eelnevat silmas pidades kahtlusi selle üle, kas komisjonipoolne klassifitseerimine on põhjendatud, otsustas ta menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas rakendusmäärus nr 301/2012 on kehtiv?“

### **Eelotsuse küsimuse analüüs**

19 Esmalt tuleb meenutada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on ELTL artiklis 267 sätestatud liikmesriigi kohtute ja Euroopa Kohtu vahelises koostöömenetluses Euroopa Kohtu

ülesanne anda liikmesriigi kohtule tarvilik vastus, mis võimaldaks viimasel poolelioleva kohtuasja lahendada. Seda arvestades tuleb Euroopa Kohtul talle esitatud küsimused vajaduse korral ümber sõnastada (vt selle kohta kohtuotsus, 13.10.2016, M. ja S., C?303/15, EU:C:2016:771, punkt 16 ja seal viidatud kohtupraktika).

20 Eelotsusetaotluse esitanud kohus palub selgitada sisuliselt seda, kas KNi tuleb tõlgendada nii, et selline kolmerattaline sõiduk nagu põhikohtuasjas, millel on küll kolmerattaliste mootorrataste jaoks valmistatud rehvid, kuid mis sarnanevad sõiduautode rehvidele, mida juhitakse juhtraua abil ning millel on Ackermani põhimõttel rajanev rooliajam, kuulub KNi rubriiki 8703.

21 Sellega seoses tuleb meenutada, et vastavalt Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikale on Euroopa Liidu Nõukogu andnud komisjonile, kes teeb koostööd liikmesriikide tolliekspertidega, teatavate kaupade klassifitseerimisel tariifirubriikide sisu täpsustamiseks laia kaalutusõiguse. Määruse nr 2658/87 artikli 9 lõike 1 punktides a, b, d ja e nimetatud komisjoni õigus võtta meetmeid ei anna talle õigust muuta tariifirubriikide sisu, mis on määratud HSi alusel, mille kehtestanud HSi rahvusvahelise konventsiooni artikliga 3 on Euroopa Liit võtnud endale kohustuse mitte muuta HSi ulatust (vt selle kohta kohtuotsus, 12.2.2015, Raytek ja Fluke Europe, C?134/13, EU:C:2015:82, punkt 29 ja seal viidatud kohtupraktika).

22 Lisaks on õiguskindluse ning lihtsa järelkontrolli tagamiseks vajalik, et kaupade tariifse klassifitseerimise otsustav kriteerium põhineks kauba objektiivsetel tunnustel ning omadustel selliselt, nagu need on kindlaks määratud KNi rubriigi ning jaotise või grupi märkuste sõnastuses (kohtuotsus, 8.12.2016, Lemnis Lighting, C?600/15, EU:C:2016:937, punkt 36 ja seal viidatud kohtupraktika).

23 Toote kasutuseesmärk võib olla objektiivne klassifitseerimiskriteerium, juhul kui see tuleneb nimetatud toote olemusest, mida omakorda saab hinnata selle toote objektiivsete tunnuste ning omaduste alusel. Toote otstarve on asjakohane kriteerium aga vaid siis, kui klassifitseerida ei ole võimalik ainult toote objektiivsete tunnuste ja omaduste alusel (vt kohtuotsus, 9.6.2016, MIS, C?288/15, EU:C:2016:424, punkt 24).

24 Lisaks tuleb meenutada, et HSi selgitavad märkused on olulised vahendid ühise tollitariifistiku ühetaolise kohaldamise tagamiseks ja annavad sellisena asjakohaseid juhiseid HSi tõlgendamiseks (kohtuotsus, 8.12.2016, Lemnis Lighting, C?600/15, EU:C:2016:937, punkt 37).

25 Selleks et analüüsida, kas selline kolmerattaline sõiduk nagu põhikohtuasjas võib kuuluda KNi rubriiki 8703, tuleb kõigepealt sedastada, et kolmerattaliste sõidukite klassifitseerimine rubriiki 8711 on olemuselt täiendav võrreldes nende klassifitseerimisega rubriiki 8703, kuna HSi selgitavas märkuses rubriigi 8711 kohta on öeldud, et see hõlmab nimetatud sõidukeid vaid tingimusel, et neil ei ole rubriigi 8703 mootorsõidukite omadusi.

26 Esiteks, seoses küsimusega, kas kolmerattalise sõiduki klassifitseerimiseks rubriiki 8703 tuleb arvesse võtta asjaolu, et sellel kasutatakse mootorratta rehve, tuleb märkida, et HSi selgitavas märkuses selle rubriigi kohta on öeldud, et sellesse rubriiki kuuluvad muu hulgas kerged kolmerattalised sõidukid, millel nende mehaanilise konstruktsiooni tõttu on tavaliste sõiduautode omadused.

27 Selles osas tuleb täheldada, et HSi selgitav märkus rubriigi 8703 kohta toob seega näiteid kolmerattaliste sõidukite kohta, mis tuleb klassifitseerida nimetatud rubriiki.

28 Järelikult, isegi kui selles märkuses näitena toodud sõidukitel on mootorratastele analoogne varustus, muu hulgas mootorrattale omaste rataste kasutamine, ei kujuta sellise varustuse

olemasolu endast kolmerattaliste sõidukite, millel nende mehhaanilise konstruktsiooni tõttu on sõiduautode omadused, rubriiki 8703 klassifitseerimise tingimust. Järelikult ei takista asjaolu, et sõiduk ei kasuta mootorrattale omaseid rattaid, selle klassifitseerimist nimetatud rubriiki.

29 Teiseks, mis puudutab küsimust, kas kolmerattalised sõidukid, millel on rooliajam, mille sarnasus rooliajamiga, mida kasutatakse sõiduautodel, piirdub asjaoluga, et see rajaneb Ackermani põhimõttel, on „sõiduautodele omase rooliajamiga“ rubriigi 8703 kohta käivate HSi selgitavate märkuste tähenduses, siis tuleb meenutada, et sisuliselt tähendab see, et sõidukid, mis kuuluvad nimetatud rubriiki, on mitut tüüpi sõidukid, millel on teatavad tehnilised omadused nagu sõiduauto roolimehhanism, mis rajaneb Ackermani põhimõttel (vt selle kohta kohtuotsus, 27.4.2006, Kawasaki Motors Europe, C-15/05, EU:C:2006:259, punkt 43).

30 Lisaks, kuigi on teada, et HSi selgitavas märkuses rubriigi 8703 kohta toodud näide ei määratle mõistet „sõiduautole omast tüüpi rooliajam“, on selles märgitud, et „torušassiiga neljarattalised mootorsõidukid, millel on sõiduauto rooliajam“, kuuluvad sellesse rubriiki.

31 Sellest tuleneb, et kolmerattalised sõidukid, millel on rooliajam, mille sarnasus rooliajamiga, mida kasutatakse sõiduautodel, piirdub asjaoluga, et see rajaneb Ackermani põhimõttel, on „sõiduautodele omase rooliajamiga“ rubriigi 8703 kohta käiva HSi selgitava märkuse tähenduses.

32 Kolmandaks, mis puudutab kolmerattalise juhtrauga sõiduki klassifitseerimist rubriiki 8703, nagu on ette nähtud määruses nr 301/2012, tuleb sedastada, et antud tunnust ei mainita rubriigis 8711 ega selle rubriigi HSi selgitavas märkuses. Järelikult asjaolu, et kolmerattalisel sõidukil on juhtraud, ei takista selle klassifitseerimist rubriiki 8703.

33 Võttes arvesse, et asjaolu, et põhikohtuasjas kõne all oleva sõiduki rooliajamit liigutatakse juhtraua abil ja see rajaneb Ackermani põhimõttel, kujutab endast selle objektiivset omadust, mis võimaldab sõiduki klassifitseerida rubriiki 8703, ei ole sellise sõiduki kasutuseesmärk, erinevalt Aramexi väidetust, klassifitseerimisel oluline kriteerium.

34 Mis puudutab määruse nr 301/2012 kehtivust, siis tuleb märkida, et eelotsuse küsimuse analüüsimisel ei ilmnenud ühtki asjaolu, mis mõjutaks selle määruse kehtivust osas, milles see näeb ette uue kolmerattalise sõiduki, millel on muu hulgas sõiduautole omast tüüpi rooliajam ja mida juhitakse juhtraua abil, klassifitseerimise alamrubriiki 8703 21 00.

35 Kõiki eelnevaid kaalutlusi arvestades tuleb esitatud küsimusele vastata, et KNi tuleb tõlgendada nii, et selline kolmerattaline sõiduk nagu põhikohtuasjas, millel on küll kolmerattaliste mootorrattaste jaoks valmistatud rehvid, kuid mis sarnanevad sõiduautode rehvidele, mida juhitakse juhtraua abil ning millel on Ackermani põhimõttel rajanev rooliajam, kuulub KNi rubriiki 8703.

## Kohtukulud

36 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kuues koda) otsustab:

**Nõukogu 23. juuli 1987. aasta määruse (EMÜ) nr 2658/87 tariifi- ja statistikanomenklatuuri ning ühise tollitariifistiku kohta, mida on muudetud komisjoni 9. oktoobri 2012. aasta rakendusmäärusega (EL) nr 927/2012, I lisas sisalduvat kombineeritud nomenklatuuri tuleb tõlgendada nii, et selline kolmerattaline sõiduk nagu põhikohtuasjas, millel on küll kolmerattaliste mootorrattaste jaoks valmistatud rehvid, kuid mis sarnanevad sõiduauto rehvidele, mida juhitakse juhtraua abil ning millel on Ackermani põhimõttel rajanev**

**rooliajam, kuulub selle nomenklatuuri rubriiki 8703.**

Allkirjad

\* Kohtumenetluse keel : hollandi.