

Downloaded via the EU tax law app / web

62016CJ0145

ARREST VAN HET HOF (Zesde kamer)

16 februari 2017 (*1)

„Prejudiciële verwijzing — Verordening (EEG) nr. 2658/87 — Douane-unie en gemeenschappelijk douanetarief — Tariefindeling — Gecombineerde nomenclatuur — Geldigheid — Verordening (EU) nr. 301/2012 — Posten 8703 en 8711 — Driewielig voertuig genaamd „Spyder”

In zaak C-145/16,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door het gerechtshof Amsterdam (Nederland) bij uitspraak van 8 maart 2016, ingekomen bij het Hof op 14 maart 2016, in de procedure

Aramex Nederland BV

tegen

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane,

wijst

HET HOF (Zesde kamer),

samengesteld als volgt: E. Regan, kamerpresident, C. G. Fernlund en S. Rodin (rapporteur), rechters,

advocaat-generaal: N. Wahl,

griffier: A. Calot Escobar,

gezien de stukken,

gelet op de opmerkingen van:

—

Aramex Nederland BV, vertegenwoordigd door W. de Wit en O. R. L. Gemin, adviseurs,

—

de Nederlandse regering, vertegenwoordigd door M. Bulterman en M. Gijzen als gemachtigden,

—

de Europese Commissie, vertegenwoordigd door A. Caeiros en P. Vanden Heede als gemachtigden,

gelet op de beslissing, de advocaat-generaal gehoord, om de zaak zonder conclusie te berechten,

het navolgende

Arrest

1

Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft in wezen de uitlegging van de posten 8703 en 8711 van de gecombineerde nomenclatuur die is opgenomen in bijlage I bij verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad van 23 juli 1987 met betrekking tot de tarief- en statistieknomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief (PB 1987, L 256, blz. 1), in de versie ervan die voortvloeit uit uitvoeringsverordening (EU) nr. 927/2012 van de Commissie van 9 oktober 2012 (PB 2012, L 304, blz. 1) (hierna: „GN”).

2

Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen Aramex Nederland BV (hierna: „Aramex”) en de Inspecteur van de Belastingdienst/Douane over de tariefindeling in de GN van een driewielig voertuig genaamd „Spyder”.

Toepasselijke bepalingen

Unierecht

3

De bij verordening nr. 2658/87 ingestelde GN is gebaseerd op het geharmoniseerde systeem inzake de omschrijving en de codering van goederen (hierna: „GS”), dat is opgesteld door de Internationale Douaneraad, thans de Werelddouaneorganisatie (WCO), en is ingevoerd bij het op 14 juni 1983 te Brussel gesloten Internationaal Verdrag betreffende het geharmoniseerde systeem inzake de omschrijving en de codering van goederen. Dit verdrag is, tezamen met het wijzigingsprotocol van 24 juni 1986, namens de Europese Economische Gemeenschap goedgekeurd bij besluit 87/369/EEG van de Raad van 7 april 1987 (PB 1987, L 198, blz. 1).

4

Post 8703 van de GN is ingedeeld als volgt:

„8703

[...]

Automobielen en andere motorvoertuigen hoofdzakelijk ontworpen voor personenvervoer (andere dan die bedoeld bij post 8702), motorvoertuigen van het type station-wagon of break en racewagens daaronder begrepen: 8703 21 – met een cilinderinhoud van niet meer dan 1000 cm³: 8703 21 10 – – – nieuwe

8703 21 90

[...]”

– – – gebruikte

5

Post 8711 van de GN is ingedeeld als volgt:

„8711

[...]

Motorrijwielen en rijwielen met hulpmotor, ook indien met zijspan; zijspanwagens:8711 50 00– met motor met op? en neergaande zuigers, met een cilinderinhoud van meer dan 800 cm³

[...]”

6

De bijlage bij uitvoeringsverordening (EU) nr. 301/2012 van de Commissie van 2 april 2012 tot indeling van bepaalde goederen in de gecombineerde nomenclatuur, vastgesteld overeenkomstig artikel 9, lid 1, onder a), van verordening nr. 2658/87, deelt de goederen die zijn aangeduid in de eerste kolom van de daarin opgenomen tabel in in de GN onder de code die met betrekking tot deze goederen is aangegeven in de tweede kolom van deze tabel. Wat postonderverdeling 8703 21 10 betreft, bepaalt deze tabel het volgende:

Nieuw driewielig motorvoertuig met achterwielaandrijving, voor het vervoer van personen, met een motor met vonkontsteking en met op? en neergaande zuigers met een cilinderinhoud van 998 cm³.

De voorwielen staan ongeveer 130 cm uit elkaar. Het voertuig heeft geen differentieel.

Het voertuig heeft een stuursysteem zoals van een auto. Het wordt bestuurd met behulp van de stuurstang met twee handgrepen waarop de besturingselementen zitten.

Het voertuig heeft vijf versnellingen vooruit en een versnelling achteruit.

8703 21 10

De indeling is vastgesteld op basis van de algemene regels 1 en 6 voor de interpretatie van de gecombineerde nomenclatuur en de tekst van de GN-codes 8703, 8703 21 en 8703 21 10.

Driewielige voertuigen worden ingedeeld onder post 8711 voor zover zij niet het karakter van motorvoertuigen van post 8703 hebben (zie ook de toelichting op het Geharmoniseerd Systeem op post 8711, vijfde alinea).

Onder post 8703 worden lichte driewielige voertuigen van eenvoudiger constructie ingedeeld, zoals die welke zijn uitgerust met een motor en wielen van een motorrijwiel, die door hun mechanische structuur de kenmerken van conventionele auto's bezitten, d.w.z. een stuursysteem zoals van een auto (zie ook de toelichting op het Geharmoniseerd Systeem op post 8703, tweede alinea).

Omdat het voertuig een stuursysteem zoals van een auto heeft – een kenmerk van conventionele motorvoertuigen die worden ingedeeld onder post 8703 – is indeling onder post 8711 uitgesloten.

Bijgevolg moet het voertuig worden ingedeeld onder GN-code 8703 21 10 als een nieuw motorvoertuig hoofdzakelijk ontworpen voor personenvervoer.

GS-toelichtingen

7

Op basis van artikel 6, lid 1, van het Internationaal Verdrag betreffende het geharmoniseerde systeem inzake de omschrijving en de codering van goederen is bij de Internationale Douaneraad

onder de naam „Comité voor het geharmoniseerde systeem” een comité ingesteld dat is samengesteld uit vertegenwoordigers van elk van de verdragsluitende partijen. Dit comité heeft onder meer tot taak wijzigingen van dit verdrag voor te stellen, alsmede toelichtingen (hierna: „GS-toelichtingen”), indelingsadviezen en andere adviezen voor de interpretatie van het GS op te stellen.

8

De GS-toelichting bij post 8703 luidt als volgt:

„Met uitzondering van de autovoertuigen voor het personenvervoer bedoeld bij post 87.02 omvat deze post automobielen van alle soorten, met inbegrip van de amfibievoertuigen voor personenvervoer, ongeacht de soort motor (bijvoorbeeld vonkontstekings- of zelfontstekingsmotor, gasturbine, elektrische motor).

Post 87.03 omvat eveneens lichte driewielige voertuigen van eenvoudige constructie zoals:

—

die, waarbij gebruik wordt gemaakt van de motoren, wielen, enz. van motorrijwielen, maar die door hun mechanische inrichting de kenmerken vertonen van eigenlijke automobielen. Dat wil zeggen dat zij voorzien zijn van een stuurinrichting zoals van een auto of van een achteruitversnelling en een differentieel;

—

die, welke met een T-vormig chassis zijn uitgerust en waarvan de twee achterwielen onafhankelijk worden aangedreven door afzonderlijke door accu's gevoede elektromotoren. Deze voertuigen worden in de regel bestuurd met behulp van een centraal geplaatste hendel waarmee de bestuurder enerzijds kan starten, versnellen, remmen, stoppen en achteruitrijden, en anderzijds naar rechts of links kan sturen door middel van een differentieelkoppel op de aandrijfwielen of door het voorwiel te draaien.

[...]

Tot deze post behoren:

[...]

6)

vierwielige motorvoertuigen met een buisvormig chassis en met een stuurinrichting als van een auto (bijvoorbeeld een stuurinrichting gebaseerd op het Ackerman-principe). [...]"

9

De GS-toelichting bij post 8711 bepaalt het volgende:

„De post heeft betrekking op een groep tweewielige motorvoertuigen die hoofdzakelijk bestemd zijn voor het vervoer van personen.

[...]

Hier worden ook driewielige voertuigen ingedeeld (bijvoorbeeld motorcarriers) mits zij niet het karakter hebben van motorvoertuigen bedoeld bij post 87.03 (zie de toelichting op post 87.03).

[...]

Van deze post zijn daarentegen uitgezonderd:

[...]

Vierwielige voertuigen, bestemd voor personenvervoer, met een buisvormig chassis en met een stuurinrichting als van een automobiel (bijvoorbeeld een stuurinrichting gebaseerd op het Ackerman-principe) (nr. 87.03).”

Hoofdgeding en prejudiciële vraag

10

Nadat Aramex een aangifte voor het vrije verkeer heeft gedaan ten behoeve van een voertuig genaamd RD Spyder RS-S 990 SM5 DR 12 EUR (hierna: „Spyder”), heeft de Nederlandse belastingdienst deze vennootschap op 17 april 2013 een uitnodiging tot betaling gestuurd waarbij de Spyder qua tarief werd ingedeeld onder onderverdeling 8703 21 10. Aramex heeft op 28 mei 2013 tegen deze uitnodiging tot betaling bezwaar gemaakt, waarbij zij betoogde dat de Spyder moest worden ingedeeld onder onderverdeling 8711 50 00. Dit bezwaar is afgewezen op 10 september 2013.

11

Het beroep dat Aramex bij de rechtbank Noord-Holland (Nederland) tegen die uitnodiging tot betaling heeft ingediend, is ongegrond verklaard bij uitspraak van 8 december 2014.

12

Op 16 januari 2015 heeft verzoekster tegen deze uitspraak hoger beroep ingesteld bij het gerechtshof Amsterdam (Nederland). Die rechterlijke instantie is van oordeel dat niet eenduidig kan worden vastgesteld of de Spyder, gelet op de objectieve kenmerken en eigenschappen ervan, dient te worden aangemerkt als een „motorrijwiel” of als een „motorvoertuig”.

13

Tussen de partijen in de procedure voor de verwijzende rechter is niet in geschil dat de Spyder model heeft gestaan voor uitvoeringsverordening nr. 301/2012, op basis waarvan dit voertuig is ingedeeld onder post 8703. Aramex is niettemin van mening dat deze verordening ongeldig is.

14

De verwijzende rechter merkt in de eerste plaats op dat de Spyder is uitgerust met wielen die zijn voorzien van bandenmaten die gangbaar zijn voor automobielen, maar dat deze banden speciaal zijn vervaardigd voor driewielige motorrijwielen.

15

In de tweede plaats heeft de Spyder een stuurgeometrie die voldoet aan het Ackerman-principe en beschikt hij overigens over een stuurinrichting die sterk afwijkt van die van een automobiel. In plaats van een stuurwiel als van een auto heeft hij een stuur als van een motorrijwiel, met twee

handgrepen waarop de bedieningselementen zijn gemonteerd. Dit stuur kan, anders dan het stuurwiel van een auto, niet helemaal rond worden gedraaid: de maximale uitslag naar links en naar rechts is ongeveer 45 graden, gelijk het stuur van een motorrijwiel. Daarnaast ontbreken een kruiskoppeling en een stuurhuis waarmee – als bij een automobiel – de draaiende beweging van de stuuras in een lineaire beweging wordt omgezet, terwijl de draaiende beweging van de stuuras van de Spyder op een andere wijze in een lineaire beweging wordt omgezet, namelijk met behulp van een pitmanarm. De overeenkomsten met de stuurinrichting van een automobiel beperken zich tot de aanwezigheid van een stuuras, trekstangen, wielen en de reeds genoemde sturgeometrie die voldoet aan het Ackerman-principe. De verwijzende rechter is evenwel van oordeel dat uit de tekst van de GS-toelichting bij post 8703 niet uitdrukkelijk blijkt dat het feit dat een licht driewielig voertuig over een stuurinrichting beschikt die is gebaseerd op het Ackerman-principe, volstaat om te kunnen spreken van een stuurinrichting zoals van een auto, zoals volgens de GS-toelichting bij post 8703, punt 6, het geval is voor vierwielige voertuigen.

16

Volgens de verwijzende rechter kunnen de in de vorige twee punten van dit arrest aangehaalde kenmerken van belang zijn om te bepalen of de Spyder valt onder de categorie „lichte driewielige voertuigen” bedoeld in het eerste voorbeeld van de GS-toelichting bij post 8703. Deze rechter erkent dat deze voorbeelden echter niet limitatief zijn.

17

De verwijzende rechter benadrukt dat, hoewel in de eerste kolom van de bijlage bij uitvoeringsverordening nr. 301/2012 als feitelijk kenmerk wordt gesteld dat de Spyder een stuursysteem heeft zoals van een auto, uit de derde kolom van die bijlage niet blijkt of, en op basis van welke criteria, de Europese Commissie dit daadwerkelijk heeft getoetst.

18

Omdat hij gelet op het voorgaande twijfelt over de juistheid van de door de Commissie voorgestane indeling, heeft de verwijzende rechter de behandeling van de zaak geschorst en het Hof de volgende prejudiciële vraag voorgelegd:

„Is uitvoeringsverordening [...] nr. 301/2012 [...] geldig?”

Beantwoording van de prejudiciële vraag

19

Vooraf zij eraan herinnerd dat het volgens vaste rechtspraak van het Hof in het kader van de bij artikel 267 VWEU ingestelde procedure van samenwerking tussen de nationale rechterlijke instanties en het Hof, de taak is van het Hof om de nationale rechter een nuttig antwoord te geven aan de hand waarvan deze het bij hem aanhangige geding kan beslechten. Daartoe dient het Hof de voorgelegde vragen indien nodig te herformuleren (zie in die zin arrest van 13 oktober 2016, M. en S., C-303/15, EU:C:2016:771, punt 16 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

20

Met zijn vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of de GN aldus moet worden uitgelegd, dat een driewielig voertuig als in het hoofdgeding, dat is uitgerust met banden die zijn vervaardigd voor driewielige motorrijwielen, maar die lijken op die voor auto's, wordt bestuurd met behulp van een stuurstang en is voorzien van een stuurinrichting die is gebaseerd op het Ackerman-principe, onder GN-post 8703 valt.

21

In dit verband zij eraan herinnerd dat volgens vaste rechtspraak van het Hof de Raad van de Europese Unie aan de Commissie, handelend in samenwerking met de douanedeskundigen van de lidstaten, een ruime beoordelingsbevoegdheid heeft gelaten bij de verduidelijking van de inhoud van de tariefposten die voor de indeling van een bepaald goed in aanmerking komen. De bevoegdheid van de Commissie om maatregelen te treffen zoals bedoeld in artikel 9, lid 1, onder a), b), d) en e), van verordening nr. 2658/87, zoals het opstellen van aanvullende aantekeningen, machtigt haar evenwel niet om de inhoud te wijzigen van de tariefposten die zijn vastgesteld op basis van het GS, dat is ingevoerd bij het Internationaal Verdrag betreffende het GS, ten aanzien waarvan de Europese Unie zich bij artikel 3 van dit verdrag ertoe heeft verbonden de draagwijdte niet te wijzigen (zie in die zin arrest van 12 februari 2015, Raytek en Fluke Europe, C?134/13, EU:C:2015:82, punt 29 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

22

Bovendien moet, in het belang van de rechtszekerheid en ter vergemakkelijking van de controles, het beslissende criterium voor de tariefindeling van goederen in de regel worden gezocht in de objectieve kenmerken en eigenschappen ervan, zoals deze in de tekst van de GN-post en in de aantekeningen op de afdeling of het hoofdstuk zijn omschreven (arrest van 8 december 2016, Lemnis Lighting, C?600/15, EU:C:2016:937, punt 36 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

23

De bestemming van het product kan inderdaad een objectief indelingscriterium zijn wanneer die bestemming inherent is aan het product, waarbij de inherentie moet kunnen worden beoordeeld aan de hand van de objectieve kenmerken en eigenschappen van het product. De bestemming van het product is echter slechts een relevant criterium indien de indeling niet uitsluitend op basis van de objectieve kenmerken en eigenschappen van het product kan worden verricht (arrest van 9 juni 2016, MIS, C?288/15, EU:C:2016:424, punt 24).

24

Daarnaast dient eraan te worden herinnerd dat de GS-toelichtingen belangrijke middelen vormen ter verzekering van een uniforme toepassing van het gemeenschappelijke douanetarief en als zodanig waardevolle hulpmiddelen zijn bij de uitlegging ervan (arrest van 8 december 2016, Lemnis Lighting, C?600/15, EU:C:2016:937, punt 37).

25

Om na te gaan of een driewielig voertuig, zoals dat in het hoofdgeding, onder GN-post 8703 kan vallen, moet allereerst worden vastgesteld dat de indeling van driewielige voertuigen onder post 8711 subsidiair is ten opzichte van de indeling ervan onder post 8703, aangezien volgens de GS-toelichting bij post 8711, die post uitsluitend op die voertuigen ziet, mits zij niet de kenmerken hebben van een motorvoertuig dat onder post 8703 valt.

26

Wat ten eerste de vraag betreft of voor de indeling van een driewielig voertuig onder post 8703 rekening moet worden gehouden met het feit of dat voertuig al dan niet gebruikmaakt van de wielen van motorrijwielen, dient te worden opgemerkt dat de GS-toelichting bij die post aangeeft dat die post met name ziet op lichte driewielige voertuigen waarbij gebruik wordt gemaakt van de motoren en de wielen van motorrijwielen en die door hun mechanische inrichting de kenmerken vertonen van eigenlijke automobielen.

27

In dit verband moet worden vastgesteld dat de GS-toelichting bij post 8703 aldus voorbeelden geeft van driewielige voertuigen die onder die post moeten worden ingedeeld.

28

Zelfs als de in die toelichting als voorbeeld genoemde voertuigen over een uitrusting beschikken die overeenkomt met die van motorrijwielen, met name het gebruik van wielen van motorrijwielen, vormt het bestaan van een dergelijke uitrusting bijgevolg geen voorwaarde voor de indeling onder post 8703 van driewielige voertuigen die door hun mechanische inrichting de kenmerken vertonen van automobielen. Hieruit volgt dat het feit dat een voertuig geen gebruik maakt van de wielen van motorrijwielen, er niet aan in de weg staat dat het onder die post wordt ingedeeld.

29

Wat ten tweede de vraag betreft of driewielige voertuigen die zijn uitgerust met een stuurinrichting waarvan de gelijkenis met die van auto's zich beperkt tot het feit dat deze is gebaseerd op het Ackerman-principe, „een stuurinrichting zoals van een automobiel” in de zin van de GS-toelichting bij post 8703 hebben, dient in herinnering te worden gebracht dat in die toelichting in wezen wordt vermeld dat de voertuigen die onder die post vallen, automobielen van alle soorten zijn, die bepaalde technische kenmerken vertonen zoals een stuurinrichting als van een automobiel, gebaseerd op het Ackerman-principe (zie in die zin arrest van 27 april 2006, *Kawasaki Motors Europe*, C-15/05, EU:C:2006:259, punt 43).

30

Bovendien, zelfs als het waar is dat het eerste voorbeeld in de GS-toelichting bij post 8703 geen definitie geeft van het begrip „stuurinrichting zoals van een automobiel”, bepaalt diezelfde toelichting dat „vierwielige motorvoertuigen met een buisvormig chassis en met een stuurinrichting als van een automobiel (bijvoorbeeld een stuurinrichting gebaseerd op het Ackerman-principe)” onder die post vallen.

31

Hieruit volgt dat de driewielige voertuigen die zijn uitgerust met een stuurinrichting waarvan de gelijkenis met die van auto's zich beperkt tot het feit dat deze is gebaseerd op het Ackerman-principe, „een stuurinrichting zoals van een automobiel” hebben in de zin van de GS-toelichting bij post 8703.

32

Wat betreft ten derde de indeling onder post 8703 van een driewielig voertuig dat is uitgerust met een stuurstang, zoals voorzien in verordening nr. 301/2012, moet worden vastgesteld dat dit

kenmerk niet voorkomt in de tekst van post 8711 en ook niet in de GS-toelichting bij die post. Bijgevolg staat het feit dat een driewielig voertuig is uitgerust met een stuurstang er niet aan in de weg dat het wordt ingedeeld onder post 8703.

33

Aangezien het feit dat de stuurinrichting van een voertuig als in het hoofdgeding via een stuurstang functioneert en op het Ackerman-principe is gebaseerd, een objectief kenmerk van dat voertuig vormt, waardoor het kan worden ingedeeld onder post 8703, is de bestemming van een dergelijk voertuig, anders dan Aramex heeft aangevoerd, geen relevant criterium voor de indeling ervan.

34

Wat de geldigheid van verordening nr. 301/2012 betreft, moet worden vastgesteld dat uit het onderzoek van de prejudiciële vraag niet is gebleken van feiten of omstandigheden die de geldigheid van deze verordening kunnen aantasten, voor zover daarin is voorzien dat een nieuw driewielig motorvoertuig dat met name een stuurinrichting als van een automobiel heeft die wordt bediend door middel van een stuurstang, wordt ingedeeld onder onderverdeling 8703 21 00.

35

Gelet op het voorgaande moet op de vraag worden geantwoord dat de GN aldus moet worden uitgelegd dat een driewielig voertuig als in het hoofdgeding, dat is uitgerust met banden die zijn vervaardigd voor driewielige motorrijwielen maar lijken op die voor automobielen, wordt bediend door middel van een stuurstang en is voorzien van een stuurinrichting die is gebaseerd op het Ackerman-principe, onder GN-post 8703 valt.

Kosten

36

Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Zesde kamer) verklaart voor recht:

De gecombineerde nomenclatuur in bijlage I bij verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad van 23 juli 1987 met betrekking tot de tarief- en statistiek nomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief, in de versie ervan die voortvloeit uit uitvoeringsverordening (EU) nr. 927/2012 van de Commissie van 9 oktober 2012, moet aldus worden uitgelegd dat een driewielig voertuig als in het hoofdgeding, dat is uitgerust met banden die zijn vervaardigd voor driewielige motorrijwielen maar lijken op die voor automobielen, wordt bediend door middel van een stuurstang en is voorzien van een stuurinrichting die is gebaseerd op het Ackerman-principe, onder post 8703 van deze nomenclatuur valt.

Regan

Fernlund

Rodin

Uitgesproken ter openbare terechtzitting te Luxemburg op 16 februari 2017.

De griffier

A. Calot Escobar

De president van de Zesde kamer

E. Regan

(*1) Procestaal: Nederlands.