

## Downloaded via the EU tax law app / web

Privremena verzija

PRESUDA SUDA (šesto vijeće)

16. veljače 2017. (\*)

„Zahtjev za prethodnu odluku – Uredba (EEZ) br. 2658/87 – Carinska unija i zajednička carinska tarifa – Tarifno razvrstavanje – Kombinirana nomenklatura – Valjanost – Uredba (EU) br. 301/2012 – Tarifni brojevi 8703 i 8711 – Vozilo s tri kotača pod nazivom „Spyder”

U predmetu C-145/16,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio Gerichtshof Amsterdam (Žalbeni sud u Amsterdamu, Nizozemska), odlukom od 8. ožujka 2016., koju je Sud zaprimio 14. ožujka 2016., u postupku

**Aramex Nederland BV**

protiv

**Inspecteur van de Belastingdienst/Douane,**

SUD (šesto vijeće),

u sastavu: E. Regan, predsjednik vijeća, C. G. Fernlund i S. Rodin (izvjestitelj), suci,

nezavisni odvjetnik: N. Wahl,

tajnik: A. Calot Escobar,

uzimajući u obzir pisani postupak,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

- za Aramex Nederland BV, W. de Wit i O. R. L. Gemin, savjetnici,
- za nizozemsku vladu, M. K. Bulterman i M. Gijzen, u svojstvu agenata,
- za Europsku komisiju, A. Caeiros i P. Vanden Heede, u svojstvu agenata,

odluživši, nakon što je saslušao nezavisnog odvjetnika, da u predmetu odluči bez mišljenja,

donosi sljedeću

### **Presudu**

1 Zahtjev za prethodnu odluku u bitnome se odnosi na tumačenje tarifnih brojeva 8703 i 8711 kombinirane nomenklature koja je sadržana u Prilogu I. Uredbi Vijeća (EEZ) br. 2658/87 od 23. srpnja 1987. o tarifnoj i statističkoj nomenklaturi i o Zajedničkoj carinskoj tarifi (SL 1987., L 256, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 2., svezak 12., str. 3.), u verziji koja proizlazi iz Provedbene uredbe Komisije (EU) br. 927/2012 od 9. listopada 2012. (SL 2012., L 304, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 2., svezak 23., str. 3.) (u daljnjem

tekstu: KN).

2 Zahtjev je podnesen u okviru spora između društva Aramex Nederland BV (u daljnjem tekstu: Aramex) i Inspecteur van de Belastingdienst/Douane u vezi s tarifnim razvrstavanjem vozila s trima kotažima pod nazivom „Spyder” u okviru KN-a.

## Pravni okvir

### *Pravo Unije*

3 KN, uspostavljen Uredbom br. 2658/87, temelji se na Harmoniziranom sustavu nazivlja i brojčanog označavanja robe (u daljnjem tekstu: HS), koji je sastavilo Vijeće za carinsku suradnju, koje je postalo Svjetska carinska organizacija (WCO), a koji je uspostavljen Meunarodnom konvencijom o Harmoniziranom sustavu nazivlja i brojčanog označavanja robe, sklopljenom u Bruxellesu 14. lipnja 1983. Ta je konvencija sa svojim Protokolom o izmjenama od 24. lipnja 1986. odobrena u ime Europske ekonomske zajednice Odlukom Vijeća 87/369/EEZ od 7. travnja 1987. (SL L 198, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 2., svezak 6., str. 3.).

4 Tarifni broj 8703 KN-a podijeljen je kako slijedi:

„8703

[...]

Osobni automobili i ostala motorna vozila konstruirana prvenstveno za prijevoz osoba (osim vozila iz tarifnog broja 8702), uključujući motorna vozila tipa ‚karavan’, ‚kombi’ i trkačke automobile:

8703 21

— — Radnog obujma cilindra 1 000 cm<sup>3</sup>:

8703 21 10

— — — Nova

8703 21 90

[...]”

— — — Rabljena

5 Tarifni broj 8711 KN-a podijeljen je na sljedeći način:

„8711

[...]

Motocikli (uključujući i mopede), bicikli i slična vozila s pomoćnim motorom, s bočnom prikolicom ili bez nje; bočne prikolice:

8711 50 00

– S klipnim motorom (osim rotacijskih klipnih motora) obujma cilindra većeg od 800 cm<sup>3</sup>

[...]"

6 Prilog Provedbenoj uredbi Komisije (EU) br. 301/2012 od 2. travnja 2012. o razvrstavanju određene robe u kombiniranu nomenklaturu, koja je donesena na temelju članka 9. stavka 1. točke (a) Uredbe br. 2658/87, u KN razvrstava robu iz prvog stupca tablice iz tog priloga sukladno oznaci navedenoj u odnosu na tu robu u drugom stupcu te tablice. Kada je riječ o tarifnom podbroju 8703 21 10, navedena tablica predviđa:

Novo motorno vozilo s tri kotača, s pogonom na stražnji kotač, za prijevoz osoba, s klipnim motorom s unutarnjim izgaranjem na paljenje pomoću svjećica, s pravocrtnim gibanjem klipa i obujmom cilindra 998 cm<sup>3</sup>.

Razmak između prednjih kotača iznosi oko 130 cm. Vozilo nema diferencijal.

Vozilo ima upravljački sustav po tipu jednak onome motornih vozila. Vozilom se upravlja pomoću upravljača s dvije ručke s ugraženim kontrolama.

Vozilo ima pet brzina za vožnju unaprijed i jednu za vožnju unatrag.

8703 21 10

Razvrstavanje se utvrđuje u skladu s Općim pravilima 1. i 6. za tumačenje kombinirane nomenklature i tekstom oznaka KN 8703, 8703 21 i 8703 21 10.

Vozila s tri kotača razvrstavaju se pod tarifni broj 8711, pod uvjetom da nemaju značajku motornih vozila iz tarifnog broja 8703 (vidjeti također Napomene s pojašnjenjem Harmoniziranog sustava uz tarifni broj 8711, peti stavak).

Tarifni broj 8703 obuhvaća lagana vozila s tri kotača jednostavnije konstrukcije, poput onih opremljenih motorom motocikla i kotačima, koj[im], u skladu sa svojom mehaničkom strukturom, imaju obilježja konvencionalnih motornih vozila tj. upravljački sustav po tipu jednak onome motornih vozila (vidjeti također Napomene s pojašnjenjem Harmoniziranog sustava uz tarifni broj 8703, drugi stavak).

Kako vozilo ima upravljački sustav po tipu jednak onome motornih vozila, što je obilježje konvencionalnih motornih vozila obuhvaćenih tarifnim brojem 8703, proizvod se ne može razvrstati pod tarifni broj 8711.

Vozilo se stoga razvrstava kao novo motorno vozilo prvenstveno namijenjeno prijevozu osoba s oznakom KN 8703 21 10.

*Napomene s objašnjenjem HS-a*

7 Na temelju članka 6. stavka 1. Međunarodne konvencije o Harmoniziranom sustavu nazivlja i brojevanog označavanja robe, u okviru Vijeća za carinsku suradnju osnovan je odbor pod nazivom „Odbor za Harmonizirani sustav”, sastavljen od predstavnika svake ugovorne strane. Njegov je zadatak, među ostalim, predlaganje izmjena navedene konvencije i priprema Napomena s

objašnjenjem (u daljnjem tekstu: Napomene s objašnjenjem HS-a), mišljenja o razvrstavanju i drugih mišljenja za tumačenje HS-a.

8 Napomena s objašnjenjem HS-a o tarifnom broju 8703 glasi:

„Osim motornih vozila za prijevoz osoba obuhvaćenih brojem 87.02, ovaj tarifni broj obuhvaća motorna vozila svih vrsta, uključujući i amfibijska motorna vozila za prijevoz osoba, neovisno o motoru koji ih pokreće (klipni motor s unutarnjim izgaranjem na paljenje pomoću svježica ili uz pomoć kompresije, elektromotor, plinska turbina itd.).

On obuhvaća i lagana vozila s tri kotača kao što su među ostalima:

- ona opremljena motorima i kotačima motocikala itd., koja u skladu sa svojom mehaničkom strukturom imaju svojstva motornih vozila u pravom smislu riječi: upravljanje po tipu jednakom onome motornih vozila ili istodobno vožnja unatrag i diferencijal;
- ona montirana na šasiju u obliku slova T čija se stražnja dva kotača pokreću zasebnim električnim motorima, koja se napajaju akumulatorima. Tim se vozilima općenito upravlja jedinstvenom centralnom polugom koja omogućuje s jedne strane pokretanje i ubrzanje ili usporavanje, zaustavljanje i vožnju unatrag i s druge strane, skretanje u desno ili u lijevo pomoću djelovanja diferencijalnog momenta na pogonske kotače ili upravljanjem pomoću prednjeg kotača.

[...]

Ovaj tarifni broj osobito obuhvaća:

[...]

6) Vozila s četiri kotača, cjevastog okvira, koja imaju upravljački sustav po tipu jednak onome motornih vozila, koji se primjerice temelji na Ackermanovu načelu. [...]"

9 Napomena s objašnjenjem HS-a koja se odnosi na tarifni broj 8711 predviđa:

„Ovaj tarifni broj obuhvaća s jedne strane sva motorna vozila s dva kotača koja su u bitnome namijenjena prijevozu osoba.

[...]

Ovdje se razvrstavaju i vozila s tri kotača (primjerice trokolice) pod uvjetom da nemaju značajku vozila iz broja 87.03 (vidjeti napomenu s objašnjenjem br. 87.03).

[...]

S druge strane, ovdje se ne razvrstavaju:

[...]

Vozila s četiri kotača za prijevoz osoba, cjevastog okvira, koja imaju upravljački sustav po tipu jednak onome motornih vozila, koji se primjerice temelji na Ackermanovu načelu (br. 87.03)".

### **Glavni postupak i prethodno pitanje**

10 Dana 17. travnja 2013., nakon što je Aramex dao izjavu o puštanju u slobodan promet vozila pod nazivom RD Spyder RS-S 990 SM5 DR 12 EUR (u daljnjem tekstu: Spyder), nizozemska porezna uprava uputila je tom društvu porezno rješenje sukladno tarifnom razvrstavanju Spydera u

tarifni podbroj 8703 21 10. Aramex je 28. svibnja 2013. podnio žalbu protiv tog rješenja, smatrajući da je Spyder trebalo razvrstati u tarifni podbroj 8711 50 00. Žalba je odbijena 10. rujna 2013.

11 Tužba koju je Aramex podnio Rechtbanku Noord-Holland (Sud za Sjevernu Holandiju, Nizozemska) protiv navedenog poreznog rješenja odbijena je kao neosnovana presudom od 8. prosinca 2014.

12 Tužitelj je protiv te presude 16. siječnja 2015. podnio žalbu Gerechtshofu Amsterdam (Žalbeni sud u Amsterdamu, Nizozemska). Potonji sud smatra da nije moguće jasno odrediti treba li Spyder, s obzirom na njegove značajke i objektivna svojstva, smatrati „motociklom” ili „motornim vozilom”.

13 Stranke u postupku pred sudom koji je uputio zahtjev ne osporavaju činjenicu da je Spyder poslužio kao model za Provedbenu uredbu br. 301/2012 na temelju koje je to vozilo razvrstano u tarifni broj 8703. Međutim, Aramex smatra da je ta uredba nevaljana.

14 Sud koji je uputio zahtjev na prvome mjestu primjećuje da Spyder ima kotačije su dimenzije guma uobičajene za motorna vozila, ali da su one posebno proizvedene za motocikle s trima kotačima.

15 Na drugome mjestu, Spyder karakterizira geometrijsko upravljanje koje zadovoljava Ackermanovo načelo, a u preostalom dijelu obilježava ga upravljanje koje se uvelike razlikuje od onoga motornim vozilom. Umjesto upravljačem poput onoga u motornom vozilu, opremljen je upravljačem za motocikle, s dvama držačima na kojima se nalaze kontrole za upravljanje vozilom. Za razliku od onoga u motornom vozilu, taj upravljač za motocikle ne može se u potpunosti okretati jer maksimalan doseg okreta udesno i ulijevo iznosi otprilike 45 stupnjeva, kao što je to slučaj s upravljačima za motocikle. Nadalje, ne postoji ni kardansko vratilo ni upravljačka kutija koja, kao u motornom vozilu, rotacijsko kretanje osovine upravljača pretvara u linearni pokret, dok se rotacijsko kretanje Spyderove osovine upravljača u taj pokret pretvara drugim sredstvom, odnosno pomoću spojne poluge. Sličnosti s upravljanjem motornim vozilom samo su u postojanju osovine upravljača, poluga, kotača i već spomenutog geometrijskog upravljanja, koje je obilježje Ackermanova načela. Međutim, sud koji je uputio zahtjev smatra da iz pojmova napomene s objašnjenjem HS-a koja se odnosi na tarifni broj 8703 ne proizlazi izričito da je činjenica da u laganom vozilu s trima kotačima postoji upravljački sustav koji se temelji na Ackermanovu načelu dovoljna da bi se moglo govoriti o upravljanju po tipu jednakom onomu motornih vozila, kao što je to slučaj s vozilima s četirima kotačima sukladno napomeni s objašnjenjem HS-a koja se odnosi na tarifni broj 8703, točku 6.

16 Sud koji je uputio zahtjev smatra da značajke iznesene u prethodnim dvjema točkama ove presude mogu biti relevantne pri odlučivanju spada li Spyder u kategoriju „laganih vozila s tri kotača”, obuhvaćenu prvim primjerom napomene s objašnjenjem HS-a koja se odnosi na tarifni broj 8703. Međutim, taj sud potvrđuje da ti primjeri nisu iscrpno navedeni.

17 Sud koji je uputio zahtjev ističe da – iako je u prvom stupcu Priloga Provedbenoj uredbi br. 301/2012 kao stvarna Spyderova značajka navedeno to da ima upravljački sustav po tipu jednak onomu motornih vozila – na temelju nijednog elementa navedenog u trećem stupcu tog priloga nije moguće doznati je li Europska komisija to stvarno provjerila i na temelju kojih kriterija.

18 Imaju li u vidu prethodno navedeno i sumnjaju li u osnovanost razvrstavanja koje zagovara Komisija, sud koji je uputio zahtjev odlučio je prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeće prethodno pitanje:

„Je li Provedbena uredba br. 301/2012 valjana?”

## O prethodnom pitanju

19 Uvodno valja podsjetiti da je, prema ustaljenoj sudskoj praksi Suda, u okviru postupka suradnje između nacionalnih sudova i Suda uspostavljene u članku 267. UFEU-a na Sudu da nacionalnom sudu pruži koristan odgovor koji će mu omogućiti da riješi spor koji se pred njim vodi. U tom smislu, Sud će po potrebi preoblikovati pitanja koja su mu postavljena (vidjeti u tom smislu presudu od 13. listopada 2016., M. i S., C-303/15, EU:C:2016:771, t. 16. i navedenu sudsku praksu).

20 Svojim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li KN tumačiti na način da vozilo s trima kotačima poput onoga o kojem je riječ u glavnom postupku, opremljeno gumama proizvedenima za motocikle s trima kotačima, ali koje su slične onima za motorna vozila, kojim se upravlja pomoću upravljača za motocikle i koje ima upravljački sustav koji se temelji na Ackermanovu mehanizmu, spada u tarifni broj 8703 KN-a.

21 S tim u vezi, valja podsjetiti da je, sukladno ustaljenoj sudskoj praksi Suda, Vijeće Europske unije dodijelilo Komisiji, koja djeluje u suradnji s carinskim stručnjacima država članica, široku diskrecijsku ovlast za pobliže određivanje sadržaja tarifnih brojeva koji se uzimaju u obzir pri razvrstavanju određene robe. Međutim, ovlast za donošenje mjera iz članka 9. stavka 1. točka (a), (b), (d) i (e) Uredbe br. 2658/87, poput utvrđivanja dodatnih napomena, ne ovlaštuje Komisiju da preinači sadržaj tarifnih brojeva utvrđenih na temelju HS-a, uspostavljenog Međunarodnom konvencijom o HS-u, za koju se Europska unija, na temelju članka 3. te konvencije, obvezala da joj neće preinačiti opseg (vidjeti u tom smislu presudu od 12. veljače 2015., Raytek i Fluke Europe, C-134/13, EU:C:2015:82, t. 29. i navedenu sudsku praksu).

22 Osim toga, u interesu pravne sigurnosti i radi pojednostavljivanja nadzora, odlučujuće uvjet za razvrstavanje robe u carinsku tarifu u mehanizmu treba tražiti na temelju njezinih osobina i objektivnih svojstava, kako su određeni tekstem tarifnog broja KN-a i napomenama odsjeka ili poglavlja (presuda od 8. prosinca 2016., Lemnis Lighting, C-600/15, EU:C:2016:937, t. 36. i navedena sudska praksa).

23 Dakako, namjena proizvoda može predstavljati objektivni kriterij razvrstavanja ako je svojstvena tom proizvodu te se ta svojstvenost procjenjuje na temelju njegovih osobina i objektivnih svojstava. Međutim, namjena proizvoda relevantan je kriterij samo ako se razvrstavanje ne može provesti na temelju osobina i objektivnih svojstava proizvoda (presuda od 9. lipnja 2016., MIS, C-288/15, EU:C:2016:424, t. 24.).

24 Nadalje, valja podsjetiti da Napomene s objašnjenjem HS-a predstavljaju važna sredstva za osiguravanje ujednažene primjene zajedničke carinske tarife te kao takve predstavljaju valjane elemente za njezino tumačenje (presuda od 8. prosinca 2016., Lemnis Lighting, C-600/15, EU:C:2016:937, t. 37.).

25 Radi ispitivanja može li vozilo s trima kotačima, poput onoga o kojem je riječ u glavnom postupku, spadati u tarifni broj 8703 KN-a, najprije valja utvrditi da je razvrstavanje vozila s trima kotačima u tarifni broj 8711 supsidijarne naravi u odnosu na njihovo razvrstavanje u tarifni broj 8703 jer prema napomeni s objašnjenjem HS-a koja se odnosi na tarifni broj 8711 potonji ta vozila obuhvaća samo pod uvjetom da nemaju značajke vozila koje spada u tarifni broj 8703.

26 Kao prvo, kada je riječ o pitanju treba li radi razvrstavanja vozila s trima kotačima u tarifni broj 8703 uzeti u obzir činjenicu koristi li se ono ili ne kotačima motocikla, valja istaknuti da je u

napomeni s objašnjenjem HS-a koja se odnosi na taj tarifni broj navedeno da on obuhvaća, među ostalim, lagana vozila s trima kotačima, opremljena motorom i kotačima motocikla, koja u skladu sa svojom mehaničkom strukturom imaju svojstva motornih vozila u pravom smislu riječi.

27 S tim u vezi valja utvrditi da su u napomeni s objašnjenjem HS-a koja se odnosi na tarifni broj 8703 navedeni primjeri vozila s trima kotačima koja se moraju razvrstati u taj tarifni broj.

28 Stoga, iako vozila koja su u toj napomeni navedena kao primjer imaju opremu sličnu onoj motocikala, osobito kada je riječ o upotrebi kotača motocikala, postojanje takve opreme nije uvjet za razvrstavanje vozila s trima kotačima koja u skladu sa svojom mehaničkom strukturom imaju svojstva motornih vozila u tarifni broj 8703. Slijedi da činjenica da se vozilo ne koristi kotačima motocikla nije prepreka za njegovo razvrstavanje u taj tarifni broj.

29 Kao drugo, kada je riječ o pitanju imaju li vozila s trima kotačima – opremljena upravljačkim sustavom sličnost s istim tim sustavom motornih vozila svodi samo na činjenicu da se temelji na Ackermanovu načelu – „upravljački sustav po tipu jednak onome motornih vozila” u smislu napomene s objašnjenjem HS-a koja se odnosi na tarifni broj 8703, valja podsjetiti da je u toj napomeni u bitnome navedeno da su vozila koja ulaze u taj tarifni broj motorna vozila svih vrsta koja imaju određene tehničke karakteristike poput upravljača koji je po tipu jednak onomu motornih vozila koji se temelji na Ackermanovu načelu (vidjeti u tom smislu presudu od 27. travnja 2006., Kawasaki Motors Europe, C-15/05, EU:C:2006:259, t. 43.).

30 Osim toga, iako je točno da prvi primjer naveden u napomeni s objašnjenjem HS-a koja se odnosi na tarifni broj 8703 ne definira pojam „upravljački sustav po tipu jednak onome motornih vozila”, ista ta napomena predviđa da „vozila s četiri kotača, cjevastog okvira, koja imaju upravljački sustav po tipu jednak onome motornih vozila, koji se primjerice temelji na Ackermanovom načelu” spadaju u taj tarifni broj.

31 Slijedi da vozila s trima kotačima koja imaju upravljački sustav sličnost s istim tim sustavom motornih vozila svodi samo na činjenicu da se temelji na Ackermanovu načelu „imaju upravljački sustav po tipu jednak onome motornih vozila” u smislu napomene s objašnjenjem HS-a koja se odnosi na tarifni broj 8703.

32 Kao treće, kada je riječ o razvrstavanju vozila s trima kotačima koja imaju upravljač za motocikle u tarifni broj 8703, kako je to predviđeno Uredbom br. 301/2012, valja utvrditi da se ta značajka ne nalazi ni u tekstu tarifnog broja 8711 ni u napomeni s objašnjenjem HS-a koja se odnosi na taj tarifni broj. Stoga činjenica da vozilo s trima kotačima ima upravljač za motocikle ne sprečava njegovo razvrstavanje u tarifni broj 8703.

33 Budući da činjenica da se upravljačkim sustavom vozila poput onoga o kojem je riječ u glavnom postupku upravlja upravljačem za motocikle i da se temelji na Ackermanovu načelu predstavlja njegovu objektivnu značajku na temelju koje ga je moguće razvrstati u tarifni broj 8703, namjena takvog vozila – suprotno onomu što je tvrdio Aramex – nije mjerodavan kriterij za njegovo razvrstavanje.

34 Kada je riječ o valjanosti Uredbe br. 301/2012, valja utvrditi da ispitivanje prethodnog pitanja nije otkrilo nijedan element koji bi bio takve naravi da bi utjecao na valjanost te uredbe jer je njome predviđeno razvrstavanje u tarifni podbroj 8703 21 00 novog motornog vozila s trima kotačima koje, među ostalim, ima upravljački sustav po tipu jednak onomu motornih vozila kojim se upravlja pomoću upravljača za motocikle.

35 Imaju li u vidu sve naprijed navedeno, na postavljeno pitanje valja odgovoriti da KN treba tumačiti na način da vozilo s trima kotačima poput onoga o kojem je riječ u glavnom postupku,

opremljeno gumama proizvedenima za motocikle s trima kota?ima, ali koje su sli?ne onima za motorna vozila, kojim se upravlja pomo?u upravlja?a za motocikle i koje ima upravlja?ki sustav koji se temelji na Ackermanovu na?elu, spada u tarifni broj 8703 KN-a.

## **Troškovi**

36     Budu?i da ovaj postupak ima zna?aj prethodnog pitanja za stranke glavnog postupka pred sudom koji je uputio zahtjev, na tom je sudu da odlu?i o troškovima postupka. Troškovi podnošenja o?itovanja Sudu, koji nisu troškovi spomenutih stranaka, ne nadokna?uju se.

Slijedom navedenoga, Sud (šesto vije?e) odlu?uje:

**Kombiniranu nomenklaturu koja je sadržana u Prilogu I. Uredbi Vije?a (EEZ) br. 2658/87 od 23. srpnja 1987. o tarifnoj i statisti?koj nomenklaturi i o Zajedni?koj carinskoj tarifi, u verziji koja proizlazi iz Provedbene uredbe Komisije (EU) br. 927/2012 od 9. listopada 2012., treba tuma?iti na na?in da vozilo s trima kota?ima poput onoga o kojem je rije? u glavnom postupku, opremljeno gumama proizvedenima za motocikle s trima kota?ima, ali koje su sli?ne onima za motorna vozila, kojim se upravlja pomo?u upravlja?a za motocikle i koje ima upravlja?ki sustav koji se temelji na Ackermanovu na?elu, spada u tarifni broj 8703 KN-a.**

Potpisi

\*     Jezik postupka: nizozemski