

Wydanie tymczasowe

WYROK TRYBUNA?U (szósta izba)

z dnia 16 lutego 2017 r.(1)

Odes?anie prejudycjalne – Rozporz?dzenie (EWG) nr 2658/87 – Unia celna i Wspólna taryfa celna – Klasyfikacja taryfowa – Nomenklatura scalona – Wa?no?? – Rozporz?dzenie (UE) nr 301/2012 – Pozycje 8703 i 8711 – Trzyko?owy pojazd zwany „Spyderem”

W sprawie C?145/16

maj?cej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, z?o?ony przez Gerechtshof Amsterdam (s?d apelacyjny w Amsterdamie, Niderlandy) postanowieniem z dnia 8 marca 2016 r., które wp?yn??o do Trybuna?u w dniu 14 marca 2016 r., w post?powaniu:

Aramex Nederland BV

przeciwko

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane,

TRYBUNA? (szósta izba),

w sk?adzie: E. Regan, prezes izby, C.G. Fernlund i S. Rodin (sprawozdawca), s?dziowie,

rzecznik generalny: N. Wahl,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzgl?dniaj?c pisemny etap post?powania,

rozwa?ywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu Aramex Nederland BV przez W. de Wita i O.R.L. Gemina, doradców,
- w imieniu rz?du niderlandzkiego przez M. Bulterman i M. Gijzen, dzia?aj?ce w charakterze pe?nomocników,
- w imieniu Komisji Europejskiej przez A. Caeiroso i P. Vanden Heedego, dzia?aj?cych w charakterze pe?nomocników,

podj?wszy, po wys?uchaniu rzecznika generalnego, decyzj? o rozstrzygni?ciu sprawy bez opinii,

wydaje nast?puj?cy

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy zasadniczo wyk?adni pozycji 8703 i 8711 Nomenklatury scalonej zawartej w za??czniku I do rozporz?dzenia Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w

sprawie Wspólnej taryfy celnej (Dz.U. 1987, L 256, s. 1 – wyd. spec. w j?z. polskim, rozdz. 2, t. 2, s. 382), zmienionej rozporz?dzeniem wykonawczym Komisji (WE) nr 927/2012 z dnia 9 pa?dziernika 2012 r. (Dz.U. 2012, L 304, s. 1) (zwanej dalej „CN”).

2 Wniosek ten zosta? z?o?ony w ramach sporu pomi?dzy Aramex Nederland BV (zwan? dalej „spó?k? Aramex”) a Inspecteur van de Belastingdienst/Douane w przedmiocie klasyfikacji taryfowej pojazdu trzyko?owego zwanego „Spyderem” w ramach CN.

Ramy prawne

Prawo Unii

3 Nomenklatura scalona, wprowadzona rozporz?dzeniem nr 2658/87, oparta jest na zharmonizowanym systemie oznaczania i kodowania towarów (zwanym dalej „HS”), opracowanym przez Rad? Wspó?pracy Celnej, obecnie ?wiatow? Organizacj? Celn? (WCO), i wprowadzonym w ?ycie Mi?dzynarodow? konwencji? w sprawie zharmonizowanego systemu oznaczania i kodowania towarów, zawart? w Brukseli w dniu 14 czerwca 1983 r. Owa konwencja zosta?a zatwierdzona w imieniu Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej, wraz z protoko?em zmieniaj?cym z dnia 24 czerwca 1986 r., w drodze decyzji Rady 87/369/EWG z dnia 7 kwietnia 1987 r. (Dz.U. 1987, L 198, s. 1).

4 Pozycja 8703 CN ma nast?puj?ce brzmienie:

„8703

[...]

Samochody i pozosta?e pojazdy silnikowe przeznaczone zasadniczo do przewozu osób (inne ni? te obj?te pozycj? 8702), w??cznie z samochodami osobowo-towarowymi (kombi) oraz samochodami wy?cigowymi

8703 21

– – O pojemno?ci skokowej nieprzekraczaj?cej 1000 cm³

8703 21 10

– – – nowe

8703 21 90

[...]”.

– – – u?ywane

5 Pozycja 8711 CN ma nast?puj?c? struktur?:

„8711

[...]

Motocykle (w??czaj?c motorowery) oraz rowery wyposa?one w pomocnicze silniki, z w?zkiem bocznym lub bez; w?zki boczne

8711 50 00

– Z silnikiem t?okowym wewn?trznego spalania, o pojemno?ci skokowej przekraczaj?cej 800 cm³

[...]”.

6 Za??cznik do rozporz?dzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 301/2012 z dnia 2 kwietnia 2012 r. dotycz?cego klasyfikacji niektórych towarów wed?ug Nomenklatury scalonej, ustanowiony na mocy art. 9 ust. 1 lit. a) rozporz?dzenia nr 2658/87, dokonuje klasyfikacji do CN towarów opisanych w pierwszej kolumnie zawartej w nim tabeli w ramach kodu wskazanego w odniesieniu do tych towarów w drugiej kolumnie owej tabeli. W zakresie dotycz?cym podpozycji 8703 21 10 we wskazanej tabeli przewidziano, co nast?puje:

„Nowy trzyko?owy pojazd silnikowy, z nap?dem na tylne ko?o, do przewozu os?b, z silnikiem t?okowym wewn?trznego spalania o zap?onie iskrowym, o pojemno?ci skokowej 998 cm³.

Rozstaw k?? przednich wynosi w przybli?eniu 130 cm. Pojazd nie posiada mechanizmu r?nicowego.

Pojazd posiada uk?ad kierowniczy typu samochodowego. Kieruje si?, u?ywaj?c kierownicy z dwoma uchwytami zawieraj?cymi urz?dzenia steruj?ce.

Pojazd ma pi?? bieg?w przednich i jeden bieg wsteczny.

8703 21 10

Klasyfikacja wyznaczona jest przez regu?y 1 i 6 Og?lnych regu? interpretacji Nomenklatury scalonej oraz brzmienie kod?w CN 8703, 8703 21 i 8703 21 10.

Pojazdy trzyko?owe s? klasyfikowane do pozycji 8711, pod warunkiem ?e nie posiadaj? one cech charakterystycznych pojazd?w silnikowych obj?tych pozycj? 8703 (zob. r?wnie? Noty wyja?niaj?ce do Systemu Zharmonizowanego do pozycji 8711 akapit pi?ty).

Pozycja 8703 obejmuje lekkie pojazdy trzyko?owe o prostej budowie, tak jak te wyposa?one w silnik motocyklowy oraz ko?a, kt?re ze wzgl?du na swoj? konstrukcj? mechaniczn? maj? cechy tradycyjnego samochodu, tj. uk?ad kierowniczy typu samochodowego (zob. r?wnie? Noty wyja?niaj?ce do Systemu Zharmonizowanego do pozycji 8703 akapit drugi).

Poniewa? pojazd posiada uk?ad kierowniczy typu samochodowego, cech? tradycyjnego pojazdu silnikowego obj?tego pozycj? 8703, wyklucza si? klasyfikacj? do pozycji 8711.

Zatem pojazd nale?y klasyfikowa? do kodu CN 8703 21 10 jako nowy pojazd silnikowy zasadniczo przeznaczony do przewozu os?b”.

Noty wyja?niaj?ce do HS

7 Na podstawie art. 6 ust. 1 Mi?dzynarodowej konwencji w sprawie zharmonizowanego systemu oznaczania i kodowania towar?w w ramach Rady Wsp?pracy Celnej utworzony zosta?

komitet zwany „komitetem Systemu zharmonizowanego”, złożony z przedstawicieli każdej z umawiających się stron. Zadanie tego komitetu polega w szczególności na proponowaniu zmian do tej konwencji oraz przygotowywaniu not wyjaśniających (zwanych dalej „notami wyjaśniającymi do HS”), opinii klasyfikacyjnych lub innych informacji do celów interpretacji HS.

8 Nota wyjaśniająca HS dotycząca pozycji 8703 przewiduje:

„Niniejsza pozycja obejmuje pojazdy mechaniczne różnego typu (włącznie z pojazdami mechanicznymi pływającymi) przeznaczone do przewozu osób, jednakże nie obejmuje pojazdów mechanicznych objętych pozycją 8702. Pojazdy niniejszej pozycji mogą być wyposażone w silnik dowolnego typu (tłokowy wewnętrznego spalania, elektryczny, turbinowy gazowy itp.).

Pozycja obejmuje również lekkie trzykołowe pojazdy [o prostej konstrukcji], takie jak:

- te wyposażone w silnik motocyklowy i koła itp., które ze względu na ich konstrukcję mechaniczną posiadają cechy konwencjonalnych samochodów osobowych, to jest układ kierowniczy typu samochodu osobowego lub zarówno bieg wsteczny, jak i mechanizm różnicowy;
- zamontowane na podwoziu w kształcie litery T, których dwa koła tylne są niezależnie napędzane oddzielnymi silnikami elektrycznymi zasilanymi z akumulatora. Pojazdy te są zwykle sterowane jednym centralnym drążkiem sterującym, za pomocą którego kierowca może pojazd uruchamiać, rozpędzać, hamować, cofać, jak również kierować nim w prawo lub w lewo przez różnicowy moment obrotowy kół napędowych albo przez skręt przedniego koła.

[...]

Niniejsza pozycja obejmuje również:

[...]

6) Czterokołowe pojazdy silnikowe z podwoziem rurowym, posiadające układ kierowniczy typu samochodowego (np. układ kierowniczy oparty na zasadzie Ackermana) [...]”.

9 Nota wyjaśniająca do HS odnosząca się do pozycji 8711 przewiduje:

„Niniejsza pozycja obejmuje grupę dwukołowych pojazdów silnikowych, przeznaczonych zasadniczo do przewozu osób.

[...]

Trójkołowe pojazdy (np. typu »dostawcze trójkołowe«) są również klasyfikowane tutaj, pod warunkiem że nie mają one charakteru pojazdów silnikowych objętych pozycją 8703 (zob. Noty wyjaśniające do pozycji 8703).

[...]

Pozycja wyłącza:

[...]

Czterokołowe pojazdy silnikowe z podwoziem rurowym, posiadające układ kierowniczy typu samochodowego (np. układ kierowniczy oparty na zasadzie Ackermana) (pozycja 8703)”.

Postępowanie główne i pytanie prejudycjalne

10 W dniu 17 kwietnia 2013 r., po dokonaniu przez spółkę Aramex zgłoszenia celem dopuszczenia do swobodnego obrotu pojazdu określonego jako RD Spyder RS/S 990 SM5 DR 12 EUR (zwanego dalej „Spyderem”), niderlandzkie organy skarbowe skierowały do owej spółki decyzję ustalającą obowiązek zapłaty w związku z klasyfikacją taryfową Spydera w ramach podpozycji 8703 21 10. W dniu 28 maja 2013 r. spółka Aramex wniosła odwołanie od tej decyzji, uznając, że Spyder powinien zostać sklasyfikowany w ramach podpozycji 8711 50 00. Odwołanie to zostało oddalone w dniu 10 września 2013 r.

11 Skarga wniesiona przez spółkę Aramex do Rechtbank Noord-Holland (sądu północnej Holandii, Niderlandy) na ową decyzję ustalającą obowiązek zapłaty została oddalona jako bezzasadna na mocy wyroku z dnia 8 grudnia 2014 r.

12 W dniu 16 stycznia 2015 r. skarżąca wniosła apelację od tego wyroku do Gerechtshof te Amsterdam (sądu apelacyjnego w Amsterdamie, Niderlandy). Sąd ów stwierdził, że nie jest możliwe określenie w sposób jednoznaczny, czy Spyder, mając na względzie jego obiektywne cechy i właściwości, powinien zostać uznany za „motocykl”, czy też za „pojazd silnikowy”.

13 Strony postępowania przed sądem odsyłającym nie kwestionują okoliczności, że Spyder służy jako model dla rozporządzenia wykonawczego nr 301/2012, na podstawie którego ów pojazd został sklasyfikowany w ramach pozycji 8703. Jednakże spółka Aramex uważa, że owo rozporządzenie jest nieważne.

14 Sąd odsyłający wskazał, po pierwsze, że Spyder jest wyposażony w koła, w przypadku których rozmiary opon są typowe dla samochodów osobowych, lecz owe opony są produkowane specjalnie dla trzykołowych motocykli.

15 Po drugie, Spyder posiada geometrię kół odpowiadającą zasadzie Ackermana, a w pozostałym zakresie dysponuje układem kierowniczym, który w znaczący sposób odbiega od układu samochodowego. Brak jest koła kierownicy, Spyder jest natomiast wyposażony w kierownicę motocyklową z dwoma uchwytami i ze zintegrowanymi w nich elementami obsługi. Kierownica tej – odmiennie od kierownicy samochodowej – nie może obrócić całkowicie: maksymalne wychylenie w prawo i w lewo wynosi, jak w przypadku motocykla, około 45 stopni. Ponadto, brak jest przegubu kardana i przekładni kierowniczej przekładających, jak w pojeździe samochodowym, ruch obrotowy wału kierowniczego na ruch liniowy, natomiast ruch obrotowy wału kierowniczego Spydera jest przekładany na tego rodzaju ruch liniowy w inny sposób, a mianowicie poprzez dźwignię zwrotnicy. Podobieństwa do układu kierowniczego typu samochodowego ograniczają się do występowania wału kierowniczego, drążków sterowniczych, kół i wskazanej już geometrii kół odpowiadającej zasadzie Ackermana. Sąd odsyłający uważa jednak, że z brzmienia noty wyjaśniającej do HS dotyczącej pozycji 8703 nie wynika w sposób wyraźny, aby również w przypadku pojazdów trójkołowych wystarczył układ kierowniczy oparty na zasadzie Ackermana, by można było mówić o układzie kierowniczym typu samochodowego zgodnie z notą wyjaśniającą do HS dotyczącej pozycji 8703 pkt 6.

16 Wedle sądu odsyłającego cechy wskazane w dwóch poprzednich punktach niniejszego wyroku mogą być istotne dla celów stwierdzenia, czy Spyder odpowiada kategorii „lekkich trzykołowych pojazdów” wskazanych w pierwszym przykazaniu noty wyjaśniającej do HS dotyczącej pozycji 8703. Sąd ten uznaje jednak, że owe przykazy nie są wyczerpujące.

17 Sąd odsyłający podkreśla, że o ile w pierwszej kolumnie załącznika do rozporządzenia wykonawczego nr 301/2012 wskazano jako cechy rzeczywiste wyposażenie Spydera w układ

kierowniczy typu samochodowego, o tyle ?aden z elementów zawartych w kolumnie trzeciej tego za??cznika nie pozwala na stwierdzenie, czy Komisja Europejska rzeczywi?cie to zweryfikowa?a, i na podstawie jakich kryteriów.

18 W zwi?zku z powy?szym, wobec w?tpliwo?ci co do zasadno?ci klasyfikacji dokonanej przez Komisj?, s?d odsy?aj?cy postanowi? zawiesi? post?powanie i zwróci? si? do Trybuna?u z nast?puj?cym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy rozporz?dzenie nr 301/2012 jest wa?ne?”.

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

19 Tytu?em wst?pnym nale?y przypomnie?, ?e zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybuna?u, w ramach ustanowionej w art. 267 TFUE procedury wspó?pracy mi?dzy s?dami krajowymi a Trybuna?em do tego ostatniego nale?y udzielenie s?dowi krajowemu u?ytecznej odpowiedzi, która umo?liwi mu rozstrzygni?cie zawis?ego przed nim sporu. Maj?c to na uwadze, Trybuna? musi w razie potrzeby przeformu?owa? przed?o?one mu pytania (zob. podobnie wyrok z dnia 13 pa?dziernika 2016 r., M. i S., C?303/15, EU:C:2016:771, pkt 16 i przytoczone tam orzecznictwo).

20 W swym pytaniu s?d odsy?aj?cy zmierza zasadniczo do ustalenia, czy CN nale?y interpretowa? w ten sposób, ?e pojazd trzyko?owy tego rodzaju jak omawiany w post?powaniu g?ównym, wyposa?ony w opony produkowane dla trzyko?owych motocykli, lecz podobne do opon samochodowych, kierowany za pomoc? kierownicy typu motocyklowego i posiadaj?cy uk?ad kierowniczy oparty na zasadzie Ackermana, jest obj?ty pozycj? CN 8703.

21 W tym wzgl?dzie nale?y przypomnie?, ?e zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybuna?u Rada Unii Europejskiej przyzna?a Komisji, dzia?aj?cej we wspó?pracy z ekspertami celnymi pa?stw cz?onkowskich, szeroki zakres swobodnego uznania w przedmiocie precyzowania zakresu pozycji taryfowych mog?cych mie? zastosowanie przy klasyfikacji danego towaru. Niemniej jednak uprawnienie Komisji do przyjmowania ?rodków, o których mowa w art. 9 ust. 1 lit. a), b), d) i e) rozporz?dzenia nr 2658/87, takich jak przyjmowanie not uzupe?niaj?cych, nie upowa?nia jej do zmiany zakresu pozycji taryfowych okre?lonych na podstawie HS, ustanowionego na mocy konwencji mi?dzynarodowej, w której, na podstawie art. 3, Unia zobowi?za?a si? do niedokonywania modyfikacji ich zakresu (zob. podobnie wyrok z dnia 12 lutego 2015 r., Raytek i Fluke Europe, C?134/13, EU:C:2015:82, pkt 29 i przytoczone tam orzecznictwo).

22 Ponadto, w interesie pewno?ci prawa i u?atwienia kontroli, decyduj?cego kryterium dla klasyfikacji taryfowej towarów nale?y poszukiwa? zasadniczo w ich obiektywnych cechach i w?a?ciwo?ciach, takich jak okre?lone w pozycjach CN oraz uwagach do sekcji lub dzia?ów (wyrok z dnia 8 grudnia 2016 r., Lemnis Lighting, C?600/15, EU:C:2016:937, pkt 36 i przytoczone tam orzecznictwo).

23 Prawd? jest, ?e przeznaczenie towaru mo?e stanowi? obiektywne kryterium klasyfikacji, je?eli jest ono w?a?ciwe temu towarowi, co nale?y oceni? wed?ug obiektywnych cech i w?a?ciwo?ci tego towaru. Jednak?e przeznaczenie towaru jest istotnym kryterium, tylko je?li klasyfikacji nie mo?na dokona? na samej tylko podstawie obiektywnych cech i w?a?ciwo?ci produktu (wyrok z dnia 9 czerwca 2016 r., MIS, C?288/15, EU:C:2016:424, pkt 24).

24 Nale?y ponadto przypomnie?, ?e noty wyja?niaj?ce do HS stanowi? wa?ne ?rodki s?u??ce zapewnieniu jednolitego stosowania Wspólnej taryfy celnej oraz jako takie dostarczaj? pomocnych wskazówek do jej interpretacji (wyrok z dnia 8 grudnia 2016 r., Lemnis Lighting, C?600/15,

25 W celu stwierdzenia, czy pojazd trzykołowy tego rodzaju jak omawiany w postępowaniu głównym może zostać objęty pozycją CN 8703, należy przede wszystkim stwierdzić, że klasyfikacja pojazdów trzykołowych w ramach pozycji 8711 ma charakter subsydiarny względem ich klasyfikacji w ramach pozycji 8703, ponieważ zgodnie z notą wyjaśniającą do HS dotyczącej pozycji 8711, pozycja ta obejmuje te pojazdy jedynie pod warunkiem, że nie mają one charakteru pojazdów silnikowych objętych pozycją 8703.

26 Po pierwsze, co się tyczy kwestii, czy dla celów klasyfikacji pojazdu trzykołowego w ramach pozycji 8703 konieczne jest uwzględnienie, czy pojazd ten wykorzystuje koła motocyklowe, należy wskazać, że nota wyjaśniająca do HS dotycząca tej pozycji wskazuje, iż owa pozycja obejmuje w szczególności lekkie pojazdy trzykołowe wyposażone w silnik oraz koła motocyklowe, które to pojazdy ze względu na swoją konstrukcję mechaniczną mają cechy tradycyjnego samochodu.

27 Należy w tym względzie stwierdzić, że nota wyjaśniająca do HS dotycząca pozycji 8703 wskazuje przykłady pojazdów trzykołowych, które należy klasyfikować w ramach tej pozycji.

28 Nawet jeżeli pojazdy wskazane tytułem przykładu w owej nocie odznaczają się wyposażeniem podobnym do wyposażenia motocykli, w szczególności użyciem kół motocyklowych, to owo wyposażenie nie stanowi warunku klasyfikacji w ramach pozycji 8703 pojazdów trzykołowych, które ze względu na swoją konstrukcję mechaniczną mają cechy pojazdu samochodowego. Z powyższego wynika, że fakt, iż dany pojazd nie używa kół motocyklowych, nie stoi na przeszkodzie jego klasyfikacji w ramach tej pozycji.

29 Po drugie, co się tyczy kwestii, czy pojazdy trzykołowe – wyposażone w układ kierowniczy, którego podobieństwo z układem kierowniczym pojazdów samochodowych ogranicza się do okoliczności, że układ ów jest oparty na zasadzie Ackermana – są wyposażone w „układ kierowniczy typu samochodowego” w rozumieniu noty wyjaśniającej do HS dotyczącej pozycji 8703, należy przypomnieć, że w nocie tej wskazano zasadniczo, iż pojazdy objęte tą pozycją są pojazdami różnego typu odznaczającymi się pewnymi cechami technicznymi, takimi jak układ kierowniczy typu samochodowego funkcjonujący w oparciu o zasadę Ackermana (zob. podobnie wyrok z dnia 27 kwietnia 2006 r., Kawasaki Motors Europe, C-15/05, EU:C:2006:259, pkt 43).

30 Ponadto, jakkolwiek pierwszy przykład zawarty w nocie wyjaśniającej do HS dotyczącej pozycji 8703 nie definiuje pojęcia „układu kierowniczego typu samochodowego”, to w tej samej nocie wskazano, że „czterokołowe pojazdy silnikowe z podwoziem rurowym, posiadające układ kierowniczy typu samochodowego (np. układ kierowniczy oparty na zasadzie Ackermana)”, są objęte tą pozycją.

31 Z powyższego wynika, że pojazdy trzykołowe wyposażone w układ kierowniczy, którego podobieństwo z układem kierowniczym pojazdów samochodowych ogranicza się do okoliczności, że układ ów jest oparty na zasadzie Ackermana, są wyposażone w „układ kierowniczy typu samochodowego” w rozumieniu noty wyjaśniającej do HS dotyczącej pozycji 8703.

32 Po trzecie, w zakresie dotyczącym klasyfikacji pojazdu trzykołowego wyposażonego w kierownicze motocyklowe w ramach pozycji 8703, jak przewidziano na mocy rozporządzenia nr 301/2012, należy stwierdzić, że cecha ta nie została ani w brzmieniu pozycji 8711, ani w nocie wyjaśniającej do HS dotyczącej tej pozycji. W związku z tym okoliczność, że pojazd trzykołowy jest wyposażony w kierownicze motocyklowe, nie wyklucza jego klasyfikacji w ramach pozycji 8703.

33 Jako ?e okoliczno??, i? uk?ad kierowniczy pojazdu tego rodzaju jak rozpatrywany w post?powaniu g?ównym funkcjonuje w oparciu o kierownic? motocyklow? i na zasadzie Ackermana, stanowi jego cech? obiektywn?, co umo?liwia klasyfikacj? do pozycji 8703, przeznaczenie tego pojazdu nie jest, wbrew stanowisku spó?ki Aramex, istotnym kryterium dla celów tej klasyfikacji.

34 W zakresie dotycz?cym wa?no?ci rozporz?dzenia nr 301/2012 nale?y stwierdzi?, ?e analiza pyta? prejudycjalnych nie wykaza?a ?adnych elementów mog?cych wp?yn?? na wa?no?? tego rozporz?dzenia, w zakresie, w jakim przewiduje ono klasyfikacj? nowego trzyko?owego pojazdu silnikowego wyposa?onego w szczegóлно?ci w uk?ad kierowniczy typu samochodowego obs?ugiwany za pomoc? kierownicy typu motocyklowego w ramach podpozycji 8703 21 00.

35 Maj?c na uwadze ca?o?? powy?szych rozwa?a?, na przedstawione pytanie nale?y udzieli? odpowiedzi, i? CN nale?y interpretowa? w ten sposób, ?e pojazd trzyko?owy tego rodzaju jak omawiany w post?powaniu g?ównym, wyposa?ony w opony produkowane dla trzyko?owych motocykli, lecz podobne do opon samochodowych, kierowany za pomoc? kierownicy typu motocyklowego i posiadaj?cy uk?ad kierowniczy oparty na zasadzie Ackermana, jest obj?ty pozycj? CN 8703.

W przedmiocie kosztów

36 Dla stron w post?powaniu g?ównym niniejsze post?powanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed s?dem odsy?aj?cym, do niego zatem nale?y rozstrzygni?cie o kosztach. Koszty poniesione w zwi?zku z przedstawieniem uwag Trybuna?owi, inne ni? koszty stron w post?powaniu g?ównym, nie podlegaj? zwrotowi.

Z powy?szych wzgl?dów Trybuna? (szósta izba) orzeka, co nast?puje:

Nomenklatur? scalon? zawart? w za??czniku I do rozporz?dzenia Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej taryfy celnej, zmienionej rozporz?dzeniem wykonawczym Komisji (WE) nr 927/2012 z dnia 9 pa?dziernika 2012 r., nale?y interpretowa? w ten sposób, ?e pojazd trzyko?owy tego rodzaju jak omawiany w post?powaniu g?ównym, wyposa?ony w opony produkowane dla trzyko?owych motocykli, lecz podobne do opon samochodowych, kierowany za pomoc? kierownicy typu motocyklowego i posiadaj?cy uk?ad kierowniczy oparty na zasadzie Ackermana, jest obj?ty pozycj? 8703 tej nomenklatury.

Podpisy

1 J?zyk post?powania: niderlandzki.