

Downloaded via the EU tax law app / web

Väliaikainen versio

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kuudes jaosto)

16 päivänä helmikuuta 2017 (*)

Ennakkoratkaisupyyntö – Asetus (ETY) N:o 2658/87 – Tulliliitto ja yhteinen tullitariffi – Tariffiluokittelu – Yhdistetty nimikkeistö – Pätevyys – Asetus (EU) N:o 301/2012 – Nimikkeet 8703 ja 8711 – Kolmipyöräinen ajoneuvo, josta käytetään nimitystä Spyder

Asiassa C-145/16,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyyntöstä, jonka Gerichtshof Amsterdam (Amsterdamin ylioikeus, Alankomaat) on esittänyt 8.3.2016 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 14.3.2016, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Aramex Nederland BV

vastaan

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kuudes jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja E. Regan sekä tuomarit C. G. Fernlund ja S. Rodin (esittelevä tuomari),

julkisasiamies: N. Wahl,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- Aramex Nederland BV, edustajinaan W. de Wit ja O. R. L. Gemin, adviseurs,
- Alankomaiden hallitus, asiamiehinään M. Bulterman ja M. G?zen,
- Euroopan komissio, asiamiehinään A. Caeiros ja P. Vanden Heede,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee pääasiallisesti tariffi- ja tilastonimikkeistä ja yhteisestä tullitariffista 23.7.1987 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2658/87 (EYVL 1987, L 256, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 9.10.2012 annetulla komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) N:o 927/2012 (EUVL 2012, L 304, s. 1), liitteessä I esitetyn yhdistetyn nimikkeistön (jäljempänä yhdistetty nimikkeistö) nimikkeiden 8703 ja 8711 tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat Aramex Nederland BV (jäljempänä Aramex) ja Inspecteur van de Belastingdienst/Douane ja joka koskee kolmipyöräisen ajoneuvon, josta käytetään nimitystä Spyder, tariffiluokittelua yhdistettyyn nimikkeistöön.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

3 Asetuksella N:o 2658/87 käyttöön otettu yhdistetty nimikkeistö perustuu maailmanlaajuiseen harmonoituun tavarankuvaus- ja tavarankoodausjärjestelmään (jäljempänä harmonoitu järjestelmä), jonka on laatinut sittemmin Maailman tullijärjestöksi muuttunut tulliyhteistyöneuvosto ja joka on otettu käyttöön Brysselissä 14.6.1983 harmonisoidusta tavarankuvaus- ja koodausjärjestelmästä tehdyllä kansainvälisellä yleissopimuksella. Kyseinen yleissopimus on yhdessä sen 24.6.1986 tehdyn muutospöytäkirjan kanssa hyväksytty Euroopan talousyhteisön puolesta 7.4.1987 tehdyllä neuvoston päätöksellä 87/369/ETY (EYVL 1987, L 198, s. 1).

4 Yhdistetyn nimikkeistön nimike 8703 on rakenteeltaan seuraavanlainen:

”8703

--

Autot ja muut moottoriajoneuvot, pääasiallisesti henkilökuljetukseen suunnitellut (muut kuin nimikkeeseen 8702 kuuluvat), myös farmariautot ja kilpa-autot:

8703 21

— — iskuilavuus enintään 1 000 cm³:

8703 21 10

— — — uudet

8703 21 90

--”

— — — käytetyt

5 Yhdistetyn nimikkeistön nimike 8711 on rakenteeltaan seuraavanlainen:

”8711

--

Moottoripyörät (myös mopot) ja apumoottorilla varustetut polkupyörät, myös sivuvaunuineen; sivuvaunut:

8711 50 00

— joissa on iskumäntäpolttomoottori, iskutilavuus suurempi kuin 800 cm³

--”

6 Tiettyjen tavaroiden luokittelusta yhdistettyyn nimikkeistöön 2.4.2012 annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 301/2012 (EUVL 2012, L 99, s. 19), joka on annettu asetuksen N:o 2658/87 9 artiklan 1 kohdan a alakohdan nojalla, liitteessä luokitellaan siinä olevan taulukon ensimmäisessä sarakkeessa mainitut tavarat saman taulukon toisessa sarakkeessa mainittuun yhdistetyn nimikkeestön nimikkeeseen. Alanimikkeen 8703 21 10 osalta kyseisessä taulukossa säädetään seuraavaa:

”Uusi henkilökuljetukseen tarkoitettu kolmipyöräinen, takavetoinen moottoriajoneuvo, jossa on kipinäsytytteinen iskumäntämoottori, jonka iskutilavuus 998 cm³.

Etupyörät ovat noin 130 cm:n etäisyydellä toisistaan. Ajoneuvossa ei ole tasauspyörästä.

Ajoneuvossa on autolle tyypillinen ohjausjärjestelmä. Ajoneuvo ohjautuu kaksikahvaisella ohjaustangolla, jossa hallintalaitteet sijaitsevat kahvoissa.

Ajoneuvossa on viisi eteenpäinajovaihdetta ja yksi peruutusvaihte.

8703 21 10

Luokittelu määräytyy yhdistetyn nimikkeistön 1 ja 6 yleisen tulkintasäännön sekä CN-koodien 8703, 8703 21 ja 8703 21 10 nimiketektien mukaisesti.

Kolmipyöräiset ajoneuvot luokitellaan nimikkeeseen 8711, jos niillä ei ole nimikkeen 8703 moottoriajoneuvojen luonnetta (ks. myös harmonoidun järjestelmän selitykset, nimike 8711, viides kappale).

Nimike 8703 sisältää rakenteeltaan yksinkertaisemmat kevyet kolmipyöräiset ajoneuvot, kuten ajoneuvot, jotka on varustettu moottoripyörän moottorilla ja pyörillä ja joilla on niiden mekaanisen rakenteen vuoksi tavanomaisten autojen ominaisuudet eli niissä on autolle tyypillinen ohjausjärjestelmä (ks. myös harmonoidun järjestelmän selitykset, nimike 8703, toinen kappale).

Koska ajoneuvossa on autolle tyypillinen ohjauslaitteisto ja koska sillä on nimikkeen 8703 tavanomaisten moottoriajoneuvojen ominaisuudet, sitä ei voida luokitella nimikkeeseen 8711.

Ajoneuvo on sen vuoksi luokiteltava pääasiallisesti henkilökuljetukseen suunnitelluksi uudeksi moottoriajoneuvoksi CN-koodiin 8703 21 10.”

Harmonoidun järjestelmän selitykset

7 Harmonisoidusta tavarankuvaus- ja koodausjärjestelmästä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen 6 artiklan 1 kappaleen nojalla tulliyhteistyöneuvostossa perustettiin harmonoidun

järjestelmän komitea, joka koostuu kaikkien sopimuspuolten edustajista. Harmonoidun järjestelmän komitean tehtävänä on muun muassa esittää kyseiseen yleissopimukseen muutoksia ja laatia nimikkeistön selityksiä (jäljempänä harmonoidun järjestelmän selitykset), tariffointisuosituksia ja muita ohjeita harmonoidun järjestelmän tulkitsemiseen opastamiseksi.

8 Harmonoidun järjestelmän nimikkeeseen 8703 liittyvän selityksen sanamuoto on seuraava:

”Tähän nimikkeeseen kuuluvat erityyppiset moottoriajoneuvot (myös amfibioajoneuvot), jotka on suunniteltu henkilökuljetukseen; tähän eivät kuitenkaan kuulu nimikkeen 87.02 ajoneuvot. Tämän nimikkeen ajoneuvojen moottori voi olla mitä tyyppiä tahansa (mäntäpolttomoottori, sähkömoottori, kaasuturbiini jne.).

Tähän nimikkeeseen kuuluvat myös kevyet kolmipyöräiset ajoneuvot, esimerkiksi:

- sellaiset, joissa on moottoripyörän moottori ja moottoripyörän pyörät jne., ja jotka mekaanisen rakenteensa puolesta muistuttavat tavallisia autoja, ts. niissä on autolle tyyppillinen ohjauslaitteisto tai sekä peruutusvaihte että tasauspyörästö;
- sellaiset, jotka on asennettu T-muotoiselle alustalle ja joiden molemmissa takapyörässä on oma erillinen akkukäyttöinen sähkömoottori voimanlähteenä. Näitä ajoneuvoja ohjataan normaalisti yhtä keskeistä säätövipua käyttäen. Tällä vivulla ajaja voi käynnistää, kiihdyttää, jarruttaa, pysäyttää ja peruuttaa ajoneuvoa sekä ohjata oikealle tai vasemmalle muuttamalla vetopyörien vääntömomentteja erisuuruiseksi tai kääntämällä etupyörää.

--

Nimikkeeseen kuuluvat myös mm.:

--

6) Nelipyöräiset moottoriajoneuvot, joissa on putkirunko ja auton ohjausjärjestelmä (esim. Ackerman-periaatteen mukaisesti toimiva ohjausjärjestelmä). --”

9 Harmonoidun järjestelmän nimikkeeseen 8711 liittyvässä selityksessä todetaan seuraavaa:

”Tämä nimike käsittää ryhmän kaksipyöräisiä moottoroituja ajoneuvoja, jotka ovat pääasiallisesti suunnitellut henkilökuljetukseen.

--

Kolmipyöräiset (esim. tavarankuljetusmoottoripyörätyyppiset) ajoneuvot luokitellaan myös tähän edellyttäen, että niillä ei ole nimikkeeseen 87.03 tai 87.04 kuuluvien moottoriajoneuvojen luonnetta (ks. nimikkeen 87.03 ja 87.04 selityksiä).

--

Nimikkeeseen eivät kuulu:

--

Henkilökuljetukseen tarkoitettut nelipyöräiset moottoriajoneuvot, joissa on putkirunko ja auton ohjausjärjestelmä (esim. Ackerman-periaatteen mukaisesti toimiva ohjausjärjestelmä) (nim. 87.03).”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymys

10 Aramexin tehtyä 17.4.2013 ilmoituksen ajoneuvon, josta käytetään nimitystä RD Spyder RS-S 990 SM5 DR 12 EUR (jäljempänä Spyder), luovutuksesta vapaaseen liikkeeseen Alankomaiden veroviranomaiset lähettivät yhtiölle verotuspäätöksen, jonka mukaan Spyderin tariffiluokittelu oli tehty alanimikkeeseen 8703 21 10. Aramex teki 28.5.2013 tästä verotuspäätöksestä oikaisuvaatimuksen, jossa se katsoi, että Spyder oli luokiteltava alanimikkeeseen 8711 50 00. Tämä oikaisuvaatimus hylättiin 10.9.2013.

11 Aramex nosti tästä verotuspäätöksestä Rechtbank Noord-Hollandissa (Pohjois-Hollandin alioikeus, Alankomaat) kanteen, joka 8.12.2014 annetulla tuomiolla hylättiin perusteettomana.

12 Pääasian valittaja haki 16.1.2015 kyseiseen tuomioon muutosta Gerechtshof Amsterdamissa (Amsterdamin ylioikeus, Alankomaat). Kyseinen tuomioistuin katsoo, ettei ole mahdollista määrittää yksiselitteisesti, onko Spyderia pidettävä objektiivisesti todettavien ominaispiirteidensä ja ominaisuuksiensa perusteella moottoripyöränä vai moottoriajoneuvona.

13 Ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa vireillä olevan oikeudenkäynnin asianosaiset eivät kiistä sitä, että Spyder on ollut esikuvana täytäntöönpanoasetukselle N:o 301/2012, jonka perusteella kyseinen ajoneuvo on luokiteltu nimikkeeseen 8703. Aramex katsoo kuitenkin, että kyseinen asetus on pätemätön.

14 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin huomauttaa ensinnäkin, että Spyder on varustettu pyörillä, joiden rengaskokoja käytetään yleisesti autoissa, mutta nämä renkaat on erityisesti valmistettu kolmipyöräisiä moottoripyöriä varten.

15 Toiseksi Spyderin ohjausgeometria on Ackerman-periaatteen mukainen mutta muilta osin sen ohjausjärjestelmä poikkeaa huomattavasti auton ohjausjärjestelmästä. Spyder on varustettu ohjauspyörän sijasta moottoripyörän ohjaustangolla, jossa on kaksi kahvaa, joihin hallintalaitteet on asennettu. Tätä ohjaustankoa ei voida, toisin kuin auton ohjauspyörää, kääntää kokonaan ympäri: se kääntyy vasemmalle ja oikealle enintään noin 45 astetta, kuten moottoripyörän ohjaustanko. Toisin kuin autossa, siinä ei myöskään ole ristiniveltä eikä ohjausvaihdetta, joilla ohjausakselin kiertoliike muutetaan lineaariseksi, vaan Spyderin ohjausakselin kiertoliike muutetaan lineaariseksi liikkeeksi toisella tavalla, nimittäin niin kutsutun ohjausvarren avulla. Yhtäläisyydet auton ohjausjärjestelmän kanssa rajoittuvat ohjausakseliin, vetotankoihin, pyöriin ja edellä mainittuun ohjausgeometriaan, joka on Ackerman-periaatteen mukainen. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo kuitenkin, ettei harmonoidun järjestelmän nimikkeeseen 8703 liittyvästä selityksestä ilmene nimenomaisesti, onko kolmipyöräisen kevyen ajoneuvon osalta se, että ajoneuvossa on Ackerman-periaatteen mukaisesti toimiva ohjausjärjestelmä, riittävää, jotta kyseessä voidaan katsoa olevan auton ohjausjärjestelmä, kuten harmonoidun järjestelmän nimikkeeseen 8703 kuuluvaan 6 kohtaan liittyvän selityksen mukaan asia on nelipyöräisissä ajoneuvoissa.

16 Tämän tuomion kahdessa edellisessä kohdassa käsitellyillä ominaispiirteillä voi ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan olla merkitystä sen ratkaisemiseksi, vastaako Spyder harmonoidun järjestelmän nimikkeeseen 8703 liittyvän selityksen ensimmäisessä esimerkissä tarkoitettua luokkaa ”kevyet kolmipyöräiset ajoneuvot”. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin myöntää kuitenkin, etteivät nämä esimerkit ole tyhjentyviä.

17 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin huomauttaa, että vaikka täytäntöönpanoasetuksen N:o 301/2012 liitteen ensimmäisessä sarakkeessa mainitaan Spyderin tosiasialliseksi ominaispiirteeksi se, että ajoneuvossa on autolle tyypillinen ohjausjärjestelmä, mistään saman

liitteen kolmannessa sarakkeessa mainitusta seikasta ei voida saada selville, onko Euroopan komissio todella tutkinut tämän, ja jos on, niin minkä kriteerien perusteella.

18 Ennakkoratkaisua pyytäneellä tuomioistuimella on edellä todetun perusteella epätietoisuutta komission vahvistaman luokittelun asianmukaisuudesta, joten se päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Onko asetus N:o 301/2012 pätevä?”

Ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelu

19 Aluksi on muistutettava, että unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kansallisten tuomioistuinten ja unionin tuomioistuimen välille SEUT 267 artiklalla luodussa yhteistyömenettelyssä unionin tuomioistuimen tehtävänä on antaa kansalliselle tuomioistuimelle hyödyllinen vastaus, jonka perusteella kansallinen tuomioistuin voi ratkaista siinä vireillä olevan asian. Unionin tuomioistuimen on tämän vuoksi tarvittaessa muotoiltava sille esitetyt kysymykset uudelleen (ks. vastaavasti tuomio 13.10.2016, M. ja S., C?303/15, EU:C:2016:771, 16 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

20 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee kysymyksellään lähinnä, onko yhdistettyä nimikkeistöä tulkittava siten, että pääasiassa kyseessä olevan kaltainen kolmipyöräinen ajoneuvo, joka on varustettu kolmipyöräisille moottoripyörille tarkoitetuilla mutta autoille tarkoitettuja muistuttavilla renkailla, jota ohjataan ohjaustangolla ja jonka ohjausjärjestelmä on Ackerman-periaatteen mukainen, kuuluu yhdistetyn nimikkeistön nimikkeeseen 8703.

21 Tältä osin on palautettava mieleen, että unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan Euroopan unionin neuvosto on antanut komissiolle, joka toimii yhteistyössä jäsenvaltioiden tulliasiantuntijoiden kanssa, laajan harkintavallan tarkentaa tullinimikkeiden sisältöä tietyn tavaran luokittelemiseksi. Kuitenkaan komission toimivalta toteuttaa asetuksen N:o 2658/87 9 artiklan 1 kohdan a, b, d ja e alakohdassa tarkoitettuja toimenpiteitä, kuten lisähuomautusten laatiminen, ei oikeuta sitä muuttamaan sellaisten tullinimikkeiden sisältöä, jotka on otettu käyttöön kansainvälisellä yleissopimuksella perustetun harmonoidun järjestelmän perusteella, jonka osalta Euroopan unioni on sitoutunut yleissopimuksen 3 artiklassa olemaan muuttamatta yleissopimuksen soveltamisalaa (ks. vastaavasti tuomio 12.2.2015, Raytek ja Fluke Europe, C?134/13, EU:C:2015:82, 29 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

22 Oikeusvarmuus ja valvonnan helpottaminen edellyttävät lisäksi, että tavaroiden tariffiluokittelun ratkaisevana luokitteluperusteena on yleensä oltava tavaroiden objektiivisesti todettavat ominaispiirteet ja ominaisuudet, sellaisina kuin ne on määritelty yhdistetyn nimikkeistön nimiketektissä sekä sen jaksojen tai ryhmien huomautusten tekstissä (tuomio 8.12.2016, Lemnis Lighting, C?600/15, EU:C:2016:937, 36 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

23 Tuotteen käyttötarkoitus voi tosin olla tariffiluokittelussa objektiivinen arviointiperuste siltä osin kuin se liittyy kiinteästi kyseiseen tuotteeseen, jolloin tällaista liitynnän kiinteyttä on pystyttävä arvioimaan tuotteen objektiivisten ominaispiirteiden ja ominaisuuksien mukaan. Tuotteen käyttötarkoitus on kuitenkin merkityksellinen arviointiperuste ainoastaan, jos luokittelua ei voida tehdä pelkästään tuotteen objektiivisesti todettavien ominaispiirteiden ja ominaisuuksien perusteella (tuomio 9.6.2016, MIS, C?288/15, EU:C:2016:424, 24 kohta).

24 Lisäksi on syytä muistuttaa, että harmonoidun järjestelmän selitykset ovat tärkeä keino yhteisen tullitariffin yhtenäisen tulkinnan varmistamiseksi ja niitä voidaan pitää sellaisenaan yhteisen tullitariffin pätevinä tulkintakeinoina (tuomio 8.12.2016, Lemnis Lighting, C-600/15, EU:C:2016:937, 37 kohta).

25 Sen tutkimiseksi, voiko pääasiassa kyseessä olevan kaltainen kolmipyöräinen ajoneuvo kuulua yhdistetyn nimikkeistön nimikkeeseen 8703, on syytä todeta aluksi, että kolmipyöräisten ajoneuvojen luokittelu nimikkeeseen 8711 on toissijainen verrattuna niiden luokitteluun nimikkeeseen 8703, koska harmonoidun järjestelmän nimikkeeseen 8711 liittyvän selityksen mukaan kolmipyöräiset ajoneuvot kuuluvat viimeksi mainittuun nimikkeeseen vain silloin, kun niillä ei ole nimikkeeseen 8703 kuuluvan moottoriajoneuvon luonnetta.

26 Siitä kysymyksestä, onko kolmipyöräisen ajoneuvon luokittelemiseksi nimikkeeseen 8703 otettava huomioon, onko ajoneuvossa moottoripyörän pyörät, on ensinnäkin todettava, että tähän nimikkeeseen liittyvässä harmonoidun järjestelmän selityksessä mainitaan, että tähän nimikkeeseen kuuluvat esimerkiksi sellaiset kevyet kolmipyöräiset ajoneuvot, joissa on moottoripyörän moottori ja moottoripyörän pyörät ja jotka mekaanisen rakenteensa puolesta muistuttavat tavallisia autoja.

27 Tältä osin on todettava, että harmonoidun järjestelmän nimikkeeseen 8703 liittyvässä selityksessä annetaan siten esimerkkejä kolmipyöräisistä ajoneuvoista, jotka on luokiteltava tähän nimikkeeseen.

28 Vaikka tässä selityksessä esimerkkeinä mainituissa ajoneuvoissa on moottoripyörille ominaisia varusteita, kuten esimerkiksi niissä käytetyt moottoripyörän pyörät, tällaisten varusteiden olemassaolo ei siten ole edellytyksenä sellaisten kolmipyöräisten ajoneuvojen luokittelulle nimikkeeseen 8703, jotka mekaanisen rakenteensa puolesta muistuttavat autoja. Tästä seuraa, ettei se seikka, ettei ajoneuvossa käytetä moottoripyörän renkaita, ole esteenä sen luokittelulle tähän nimikkeeseen.

29 Siitä kysymyksestä, onko kolmipyöräisissä ajoneuvoissa, joiden ohjausjärjestelmä on autoissa käytetyn ohjausjärjestelmän kaltainen vain siltä osin että se on Ackerman-periaatteen mukainen, harmonoidun järjestelmän nimikkeeseen 8703 liittyvässä selityksessä tarkoitettu ”auton ohjausjärjestelmä”, on toiseksi syytä muistuttaa, että kyseisessä selityksessä todetaan pääasiallisesti, että tähän nimikkeeseen kuuluvia ajoneuvoja ovat kaikenlaiset ajoneuvot, joilla on tiettyjä teknisiä ominaisuuksia, kuten Ackerman-periaatteen mukaisesti toimiva auton ohjausjärjestelmä (ks. vastaavasti tuomio 27.4.2006, Kawasaki Motors Europe, C-15/05, EU:C:2006:259, 43 kohta).

30 Lisäksi on niin, että vaikkei harmonoidun järjestelmän nimikkeeseen 8703 liittyvässä selityksessä annetussa ensimmäisessä esimerkissä määritellä auton ohjausjärjestelmän käsitettä, samassa selityksessä todetaan, että ”nelipyöräiset moottoriajoneuvot, joissa on putkirunko ja auton ohjausjärjestelmä (esim. Ackerman-periaatteen mukaisesti toimiva ohjausjärjestelmä)”, kuuluvat tähän nimikkeeseen.

31 Tästä seuraa, että kolmipyöräisissä ajoneuvoissa, joiden ohjausjärjestelmä on autoissa käytetyn ohjausjärjestelmän kaltainen vain siltä osin että se on Ackerman-periaatteen mukainen, on harmonoidun järjestelmän nimikkeeseen 8703 liittyvässä selityksessä tarkoitettu ”auton ohjausjärjestelmä”.

32 Ohjaustangolla varustetun kolmipyöräisen ajoneuvon luokittelusta nimikkeeseen 8703 – siten kuin asetuksessa N:o 301/2012 säädetään – on kolmanneksi todettava, ettei tätä

ominaisuutta mainita nimikkeeseen 8711 sanamuodossa eikä tätä nimikettä koskevassa harmonoidun järjestelmän selityksessä. Se seikka, että kolmipyöräinen ajoneuvo on varustettu ohjaustangolla, ei siten ole esteenä sen luokittelulle nimikkeeseen 8703.

33 Koska se seikka, että pääasiassa kyseessä olevan kaltainen ajoneuvon ohjausjärjestelmä toimii ohjaustangon avulla ja Ackerman-periaatteen mukaisesti, on ajoneuvon objektiivisesti todettava ominaisuus, jonka perusteella se voidaan luokitella nimikkeeseen 8703, tällaisen ajoneuvon käyttötarkoitus ei ole sen luokittelussa merkityksellinen seikka, toisin kuin Aramex on väittänyt.

34 Asetuksen N:o 301/2012 pätevydestä on todettava, että ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelussa ei ole tullut esiin mitään seikkaa, joka voisi vaikuttaa kyseisen asetuksen pätevyteen siltä osin kuin siinä säädetään, että uusi kolmipyöräinen moottoriajoneuvo, joka on varustettu muun muassa auton ohjausjärjestelmällä, jota hallitaan ohjaustangolla, on luokiteltava alanimikkeeseen 8703 21 00.

35 Esitettyyn kysymykseen on kaiken edellä todetun perusteella vastattava, että yhdistettyä nimikkeistöä on tulkittava siten, että pääasiassa kyseessä olevan kaltainen kolmipyöräinen ajoneuvo, joka on varustettu kolmipyöräisille moottoripyörille tarkoitetuilla mutta autoille tarkoitettuja muistuttavilla renkailla, jota ohjataan ohjaustangolla ja jonka ohjausjärjestelmä on Ackerman-periaatteen mukainen, kuuluu yhdistetyn nimikkeistön nimikkeeseen 8703.

Oikeudenkäyntikulut

36 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (kuudes jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

Tariffi- ja tilastonimikkeistöstä ja yhteisestä tullitariffista 23.7.1987 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2658/87, sellaisena kuin se on muutettuna 9.10.2012 annetulla komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) N:o 927/2012, liitteessä I esitettyä yhdistettyä nimikkeistöä on tulkittava siten, että pääasiassa kyseessä olevan kaltainen kolmipyöräinen ajoneuvo, joka on varustettu kolmipyöräisille moottoripyörille tarkoitetuilla mutta autoille tarkoitettuja muistuttavilla renkailla, jota ohjataan ohjaustangolla ja jonka ohjausjärjestelmä on Ackerman-periaatteen mukainen, kuuluu yhdistetyn nimikkeistön nimikkeeseen 8703.

Allekirjoitukset

* Oikeudenkäyntikieli: hollanti.