

## Downloaded via the EU tax law app / web

Za?asna izdaja

SODBA SODIŠ?A (šesti senat)

z dne 16. februarja 2017(\*)

„Predhodno odlo?anje – Uredba (EGS) št. 2658/87 – Carinska unija in skupna carinska tarifa – Tarifna uvrstitev – Kombinirana nomenklatura – Veljavnost – Uredba (EU) št. 301/2012 – Tarifni številki 8703 in 8711 – Trikolesno vozilo z imenom ‚Spyder““

V zadevi C?145/16,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odlo?be na podlagi ?lena 267 PDEU, ki ga je vložilo Gerechtshof Amsterdam (pritožbeno sodiš?e v Amsterdamu, Nizozemska) z odlo?bo z dne 8. marca 2016, ki je na Sodiš?e prispela 14. marca 2016, v postopku

**Aramex Nederland BV**

proti

**Inspecteur van de Belastingdienst/Douane,**

SODIŠ?E (šesti senat),

v sestavi E. Regan, predsednik senata, C. G. Fernlund in S. Rodin (poro?evalec), sodniki,

generalni pravobranilec: N. Wahl,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališ?, ki so jih predložili:

- za Aramex Nederland BV W. de Wit in O. R. L. Gemin, adviseurs,
- za nizozemsko vlado M. Bulterman in M. Gijzen, agentki,
- za Evropsko komisijo A. Caeiros in P. Vanden Heede, agenta,

na podlagi sklepa, sprejetega po opredelitvi generalnega pravobranilca, da bo v zadevi razsojeno brez sklepnih predlogov,

izreka naslednjo

**Sodbo**

1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se v bistvu nanaša na razlago tarifnih števil 8703 in 8711 kombinirane nomenklature v Prilogi I k Uredbi Sveta (EGS) št. 2658/87 z dne 23. julija 1987 o tarifni in statistični nomenklaturi ter skupni carinski tarifi (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 2, zvezek 2, str. 382) v različici, ki izhaja iz Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 927/2012 z dne 9. oktobra 2012 (v nadaljevanju: KN).

2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med družbo Aramex Nederland BV (v nadaljevanju: Aramex) in Inspecteur van de Belastingdienst/Douane v zvezi s tarifno uvrstitvijo trikolesnega vozila z imenom „Spyder“ v KN.

## **Pravni okvir**

### *Pravo Unije*

3 KN, ki je bila uvedena z Uredbo št. 2658/87, temelji na harmoniziranem sistemu poimenovanj in šifrskih oznak blaga (v nadaljevanju: HS), ki ga je pripravil Svet za carinsko sodelovanje – ki je postal Svetovna carinska organizacija (WCO) – in ki je bil vzpostavljen z Mednarodno konvencijo o harmoniziranem sistemu poimenovanj in šifrskih oznak blaga, sklenjeno 14. junija 1983 v Bruslju. Ta konvencija je bila skupaj z njenim Protokolom o spremembah z dne 24. junija 1986 v imenu Evropske gospodarske Skupnosti odobrena s Sklepom Sveta 87/369/EGS z dne 7. aprila 1987 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 2, zvezek 2, str. 288).

4 Tarifna številka 8703 KN je sestavljena tako:

„8703

[...]

Avtomobili in druga motorna vozila, konstruirana predvsem za prevoz ljudi (razen vozil iz tarifne številke 8702), vključno z motornimi vozili za kombinirani prevoz ljudi in blaga (tipa „karavan“, „kombi“ itd.) in dirkalnimi avtomobili:

8703 21

— — s prostornino cilindrov do vključno 1000 cm<sup>3</sup>:

8703 21 10

— — — nova

8703 21 90

[...]“

— — — rabljena

5 Tarifna številka 8711 KN je sestavljena tako:

„8711

[...]

Motorna kolesa (tudi mopedi), kolesa in podobna vozila s pomožnim motorjem, z božno prikolico ali brez nje; božne prikolice

8711 50 00

– Z batnim motorjem in prostornino cilindrov nad 800 cm<sup>3</sup>

[...]“

6 V Prilogi k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 301/2012 z dne 2. aprila 2012 o uvrstitvi doloženega blaga v kombinirano nomenklaturu, ki je bila sprejeta na podlagi člena 9(1)(a) Uredbe št. 2658/87, se blago, ki je opisano v prvem stolpcu razpredelnice iz te priloge, uvrsti v KN pod oznako, navedeno v zvezi s tem blagom v drugem stolpcu te razpredelnice. V navedeni razpredelnici je v zvezi s tarifno podštevilko 8703 21 10 določeno:

Novo trikolesno motorno vozilo, s pogonom na zadnjem kolesu, za prevoz oseb, z batnim motorjem z notranjim zgorevanjem na vžig s svežko, s prostornino cilindrov 998 cm<sup>3</sup>.

Razdalja med prednjima kolesoma je približno 130 cm. Vozilo nima diferenciala.

Vozilo ima vrsto avtomobilskega krmilnega sistema. Vozilo se upravlja z balanco z dvema ročajema, opremljenima s krmilnimi pripomočki.

Vozilo ima pet prestav za vožnjo naprej in vzvratno prestavo.

8703 21 10

Uvrstitev opredeljujejo splošni pravili 1 in 6 za razlago kombinirane nomenklature ter besedilo oznak KN 8703, 8703 21 in 8703 21 10.

Trikolesna vozila se uvrstijo pod tarifno številko 8711 pod pogojem, da nimajo značilnosti motornih vozil iz tarifne številke 8703 (glej tudi pojasnjevalne opombe HS k tarifni številki 8711, peti odstavek).

Tarifna številka 8703 vključuje lahka trikolesna vozila preprostejše konstrukcije, kot so vozila, opremljena z motorjem za motorna kolesa in kolesi [za motorna kolesa], ki imajo zaradi svoje mehanske strukture značilnosti običajnih motornih vozil, tj. avtomobilski krmilni sistem (glej tudi pojasnjevalne opombe HS k tarifni številki 8703, drugi odstavek).

Ker ima vozilo vrsto avtomobilskega krmilnega sistema, tj. značilnost običajnih motornih vozil, ki jo zajema tarifna številka 8703, je uvrstitev pod tarifno številko 8711 izključena.

Vozilo se zato uvrsti kot novo motorno vozilo, konstruirano predvsem za prevoz oseb, pod oznako KN 8703 21 10.

#### *Pojasnjevalne opombe HS*

7 Na podlagi člena 6(1) Mednarodne konvencije o harmoniziranem sistemu poimenovanj in šifrskih oznak blaga je bil v okviru sveta za sodelovanje na področju carin ustanovljen odbor, imenovan „odbor za harmoniziran sistem“, ki ga sestavljajo predstavniki vsake pogodbene stranke.

Njegova naloga je zlasti predlaganje sprememb navedene konvencije in priprava pojasnjevalnih opomb (v nadaljevanju: pojasnjevalne opombe HS), mnenj o klasifikaciji in drugih navodil za razlago HS.

8 V pojasnjevalni opombi HS k tarifni številki 8703 je navedeno:

„Z izjemo motornih vozil za prevoz ljudi iz tarifne številke 8702 ta tarifna številka zajema vse vrste motornih vozil, vključno z motornimi vozili, konstruiranimi za prevoz ljudi, ne glede na vrsto energije, ki jih poganja (batni motor na vžig z iskro ali s kompresijo, elektromotor, plinska turbina idr.).

Ta tarifna številka zajema tudi lahka trikolesna vozila, zlasti:

- vozila, opremljena z motorjem in s kolesi itd. za motorna kolesa, ki imajo zaradi svoje mehanske strukture značilnosti običajnih motornih vozil, tj. vrsto avtomobilskega krmilnega sistema ali vzvratno prestavo in diferencial;
- vozila, montirana na šasije v obliki ruke T, pri katerih se zadnji dve kolesi vrtita neodvisno, s pomočjo posebnih elektromotorjev, ki se napajata iz akumulatorja. Ta vozila praviloma delujejo s pomočjo osrednje krmilne palice, s katero lahko voznik spelje, pospeši, zavre, zaustavi vozilo in vozi vzvratno ter tudi usmerja vozilo v levo ali desno s pomočjo delovanja diferencialnega momenta na pogonska kolesa ali z obračanjem prednjega kolesa.

[...]

V to tarifno številko spadajo zlasti:

[...]

6. Štirikolesna vozila s cevasto šasijo in avtomobilskim krmilnim sistemom (na primer s krmilnim sistemom, ki temelji na Ackermannovem načelu). [...]"

9 V pojasnjevalni opombi HS k tarifni številki 8711 je navedeno:

„Ta tarifna številka zajema dvokolesna motorna vozila, ki so v glavnem namenjena prevozu oseb.

[...]

Pod to tarifno številko se uvrstijo tudi trikolesna vozila (npr. dostavni tricikli), če nimajo značilnosti motornih vozil iz tarifne številke 8703 (glej pojasnjevalno opombo k tarifni številki 8703).

[...]

Ta tarifna številka pa ne zajema:

[...]

Štirikolesnih vozil za prevoz oseb s cevasto šasijo in avtomobilskim krmilnim sistemom, na primer s krmilnim sistemom, ki temelji na Ackermannovem načelu (tarifna številka 8703)".

### **Spor o glavni stvari in vprašanje za predhodno odločanje**

10 Nizozemska davčna uprava je 17. aprila 2013 na podlagi prijave družbe Aramex za sprostitev v prosti promet vozila z imenom RD Spyder RS-S 990 SM5 DR 12 EUR (v nadaljevanju: Spyder) tej družbi poslala odmerno odločbo v zvezi s tarifno uvrstitvijo vozila Spyder v tarifno

podštevilko 8703 21 10. Družba Aramex je 28. maja 2013 zoper to odločbo vložila ugovor, ker je menila, da bi bilo treba vozilo Spyder uvrstiti v tarifno podštevilko 8711 50 00. Ta ugovor je bil 10. septembra 2013 zavržen.

11 Tožba, ki jo je družba Aramex zoper navedeno odmero odločbo vložila pri Rechtbank Noord-Holland (sodišče v Severni Holandiji, Nizozemska), je bila s sodbo z dne 8. decembra 2014 kot neutemeljena zavržena.

12 Pritožnica je 16. januarja 2015 zoper to sodbo vložila pritožbo pri Gerechtshof Amsterdam (pritožbeno sodišče v Amsterdamu, Nizozemska). V skladu z navedbami zadnjenevedenega sodišča ni mogoče nedvoumno ugotoviti, ali je treba vozilo Spyder glede na njegove objektivne značilnosti in lastnosti obravnavati kot „motorno kolo“ ali kot „motorno vozilo“.

13 Med strankama v postopku pred predložitvenim sodiščem ni sporno, da je bilo vozilo Spyder model za Izvedbeno uredbo št. 301/2012, na podlagi katere je bilo to vozilo uvrščeno v tarifno številko 8703. Vendar družba Aramex meni, da ta uredba ni veljavna.

14 Predložitveno sodišče navaja, prvič, da je vozilo Spyder opremljeno s kolesi za velikosti pnevmatik, ki so običajne za motorna vozila, vendar so bile te pnevmatike izdelane posebej za trikolesna motorna kolesa.

15 Drugič, za vozilo Spyder je značilna geometrija krmiljenja, ki je v skladu z Ackermannovim načelom, njegovo krmiljenje pa je v preostalem precej drugačno od krmiljenja avtomobila. Namesto volana ima balanco z dvema ročajema, opremljenima s krmilnimi pripomočki, kakršno imajo motorna kolesa. Te balance v nasprotju z volanom pri avtomobilu ni mogoče popolnoma zavrteti, ampak je največji odklon v desno in levo kot pri motornem kolesu približno 45 stopinj. Poleg tega ni kardanskega zgiba in krmilnega gonila, ki bi, kot je to v avtomobilih, vrtilno gibanje krmilne gredi spreminjala v premočno, ampak se pri vozilu Spyder vrtilno gibanje krmilne gredi spreminja v premočno gibanje na drugačen način, in sicer s pomočjo krmilnega vzvoda. Skupne značilnosti z avtomobilskim krmiljenjem so samo krmilna gred, vlečni drogovi, kolesa in že omenjena geometrija krmiljenja, skladna z Ackermannovim načelom. Predložitveno sodišče vseeno meni, da iz besedila pojasnjevalne opombe HS k tarifni številki 8703 ne izhaja izrecno, da je to, da ima lahko trikolesno vozilo krmilni sistem, ki temelji na Ackermannovem načelu, dovolj, da se lahko govori o avtomobilskem krmilnem sistemu, kot to velja za štirikolesna vozila v skladu s točko 6 pojasnjevalne opombe HS k tarifni številki 8703.

16 Predložitveno sodišče meni, da bi bile lahko značilnosti, navedene v prejšnjih dveh točkah te sodbe, upoštevne za ugotovitev, ali vozilo Spyder ustreza kategoriji „lahka trikolesna vozila“, na katero se nanaša prvi primer iz pojasnjevalne opombe HS k tarifni številki 8703. Vendar navedeno sodišče priznava, da ti primeri niso navedeni izrpnno.

17 Predložitveno sodišče poudarja, da je sicer v prvem stolpcu Priloge k Uredbi št. 301/2012 kot sestavina dejanskega stanja navedeno, da ima vozilo Spyder vrsto avtomobilskega krmilnega sistema, vendar na podlagi nobenega elementa v tretjem stolpcu te priloge ni mogoče ugotoviti, ali in na podlagi katerih meril je Evropska komisija to dejansko preverila.

18 Glede na navedeno je predložitveno sodišče, ki dvomi o utemeljenosti uvrstitve, ki jo zagovarja Komisija, prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo to vprašanje:

„Ali je Izvedbena uredba št. 301/2012 veljavna?“

**Vprašanje za predhodno odločanje**

19 Najprej je treba opozoriti, da mora Sodišče, kot izhaja iz njegove ustaljene sodne prakse, v okviru postopka sodelovanja med nacionalnimi sodišči in Sodiščem, ki je uveden s členom 267 PDEU, nacionalnemu sodišču podati koristen odgovor, ki mu omogoča rešitev spora, o katerem odloča. S tega vidika lahko Sodišče po potrebi preoblikuje vprašanja, ki so mu bila predložena (glej v tem smislu sodbo z dne 13. oktobra 2016, M. in S., C-303/15, EU:C:2016:771, točka 16 in navedena sodna praksa).

20 Predložitveno sodišče želi v bistvu izvedeti, ali je treba KN razlagati tako, da trikolesno vozilo, kakršno je to iz postopka v glavni stvari, ki je opremljeno s pnevmatikami, ki so bile izdelane za trikolesna motorna kolesa, vendar so podobne pnevmatikam za motorna vozila, ter ki se upravlja z balanco in ima krmilni sistem, ki temelji na Ackermanovem načelu, spada v tarifno številko 8703 KN.

21 Glede tega je treba opozoriti, da je v skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča Svet Evropske unije Komisiji, ki deluje v sodelovanju s carinskimi strokovnjaki držav članic, podelil široko polje proste presoje glede natančnejše določitve vsebine tarifnih številk, ki so upoštevne za uvrstitev določenega blaga. Vendar pooblastilo, ki je dano Komisiji za sprejemanje ukrepov iz člena 9(1)(a), (b), (d) in (e) Uredbe št. 2658/87, kot je priprava dodatnih opomb, tej ne daje dovoljenja za spreminjanje vsebine tarifnih številk, ki so bile določene na podlagi HS, vzpostavljenega z Mednarodno konvencijo o HS, glede katerega se je Evropska unija na podlagi člena 3 te konvencije zavezala, da ne bo spreminjala njegovega obsega (glej v tem smislu sodbo z dne 12. februarja 2015, Raytek in Fluke Europe, C-134/13, EU:C:2015:82, točka 29 in navedena sodna praksa).

22 Poleg tega je zaradi zagotavljanja pravne varnosti in lažjega nadzora odločilno merilo za tarifno uvrstitev blaga na splošno treba iskati v njegovih objektivnih značilnostih in lastnostih, kot so opredeljene v besedilu tarifne številke KN in opomb oddelka ali poglavja (sodba z dne 8. decembra 2016, Lemnis Lighting, C-600/15, EU:C:2016:937, točka 36 in navedena sodna praksa).

23 Namen uporabe proizvoda je zagotovo lahko objektivno merilo za uvrstitev, če je z navedenim proizvodom neločljivo povezan, kar mora biti mogoče oceniti na podlagi njegovih objektivnih značilnosti in lastnosti. Vendar je namen uporabe proizvoda upoštevno merilo le, če uvrstitve ni mogoče opraviti zgolj na podlagi objektivnih značilnosti in lastnosti proizvoda (sodba z dne 9. junija 2016, MIS, C-288/15, EU:C:2016:424, točka 24).

24 Poleg tega je treba opozoriti, da so pojasnjevalne opombe HS pomembno sredstvo za zagotovitev enotne uporabe skupne carinske tarife in same po sebi zagotavljajo veljavne elemente za njeno razlago (sodba z dne 8. decembra 2016, Lemnis Lighting, C-600/15, EU:C:2016:937, točka 37).

25 Za preučitev tega, ali trikolesno vozilo, kakršno je to iz postopka v glavni stvari, lahko spada v tarifno številko 8703 KN, je treba najprej ugotoviti, da je uvrstitev trikolesnih vozil v tarifno številko 8711 podredna glede na njihovo uvrstitev v tarifno številko 8703, ker so s tarifno številko 8711, kot je navedeno v pojasnjevalni opombi HS v zvezi z njo, ta vozila zajeta le, če nimajo značilnosti motornih vozil iz tarifne številke 8703.

26 Prvič, v zvezi z vprašanjem, ali je treba za uvrstitev trikolesnega vozila v tarifno številko 8703 upoštevati dejstvo, da to vozilo bodisi uporablja kolesa za motorna kolesa bodisi jih ne uporablja, je treba opozoriti, da je v pojasnjevalni opombi HS k tej tarifni številki navedeno, da so z navedeno tarifno številko zajeta zlasti lahka trikolesna vozila, ki uporabljajo motorje in kolesa za motorna kolesa ter ki imajo zaradi svoje mehanske strukture značilnosti običajnih motornih vozil.

27 Glede tega je treba ugotoviti, da so v pojasnjevalni opombi HS k tarifni številki 8703 tako podani primeri trikolesnih vozil, ki jih je treba uvrstiti v to tarifno številko.

28 Iz tega sledi, da prav imajo vozila, ki so primeroma navedena v tej opombi, podobno opremo kot motorna kolesa, zlasti če uporabljajo kolesa za motorna kolesa, obstoj te opreme ne pomeni pogoja za to, da se trikolesna vozila, ki imajo zaradi svoje mehanske strukture značilnosti motornih vozil, uvrstijo v tarifno številko 8703. Na podlagi tega je mogoče sklepati, da dejstvo, da vozilo ne uporablja koles za motorna kolesa, ni ovira za njegovo uvrstitev v to tarifno številko.

29 Drugič, v zvezi z vprašanjem, ali so trikolesna vozila, ki imajo krmilni sistem, katerega podobnost s krmilnim sistemom, s katerim so opremljena motorna vozila, je omejena na to, da temelji na Ackermanovem načelu, „opremljena z vrsto avtomobilskega krmilnega sistema“ v smislu pojasnjevalne opombe HS k tarifni številki 8703, je treba opozoriti, da je v tej opombi v bistvu navedeno, da so vozila, ki spadajo v to tarifno številko, motorna vozila vseh vrst, ki imajo take določene tehnične lastnosti, kot je vrsta avtomobilskega krmiljenja, ki temelji na Ackermanovem načelu (glej v tem smislu sodbo z dne 27. aprila 2006, Kawasaki Motors Europe, C-15/05, EU:C:2006:259, točka 43).

30 Poleg tega prvi primer, ki je podan v pojasnjevalni opombi HS k tarifni številki 8703, sicer res ne vsebuje opredelitve pojma „vrsta avtomobilskega krmilnega sistema“, vendar je v isti opombi določeno, da v to tarifno številko spadajo „širikolesna vozila s cevasto šasijo in avtomobilskim krmilnim sistemom (na primer s krmilnim sistemom, ki temelji na Ackermannovem načelu)“.

31 Na podlagi tega je mogoče sklepati, da trikolesna vozila, ki imajo krmilni sistem, katerega podobnost s krmilnim sistemom, s katerim so opremljena motorna vozila, je omejena na to, da temelji na Ackermanovem načelu, so „opremljena z vrsto avtomobilskega krmilnega sistema“ v smislu pojasnjevalne opombe HS k tarifni številki 8703.

32 Tretjič, v zvezi z uvrstitvijo trikolesnega vozila z balanco v tarifno številko 8703, kot je določena z Uredbo št. 301/2012, je treba ugotoviti, da ta značilnost ni navedena niti v besedilu tarifne številke 8711 niti v pojasnjevalni opombi HS k tej tarifni številki. Zato dejstvo, da ima trikolesno vozilo balanco, ne preprečuje njegove uvrstitve v tarifno številko 8703.

33 Ker dejstvo, da se krmilni sistem vozila, kot je to iz postopka v glavni stvari, upravlja z balanco in temelji na Ackermanovem načelu, pomeni objektivno značilnost vozila, zaradi katere ga je mogoče uvrstiti v tarifno številko 8703, namen uporabe tega vozila v nasprotju s trditvami družbe Aramex ni upoštevno merilo za njegovo uvrstitev.

34 V zvezi z veljavnostjo Uredbe št. 301/2012 je treba ugotoviti, da pri preučitvi vprašanja za predhodno odločanje ni bil ugotovljen noben element, ki bi lahko vplival na veljavnost te uredbe v delu, v katerem je z njo določeno, da se novo trikolesno motorno vozilo, ki ima predvsem vrsto avtomobilskega krmilnega sistema, ki se upravlja z balanco, uvrsti v tarifno podštevilko 8703 21 00.

35 Glede na vse zgornje preudarke je treba na postavljeno vprašanje odgovoriti, da se KN razlaga tako, da trikolesno vozilo, kakršno je to iz postopka v glavni stvari, ki je opremljeno s pnevmatikami, ki so bile izdelane za trikolesna motorna kolesa, vendar so podobne pnevmatikam za motorna vozila, ter ki se upravlja z balanco in ima krmilni sistem, ki temelji na Ackermanovem načelu, spada v tarifno številko 8703 KN.

## **Stroški**

36 Ker je ta postopek za stranki v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred

predložitvenim sodiščem, to odloži o stroških. Stroški za predložitev stališ? Sodiš?u, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodiš?e (šesti senat) razsodilo:

**Kombinirano nomenklaturo iz Priloge I k Uredbi Sveta (EGS) št. 2658/87 z dne 23. julija 1987 o tarifni in statisti?ni nomenklaturi ter skupni carinski tarifi v razli?ici, ki izhaja iz Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 927/2012 z dne 9. oktobra 2012, je treba razlagati tako, da trikolesno vozilo, kakršno je to iz postopka v glavni stvari, ki je opremljeno s pnevmatikami, ki so bile izdelane za trikolesna motorna kolesa, vendar so podobne pnevmatikam za motorna vozila, ter ki se upravlja z balanco in ima krmilni sistem, ki temelji na Ackermanovem na?elu, spada v tarifno številko 8703 te nomenklature.**

Podpisi

\* Jezik postopka: nizozemš?ina.