

Downloaded via the EU tax law app / web

Preliminär utgåva

DOMSTOLENS DOM (sjätte avdelningen)

den 16 februari 2017(*)

”Begäran om förhandsavgörande – Förordning (EEG) nr 2658/87 – Tullunion och gemensam tulltaxa – Tullklassificering – Kombinerade nomenklaturen – Giltighet – Förordning (EU) nr 301/2012 – Nr 8703 och nr 8711 – Trehjuligt fordon med beteckningen 'Spyder'”

I mål C-145/16,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Gerechtshof Amsterdam (Appellationsdomstolen i Amsterdam, Nederländerna), genom beslut av den 8 mars 2016, som inkom till domstolen den 14 mars 2016, i målet

Aramex Nederland BV

mot

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane,

meddelar

DOMSTOLEN (sjätte avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden E. Regan, samt domarna C.G. Fernlund och S. Rodin (referent),

generaladvokat: N. Wahl,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- Aramex Nederland BV, genom W. de Wit och O. R. L. Gemin, adviseurs,
- Nederländernas regering, genom M. Bulterman och M. Gijzen, båda i egenskap av ombud,
- Europeiska kommissionen, genom A. Caeiros och P. Vanden Heede, båda i egenskap av ombud,

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av nr 8703 och nr 8711 i kombinerade

nomenklaturen, som återfinns i bilaga I till rådets förordning (EEG) nr 2658/87 av den 23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan (EGT L 256, s. 1; svensk specialutgåva, område 1, volym 13, s. 22), i dess lydelse enligt kommissionens genomförandeförordning (EG) nr 927/2012 av den 9 oktober 2012 (EUT L 304, 2012, s. 1) (nedan kallad KN).

2 Begäran har framställts i ett mål mellan Aramex Nederland BV (nedan kallat Aramex) och Inspecteur van de Belastingdienst/Douane, avseende tullklassificeringen enligt KN av ett trehjuligt fordon med beteckningen "Spyder".

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

3 KN, som infördes genom förordning nr 2658/87, grundas på systemet för harmoniserad varubeskrivning och kodifiering (nedan kallat HS), som utarbetades av Tullsamarbetsrådet, sedermera Världstullorganisationen, och inrättades genom den internationella konventionen om systemet för harmoniserad varubeskrivning och kodifiering som ingicks i Bryssel den 14 juni 1983. Konventionen godkändes, jämte dess ändringsprotokoll av den 24 juni 1986, på Europeiska ekonomiska gemenskapens vägnar genom rådets beslut 87/369/EEG av den 7 april 1987 (EGT L 198, s. 1; svensk specialutgåva, område 1, volym 12, s. 3).

4 Nr 8703 i KN har följande lydelse:

"8703

...

Bilar och andra motorfordon, konstruerade huvudsakligen för personbefordran (andra än sådana enligt nr 8702), inbegripet stationsvagnar och tävlingsbilar:

8703 21

-- [med en cylindervolym av] [h]ögst 1 000 cm³:

8703 21 10

--- Nya

8703 21 90

..."

--- Begagnade

5 I nr 8711 i KN anges följande:

"8711

...

Motorcyklar (inbegripet mopeder) samt cyklar försedda med hjälpmotor, med eller utan sidvagn; sidvagnar

8711 50 00

– Med förbränningskolvmotor med fram- och återgående kolv eller kolvar och med en cylindervolym av mer än 800 cm³

...”

6 I bilagan till kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 301/2012 av den 2 april 2012 om klassificering av vissa varor i Kombinerade nomenklaturen, som antogs med stöd av artikel 9.1 a i förordning nr 2658/87, klassificeras enligt KN de varor som anges i tabellens första kolumn och som återfinns under den kod avseende dessa varor som framgår av tabellens andra kolumn. Beträffande undernummer 8703 21 10 anges följande:

Ett nytt bakhjulsdrivet trehjuligt motorfordon för personbefordran med förbränningskolvmotor med gnisttändning och fram- och återgående kolvar samt en cylindervolym på 998 cm³.

Bredden mellan framhjulen är ungefär 130 cm. Fordonet har ingen differential.

Fordonet är utrustat med ett styrsystem av biltyp. Fordonet har ett styre med två handtag på vilka styrreglagen är monterade.

Fordonet har fem växlar framåt och en backväxel.

8703 21 10

Klassificering på grundval av de allmänna bestämmelserna 1 och 6 för tolkning av Kombinerade nomenklaturen samt texten till KN-nummer 8703, 8703 21 och 8703 21 10.

Trehjuliga fordon klassificeras enligt nummer 8711 under förutsättning att de inte har karaktär av motorfordon enligt nummer 8703 (se även de förklarande anmärkningarna till HS, nr 8711 femte stycket).

Nummer 8703 omfattar också lätta, trehjuliga fordon av enklare beskaffenhet, såsom fordon som är utrustade med motorcykelmotor och motorcykelhjul och som är försedda med konstruktionsdetaljer som är typiska för vanliga bilar, t.ex. styrsystem av biltyp (se även de förklarande anmärkningarna till HS, nr 8703 andra stycket).

Eftersom fordonet har ett styrsystem av biltyp, en egenskap hos konventionella motorfordon som omfattas av nummer 8703, är klassificering enligt nummer 8711 utesluten.

Fordonet ska därför klassificeras som ett nytt motorfordon konstruerat huvudsakligen för personbefordran enligt KN-nummer 8703 21 10.

De förklarande anmärkningarna till HS

7 Med stöd av artikel 6.1 i den internationella konventionen om systemet för harmoniserad varubeskrivning och kodifiering har en kommitté benämnd Kommittén för harmoniserade systemet, sammansatt av företrädare för var och en av de konventionsslutande parterna, inrättats inom Tullsamarbetsrådet. Dess uppgift består bland annat i att ge förslag på ändringar till konventionen,

samt att utforma förklarande anmärkningar (nedan kallade förklarande anmärkningar till HS), klassificeringsutlåtanden och andra utlåtanden för tolkningen av HS.

8 Den förklarande anmärkningen till HS avseende nr 8703 har följande lydelse:

”Detta nummer omfattar motorfordon av olika slag (inbegripet amfibiefordon) som är konstruerade för personbefordran. Det omfattar emellertid inte motorfordon enligt nr 8702. Fordon enligt nr 8703 kan ha vilken typ av motor som helst (förbränningsmotor, elektrisk motor, gasturbin, kombination av förbränningskolvmotor och en eller flera elmotorer, osv.).

Numret omfattar också lätta trehjuliga fordon, såsom:

- fordon som är utrustade med motorcykelmotor, motorcykelhjul osv. men som har konstruktionsdetaljer som är typiska för vanliga bilar, t.ex. styrsystem av biltyp eller både backväxel och differential;
- fordon som har ett T-format underrede, vars bakhjul drivs vart och ett för sig av separata, batteridrivna elektriska motorer. Dessa fordon manövreras vanligen med hjälp av en enda centralt placerad spak, med vilken föraren kan starta, accelerera, bromsa, stanna och backa fordonet och även styra det åt höger eller vänster genom att låta drivhjulen påverkas av olika stora vridmoment eller genom att vrida på framhjulet.

...

Numret omfattar också:

...

6. fyrhjuliga motorfordon med rörformigt underrede och styrsystem av motorfordonstyp (t.ex. baserat på Ackermanprincipen) ...”

9 I den förklarande anmärkningen till HS avseende nr 8711 anges följande:

”Detta nummer omfattar en grupp tvåhjuliga, motordrivna fordon som huvudsakligen är avsedda för personbefordran.

...

Fordon med tre hjul (t.ex. trehjuliga transportmotorcyklar) förs också till detta nummer under förutsättning att de inte har karaktär av motorfordon enligt nummer 8703 (se anvisningarna till detta nummer).

...

Numret omfattar inte:

...

fyrhjuliga motorfordon för personbefordran med rörformigt underrede och styrsystem av motorfordonstyp (t.ex. styrsystem baserat på Ackermanprincipen) (nr 8703).”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågan

10 Sedan Aramex ingett en deklARATION om övergång till fri omsättning av ett fordon med beteckningen RD Spyder RS-S 990 SM5 DR 12 EUR (nedan kallat Spyder) utfärdade den

nederländska skattemyndigheten, den 17 april 2013, ett tulltaxeringsbeslut till Aramex, varigenom Spyder tullklassificerades enligt undernummer 8703 21 10. Den 28 april 2013 begärde Aramex omprövning av detta beslut, då bolaget ansåg att Spyder skulle klassificeras enligt undernummer 8711 50 00. Begäran avslogs den 10 september 2013.

11 Genom dom av den 8 december 2014 ogillade Rechtbank Noord-Holland (domstol i Noord-Holland, Nederländerna) Aramex överklagande av ovannämnda tulltaxeringsbeslut.

12 Den 16 januari 2015 överklagade Aramex denna dom till Gerechtshof Amsterdam (Appellationsdomstolen i Amsterdam). Sistnämnda domstol är av uppfattningen att det inte är möjligt att otvetydigt avgöra huruvida Spyder, med beaktande av dess kännetecken och objektiva egenskaper, ska anses vara en "motorcykel" eller ett "motorfordon".

13 Det är ostridigt mellan parterna i målet vid den hänskjutande domstolen att Spyder tjänade som modell för genomförandeförordning nr 301/2012, vilken utgjorde grunden för att låta klassificera fordonet enligt nr 8703. Aramex anser emellertid att denna förordning är ogiltig.

14 Den hänskjutande domstolen har för det första påpekat att Spyder är utrustad med hjul vars däckdimensioner är vanligt förekommande bland bilar, men att dess däck tillverkas särskilt för trehjuliga motorcyklar.

15 För det andra har Spyder ett styrsystem som baseras på Ackermanprincipen, men som i övrigt avviker kraftigt från styrsystemet hos en bil. Istället för bilratt är Spyder utrustad med ett styre av motorcykeltyp, med två handtag på vilka styrreglagen är monterade. Till skillnad från en bilratt går det inte att vrida styret 360 grader – det maximala styrutslaget åt höger respektive vänster är ungefär 45 grader – som på en motorcykel. Dessutom saknas kardanknut och styrväxel, som på en bil omsätter drivaxelns vridmoment i en linjär rörelse, medan vridmomentet i Spyderns drivaxel omsätts till en linjär rörelse på ett annat sätt, nämligen genom en så kallad pitmanarm. Likheten med styrsystemet hos en bil begränsas till förekomsten av en drivaxel, dragarmar, hjul samt att styrsystemet, såsom redan påpekats, baseras på Ackermanprincipen. Den hänskjutande domstolen anser emellertid att det inte framgår uttryckligen av lydelsen av den förklarande anmärkningen till HS avseende nr 8703 att förekomsten av ett styrsystem baserat på Ackermanprincipen hos ett lätt trehjuligt fordon är tillräckligt för att anse att det rör sig om ett styrsystem av biltyp, såsom är fallet med fyrhjuliga motorfordon enligt den förklarande anmärkningen till HS avseende nr 8703 punkt 6.

16 Enligt den hänskjutande domstolen kan de kännetecken som redogjorts för i de två föregående punkterna vara av betydelse för att avgöra huruvida Spyder omfattas av den kategori "lätta trehjuliga fordon" som avses i det första exemplet i den förklarande anmärkningen till HS avseende nr 8703. Den domstolen har likväl medgett att dessa exempel inte är uttömmande.

17 Den hänskjutande domstolen har framhållit att även om det framgår av den första kolumnen i bilagan till genomförandeförordning nr 301/2012 att ett av Spyderns verkliga kännetecken är att det är utrustat med ett styrsystem av biltyp, är det inte möjligt att på grundval av de faktorer som anges i bilagans tredje kolumn avgöra huruvida Europeiska kommissionen faktiskt har kontrollerat detta och enligt vilka kriterier.

18 Mot bakgrund av ovanstående och då det framstår som oklart huruvida kommissionen har haft fog för sin förordade klassificering, beslutade den hänskjutande domstolen att förklara målet vilande och ställa följande tolkningsfråga till EU-domstolen:

"Är genomförandeförordning nr 301/2012 giltig?"

Prövning av tolkningsfrågan

19 Inledningsvis erinrar domstolen om att enligt dess fasta praxis ankommer det, enligt det förfarande för samarbete mellan nationella domstolar och EU-domstolen som införts genom artikel 267 FEUF, på EU-domstolen att ge den nationella domstolen ett användbart svar som gör det möjligt för den domstolen att avgöra det mål som den ska pröva. I detta syfte kan EU-domstolen behöva omformulera de frågor som hänskjutits (se, för ett liknande resonemang, dom av den 13 oktober 2016, M. och S., C-303/15, EU:C:2016:771, punkt 16 och där angiven rättspraxis).

20 Genom sin tolkningsfråga söker den hänskjutande domstolen klarhet i huruvida KN ska tolkas så, att ett trehjuligt fordon – såsom det som är aktuellt i det nationella målet och som är utrustat med däck tillverkade för trehjuliga motorcyklar men liknar däck tillverkade för bilar – som manövreras med ett styre och är försett med ett styrsystem som baseras på Ackermanprincipen, omfattas av nr 8703 i KN.

21 Härvidlag ska det erinras om att enligt domstolens fasta praxis har Europeiska unionens råd tillerkänt kommissionen ett stort utrymme för att, i samarbete med tullexperter från medlemsstaterna, efter eget skön precisera innehållet i de tulltaxenummer som ska beaktas vid klassificeringen av en viss vara. Den behörighet kommissionen har att besluta om åtgärder i enlighet med artikel 9.1 a, b, d och e i förordning nr 2658/87, såsom att fastställa kompletterande anmärkningar, innebär emellertid inte att den har behörighet att ändra innehållet i de tulltaxenummer som har fastställts på grundval av HS, som har inrättats genom internationella konventionen om HS, beträffande vilka Europeiska unionen enligt artikel 3 HS har åtagit sig att inte ändra räckvidden för (se, för ett liknande resonemang, dom av den 12 februari 2015, Raytek och Fluke Europe, C-134/13, EU:C:2015:82, punkt 29 och där angiven rättspraxis).

22 Vidare ska det avgörande kriteriet för tullklassificering av varor, av hänsyn till rättssäkerheten och i syfte att underlätta kontroll, i allmänhet sökas i varornas objektiva kännetecken och egenskaper, såsom de definieras i texten till KN-numret och i anmärkningar till avdelningar och kapitel i KN (dom av den 8 december 2016, Lemnis Lighting, C-600/15, EU:C:2016:937, punkt 36 och där angiven rättspraxis).

23 En varas avsedda användning kan förvisso utgöra ett objektiva kriterium för klassificering, under förutsättning att den följer naturligt av varan och detta kan konstateras på grundval av varans objektiva kännetecken och egenskaper. Emellertid utgör varans avsedda användning ett relevant kriterium endast om klassificeringen inte kan företas enbart på grundval av varans objektiva kännetecken och egenskaper (dom av den 9 juni 2016, MIS, C-288/15, EU:C:2016:424, punkt 24).

24 Domstolen erinrar dessutom om att de förklarande anmärkningarna till HS utgör viktiga hjälpmedel för att säkerställa en enhetlig tillämpning av den gemensamma tulltaxan och ger som sådana giltiga tolkningsdata för densamma (dom av den 8 december 2016, Lemnis Lighting, C-600/15, EU:C:2016:937, punkt 37).

25 Vid en prövning av huruvida ett trehjuligt fordon, såsom det som är aktuellt i det nationella målet, kan omfattas av nr 8703 i KN ska det inledningsvis konstateras att klassificeringen av trehjuliga fordon enligt nr 8711 har en underordnad ställning i förhållande till deras klassificering enligt nr 8703 eftersom sistnämnda nummer, enligt den förklarande anmärkningen till HS avseende nr 8711, endast omfattar sådana fordon under förutsättning att de inte har karaktär av motorfordon enligt nummer 8703.

26 Angående frågan huruvida det vid klassificeringen av ett trehjuligt fordon enligt nr 8703 ska

beaktas om fordonet använder motorcykelhjul eller ej, påpekar domstolen, för det första, att den förklarande anmärkningen till HS avseende detta nummer anger att numret i fråga bland annat omfattar lätta trehjuliga fordon som är utrustade med motorcykelmotor och motorcykelhjul men som har konstruktionsdetaljer som är typiska för vanliga bilar.

27 Härvidlag kan det konstateras att den förklarande anmärkningen till SH avseende nr 8703 således ger exempel på trehjuliga fordon som ska klassificeras enligt detta nummer.

28 Även om de fordon som anges som exempel i denna anmärkning använder utrustning som är jämförbar med den hos motorcyklar, bland annat användningen av motorcykelhjul, utgör inte förekomsten av sådan utrustning en förutsättning för att trehjuliga fordon med konstruktionsdetaljer som är typiska för vanliga bilar ska klassificeras enligt nr 8703. Härav följer att den omständigheten att ett fordon inte använder motorcykelhjul inte utgör hinder mot att det klassificeras enligt detta nummer.

29 Angående frågan huruvida trehjuliga fordon utrustade med styrsystem vars enda likhet med styrsystemen hos bilar är att de är baserade på Ackermanprincipen ska anses ha "styrsystem av biltyp", i den mening som avses i den förklarande anmärkningen till HS avseende nr 8703, erinrar domstolen, för det andra, om att det framgår av denna anmärkning att numret omfattar motorfordon av alla slag som har vissa tekniska kännetecken såsom ett styrsystem av biltyp baserat på Ackermanprincipen (se, för ett liknande resonemang, dom av den 27 april 2006, Kawasaki Motors Europe, C-15/05, EU:C:2006:259, punkt 43).

30 Även om det första exemplet som anges i den förklarande anmärkningen till HS avseende nr 8703 inte definierar begreppet "styrsystem av biltyp", föreskriver denna anmärkning att "fyrehjuliga motorfordon med rörformigt underrede och styrsystem av motorfordonstyp (t.ex. baserat på Ackermanprincipen)" omfattas av detta nummer.

31 Härav följer att trehjuliga fordon utrustade med styrsystem vars enda likhet med styrsystemen hos bilar är att de är baserade på Ackermanprincipen ska anses ha "styrsystem av biltyp", i den mening som avses i den förklarande anmärkningen till SH avseende nr 8703.

32 Beträffande klassificeringen enligt nr 8703 av ett trehjuligt fordon utrustat med styre, såsom föreskrivs i förordning nr 301/2012, konstaterar domstolen, för det tredje, att detta kännetecken framgår varken av lydelsen av nr 8711 eller den förklarande anmärkningen till HS avseende detta nummer. Den omständigheten att ett trehjuligt fordon är utrustat med styre hindrar således inte att det klassificeras enligt nr 8703.

33 Med hänsyn till den omständigheten att styrsystemet hos ett fordon, såsom det som är aktuellt i det nationella målet, manövreras med ett styre och baseras på Ackermanprincipen utgör ett av fordonets objektiva kännetecken som gör det möjligt att klassificera fordonet enligt nr 8703, är fordonets avsedda användning – i motsats till vad Aramex har hävdats – inte ett relevant kriterium för dess klassificering.

34 Angående giltigheten av förordning nr 301/2012 konstaterar domstolen att vid prövningen av tolkningsfrågan har det inte framkommit någon omständighet som kan påverka giltigheten av denna förordning, såvitt den föreskriver att ett nytt trehjuligt motorfordon försett med, bland annat, ett styrsystem av biltyp som manövreras med ett styre ska klassificeras enligt undernummer 8703 21 00.

35 Mot bakgrund av ovanstående ska tolkningsfrågan besvaras enligt följande. KN ska tolkas så, att ett trehjuligt fordon – såsom det som är aktuellt i det nationella målet och som är utrustat med däck tillverkade för trehjuliga motorcyklar men liknar däck tillverkade för bilar – som

manövreras med ett styre och är försett med ett styrsystem som baseras på Ackermanprincipen, omfattas av nr 8703 i KN.

Rättegångskostnader

36 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (sjätte avdelningen) följande:

Kombinerade nomenklaturen, som återfinns i bilaga I till rådets förordning (EEG) nr 2658/87 av den 23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan, i dess lydelse enligt kommissionens genomförandeförordning (EG) nr 927/2012 av den 9 oktober 2012, ska tolkas så, att ett trehjuligt fordon – såsom det som är aktuellt i det nationella målet och som är utrustat med däck tillverkade för trehjuliga motorcyklar menliknar däck tillverkade för bilar – som manövreras med ett styre och är försett med ett styrsystem som baseras på Ackermanprincipen, omfattas av nr 8703 i nomenklaturen.

Underskrifter

* Rättegångsspråk: nederländska.