Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (kuues koda)

22. veebruar 2018 *

Eelotsusetaotlus – Ühine tollitariifistik – Tariifirubriigid – Mootorsõidukid kaubaveoks – Alamrubriigid 8704 10 10 ja 8704 21 91 – Määrus (EL) 2015/221 – Kehtivus

Kohtuasjas C-545/16,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel First-tier Tribunal'i (Tax Chamber) (esimese astme kohus (maksukolleegium), Ühendkuningriik) 26. oktoobri 2016. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 28. oktoobril 2016, menetluses

Kubota (UK) Ltd,

EP Barrus Ltd

versus

Commissioners for Her Majesty's Revenue & Customs,

EUROOPA KOHUS (kuues koda),

koosseisus: J.-C. Bonichot koja presidendi ülesannetes, kohtunikud S. Rodin (ettekandja) ja E. Regan,

kohtujurist: N. Wahl,

kohtusekretär: vanemametnik L. Hewlett,

arvestades kirjalikku menetlust ja 27. septembri 2017. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

– Kubota (UK) Ltd ja EP Barrus Ltd, esindajad: *barrister* S. Cock ja *barrister* V. Sloane,

– Ühendkuningriigi valitsus, esindajad: C. Crane ja M. Fell,

– Euroopa Komisjon, esindajad: A. Caeiros ja J. Hradil,

arvestades pärast kohtujuristi ärakuulamist tehtud otsust lahendada asi ilma kohtujuristi ettepanekuta,

on teinud järgmise

* Kohtumenetluse keel: inglise.

otsuse

1 Eelotsusetaotlus käsitleb küsimust, kuidas tõlgendada nõukogu 23. juuli 1987. aasta määruse (EMÜ) nr 2658/87 tariifi- ja statistikanomenklatuuri ning ühise tollitariifistiku kohta (EÜT 1987, L 256, lk 1; ELT eriväljaanne 02/02, lk 382), mida on muudetud komisjoni 9. oktoobri 2012. aasta rakendusmäärusega (EL) nr 927/2012 (ELT 2012, L 304, lk 1), I lisas toodud kombineeritud nomenklatuuri (edaspidi „KN“) alamrubriike 8704 10 10 ja 8704 21 91 ja kas komisjoni 10. veebruari 2015. aasta rakendusmäärus (EL) 2015/221 teatavate kaupade klassifitseerimise kohta kombineeritud nomenklatuuris (ELT 2015, L 37, lk 1) on kehtiv.

2 Taotlus on esitatud ühelt poolt Kubota (UK) Ltd ja EP Barrus Ltd ning teiselt poolt Commissioners for Her Majesty's Revenue & Customs'i (Ühendkuningriigi maksu- ja tolliamet) vahelise kohtuvaidluse raames, mis käsitleb nende äriühingute poolt Euroopa Liidust imporditavate teatavate mootorsõidukite kaubaveoks tariifset klassifitseerimist.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

3 Nõukogu 12. oktoobri 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 2913/92, millega kehtestatakse ühenduse tolliseadustik (EÜT 1992, L 302, lk 1; ELT eriväljaanne 02/04, lk 307), artiklis 2 on sätestatud:

„1. Kui rahvusvahelistest konventsioonidest, piiratud geograafilise ja majandusliku ulatusega tavadest või ühenduse autonoomsetest meetmetest ei tulene teisiti, kohaldatakse tollieeskirju ühtselt ühenduse tolliterritooriumi kõikides osades.

2. Teatavaid tollieeskirjade sätteid võib kohaldada ka väljaspool ühenduse tolliterritooriumi kas konkreetseid valdkondi reguleerivate eeskirjade või rahvusvaheliste konventsioonide raames.“

4 Määruse artikli 12 lõike 6 esimeses lõigus on ette nähtud:

„Lõike 5 punktide b või c alusel kehtetu siduva tariifiinformatsiooni saaja võib seda informatsiooni kasutada kuue kuu jooksul alates meetme avaldamise või talle teatamise kuupäevast, tingimusel et ta on enne tariifse meetme vastuvõtmist sõlminud siduva tariifiinformatsiooni alusel kõnealuste kaupade osas siduvad ostu-müügilepingud. Toodete puhul, millega seotud tolliformaalsusi täites tuleb esitada impordi-, ekspordi- või eelkinnitussertifikaat, asendub kuuekuune tähtaeg sertifikaadi kehtivusajaga. […]“

5 Määrusega nr 2658/87 kehtestatud KN tugineb kaupade kirjeldamise ja kodeerimise harmoniseeritud süsteemile (edaspidi „HS“), mille töötas välja Tollikoostöö Nõukogu, nüüd Maailma Tolliorganisatsioon (WCO), ja mis jõustati 14. juunil 1983 Brüsselis sõlmitud Kaupade kirjeldamise ja kodeerimise harmoniseeritud süsteemi rahvusvahelise konventsiooniga. Konventsioon kiideti koos selle 24. juuni 1986. aasta muutmisprotokolliga Euroopa Majandusühenduse nimel heaks nõukogu 7. aprilli 1987. aasta otsusega 87/369/EMÜ (EÜT 1987, L 198, lk 1; ELT eriväljaanne 02/02, lk 288).

6 KNi esimeses osas on esitatud rida eelsätted. Selle osa üldreegleid käsitleva I jaotise A osas „Kaupade [KNi] klassifitseerimise üldreeglid“ on ette nähtud järgmist:

„Kaupade klassifitseerimine toimub järgmiste põhimõtete kohaselt.

[…]

3. Kui reegli 2 punkti b kohaldamisel või mõnel muul põhjusel kaup osutub esmapilgul klassifitseeritavaks kahte või enamasse rubriiki, toimub klassifitseerimine järgmiselt:
   a) kaupa täpsemalt kirjeldav rubriik on eelistatud üldisemat kirjeldust sisaldavate rubriikide ees. Kui aga kaks või enam rubriiki kirjeldavad vaid osa ainetest või materjalidest, mis sisalduvad segatud või kombineeritud tootes, või ainult osa jaekaubanduse jaoks mõeldud komplekti kuuluvatest üksikesemetest, siis vaadeldakse neid rubriike nende kaupade suhtes kui võrdselt sobivaid, isegi kui üks rubriikidest kirjeldab kaupa täielikumalt või täpsemalt;

[…]“.

7 KNi rubriik 8704 on üles ehitatud järgmiselt:

„8704	Mootorsõidukid kaubaveoks:
8704 10	– kallurautod kasutamiseks väljaspool teedevõrku:
8704 10 10	– – survesüütega sisepõlemis-kolbmootoriga (diisel- või pooldiiselmootoriga) või sädesüütega sisepõlemis-kolbmootoriga
8704 10 90	– – muud
	– muud survesüütega sisepõlemis-kolbmootoriga (diisel- või pooldiiselmootoriga):
8704 21	– – täismassiga kuni 5 t:
[…]	[…]
	– – – – mootoriga, mille silindrite töömaht on kuni 2500 cm^3:
8704 21 91	– – – – – uued
[…]	[…]“.

8 Määruse nr 2658/87 artikli 9 lõike 1 punkti a alusel vastu võetud määruse 2015/221 lisas on toodud tabeli esimeses veerus kirjeldatud kaubad klassifitseeritud teises veerus toodud vastava KN-koodi alla vastavalt selle tabeli kolmandas veerus esitatud põhjendustele. See lisa on sõnastatud nii:

„Kauba kirjeldus	Klassifikatsioon ([KN]-kood)	Põhjendus
(1)	(2)	(3)
Uus neljarattaveoga tööauto survesüütega sisepõlemis-kolbmootoriga (diisel) silindrimahuga 720 cm^3, tühimassiga (k.a vedelikud) umbes 630 kg, piduriteta pukseerimisvõimega 750 kg ja mõõtmetega umbes 300×160 cm. Sõidukil on kahe istmega (sh juhiiste) avatud kabiin, mis on täies ulatuses ümbritsetud kaitseraamiga ümbermineku puhuks, tugevast terasraamist laadimispind tugeva lamedapõhjalise, manuaalselt kallutatava kastiga, mahutavusega 0,4 m^3 e umbes 400 kg. Sõidukil on kõrge kliirens (27 cm) ja teljevahe 198 cm. Sõidukil on raskel pinnasel liikumise maastikurehvid, märg-ketaspidurid ning haakeseade ja esihaagis. Sõiduki kiirus on kuni 25 km/h ja sellel on suur pidurdusvõime. Sõiduk on kavandatud liikumiseks väljaspool teid, eelkõige väga ebatasasel maastikul. Sõiduk esitatakse tollile kui seade, millel on palju kasutusvõimalusi, näiteks haagiste lükkamine ja vedamine, loomade ümberpaigutamine ning taimede, kastide, vee ja seadmete transportimine, varustuse vedu ning loomadele sööda vedamine.	8704 21 91	Klassifikatsioon määratakse kindlaks [KNi] klassifitseerimise üldreeglitega 1 ja 6 ning [KN]-koodide 8704, 8704 21 ja 8704 21 91 sõnastusega. Sõiduk on kavandatud mitmeotstarbelise sõidukina, mida saab kasutada mitmesugusteks toiminguteks eri keskkondades. Sõidukil on rubriiki 8704 kuuluvate kaubaveoks ette nähtud mootorsõidukite objektiivsed omadused. (vt ka HSi klassifitseerimise arvamused 8704 31/3 ja 8704 90/1). Sõiduk ei ole kallurauto kasutamiseks väljaspool teedevõrku. See ei ole vastupidava konstruktsiooniga kas isekallutava või avatava põhjaga kastiga transpordivahend, mis on konstrueeritud kaevandatud või teiste materjalide veoks (vt ka HSi selgitavad märkused, rubriik 8704, kuues lõik, punkt 1). Seetõttu ei või toodet klassifitseerida alamrubriiki 8704 10. Seega tuleb sõiduk klassifitseerida [KN]-koodi 8704 21 91 alla kui uus mootorsõiduk, mis on ette nähtud kaubaveoks.“

9 6. mai 2011. aasta Euroopa Liidu kombineeritud nomenklatuuri selgitavates märkustes (ELT 2011, C 137, lk 1; edaspidi „KNi selgitavad märkused“) on seoses koodiga 8704 ette nähtud järgmist:

„8704	Mootorsõidukid kaubaveoks Rubriigi 8703 selgitavad märkused kehtivad selle rubriigi suhtes vajalike muudatustega (*mutatis mutandis*). Silindri töömahu määratluse kohta vaata HS selgitavad märkused, alamrubriigid 8407 31, 8407 32, 8407 33 ja 8407 34. Sellesse rubriiki kuuluvad neljarattaveoga, liigendšassiiga, eriti suure läbivusega autod, mille esiosas on diiselmootor ja juhtimisseadmetega varustatud juhikabiin. Tagumine osa koosneb kahe rattaga šassiist ilma varustuseta, kuid on kavandatud nii, et sinna saab paigutada mitmesugust liiki seadmeid. Sellesse rubriiki ei kuulu siiski sõidukid, mis on varustatud põllumajandus- või muuotstarbeliste masinate või seadmetega (rubriik 8705).	
8704 10 10 ja 8704 10 90	Kallurautod kasutamiseks väljaspool teedevõrku	
	1.	Nendesse alamrubriikidesse kuuluvad peamiselt sõidukid, millel on ees või taga kallutav või altavaneva põhjaga kast ja mis on spetsiaalselt kavandatud liiva, kruusa, mulla, kivide jne veoks ning on mõeldud kivimurdudes, kaevandustes või ehitusplatsidel, teetöödel, lennujaamades ja sadamates kasutamiseks. Nende alamrubriikide selgitavate märkuste järel on joonistatud näidiseid erinevat liiki kallursõidukitest.
	2.	Nendesse alamrubriikidesse kuuluvad ka väiksemat liiki sõidukid, mida kasutatakse ehitusplatsidel pinnase, täitekivide, tsemendi, värske betooni jne veoks.Nendel kahe- või neljarattaveoga sõidukitel on jäik- või liigendšassii ja kastkalluti on paigaldatud ühe telje ning juhiiste teise telje peale. Juhiiste ei ole tavaliselt juhikabiiniga kaitstud.“

HSi selgitavad märkused

10 Käesoleva otsuse punktis 5 nimetatud rahvusvahelise konventsiooni artikli 6 lõike 1 alusel moodustati Tollialase Koostöö Nõukogu raames „Harmoniseeritud Süsteemi Komitee“, mis koosneb kõigi lepingupoolte esindajatest. Komitee ülesanne seisneb eeskätt nimetatud konventsiooni muudatusettepanekute tegemises ja HSi tõlgendamiseks selgitavate märkuste (edaspidi „HSi selgitavad märkused“), klassifitseerimispõhimõtete ja muude soovituste koostamises.

11 HSi selgitavad märkused on alamrubriiki 8704 10 puudutavas osas sõnastatud järgmiselt:

„Reeglina neid kallurautosid saab eristada teistest kauba transpordivahenditest (eriti isekallutavatest veoautodest (madelautodest) järgmiste parameetrite järgi:

– kallurauto kast on tehtud eriti vastupidavast teraslehest; tema esiosa on pikendatud üle juhikabiini kabiini kaitseks; kogu põhi või osa sellest on kallutatav üles ja tagasi;

– mõnedel juhtudel juhikabiin on ainult poole auto laiune;

– puudub telgede vedrutus;

– võimsad pidurid;

– piiratud kiirus ja piiratud kasutusala;

– spetsiaalsed rehvid pinnasel sõitmiseks;

– tänu tugevale konstruktsioonile suhe taara kaal/kasulik koorem ei ületa suhet 1:1,6;

– kasti võib kütta heitgaasidega vältimaks materjali külgejäämist või tardumist.

Tuleb siiski märkida, et mõned kallurautod on spetsiaalselt konstrueeritud tööks kaevandustes või tunnelites, näiteks need, millel on allapoole avanev põhi. Neil on mõningad omadused, mida on mainitud ülal, aga neil ei ole kabiini või kasti pikendatud kaitsvat esiosa.“

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

12 Upper Tribunali (Tax and Chancery Chamber) (kõrgem kohus (maksu- ja kaubanduskolleegium), Ühendkuningriik) ühe otsuse tagajärjel väljastas maksu- ja tolliamet põhikohtuasja kaebajatele siduva tolliinformatsiooni, mille kohaselt nende imporditud teatavad mootorsõidukid kaubaveoks klassifitseeritakse alamrubriiki 8704 10 kuuluvateks kallurautodeks.

13 2014. aastal analüüsis tolliseadustiku komitee teatavate tööautode klassifitseerimist; ta tegi seda eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul Upper Tribunali (Tax and Chancery Chamber) (kõrgem kohus (maksu- ja kaubanduskolleegium), Ühendkuningriik) otsuse tõttu. Selle analüüsi tulemusel võttis Euroopa Komisjon vastu määruse 2015/221, mille kohaselt klassifitseeritakse põhikohtuasjas kõne all olevate sõidukitega sarnast liiki sõidukid alamrubriiki 8704 21 91. Tolliseadustiku komitee rakendas selle määruse ning maksu- ja tolliamet teavitas põhikohtuasja kaebajaid siduva tolliinformatsiooni tühistamisest.

14 Põhikohtuasja kaebajad vaidlustasid eelotsusetaotluse esitanud kohtus selle tühistamise, tuginedes kahele väitele. Esimese väite kohaselt ei ole määrus 2015/221 nende imporditavate sõidukite suhtes kohaldatav ja teise väite kohaselt on see määrus kehtetu osas, mille kohaselt määruse lisas nimetatud sõiduk klassifitseeritakse alamrubriiki 8704 21 91.

15 Olles tuvastanud, et määrus 2015/221 on põhikohtuasjas kõne all olevate sõidukite suhtes kohaldatav, leidis eelotsusetaotluse esitanud kohus, et põhikohtuasja kaebajate argumendid, millega seatakse kahtluse alla selle määruse kehtivus, ei ole täiesti alusetud.

16 Neil asjaoludel otsustas First-tier Tribunal (Tax Chamber) (esimese astme kohus (maksukolleegium), Ühendkuningriik) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas [määrus 2015/221] on kehtetu selles osas, milles määruses nimetatud sõidukid on klassifitseeritud KNi alamrubriiki 8704 21 91, mitte aga alamrubriiki 8704 10?

2. Konkreetsemalt, kas [määrus 2015/221] on kehtetu selles osas, milles on alusetult piiratud alamrubriigi 8704 10 ulatust; on võetud lubamatult arvesse teatavaid tegureid; on sisemine vastuolu; ei ole nõuetekohaselt arvesse võetud selgitavaid märkusi, KNi koode ega tõlgendamise üldreegleid; ja/või ei ole arvesse võetud asjakohaseid nõudeid, mis on kindlaks tehtud [Euroopa Kohtu] praktikas KNi alamrubriigi 8704 10 kohta?“

Eelotsuse küsimuste analüüs

Vastuvõetavus

17 Kõigepealt väljendab komisjon kahtlusi eelotsuse küsimuste vastuvõetavuse osas, kuivõrd määruse 2015/221 kehtivuse küsimus on tema väitel puhthüpoteetiline. Põhjused, miks maksu- ja tolliamet põhikohtuasjas kõne all oleva siduva tolliinformatsiooni tühistas, ei ole nimelt tema väitel selged, kuivõrd põhikohtuasja kaebajad võisid selle määruse artikli 2 ja määruse nr 2913/92 artikli 12 lõike 6 kombineeritud mõju alusel sellele 5. juunini 2015 edasi tugineda.

18 Sellega seoses tuleb kohe alustuseks meenutada, et Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt on ELTL artiklis 267 sätestatud menetluses üksnes asja menetleval ja selle lahendamise eest vastutaval liikmesriigi kohtul kohtuasja eripära arvesse võttes õigus hinnata nii eelotsuse vajalikkust kui ka Euroopa Kohtule esitatavate küsimuste asjakohasust. Seega, kui küsimused on esitatud liidu õiguse tõlgendamise kohta, on Euroopa Kohus põhimõtteliselt kohustatud otsuse tegema (26. jaanuari 2017. aasta kohtuotsus, Banco Primus, C-421/14, EU:C:2017:60, punkt 29 ja seal viidatud kohtupraktika).

19 ELTL artikliga 267 ette nähtud Euroopa Kohtu ja liikmesriigi kohtute koostöömenetluse raames eeldatakse liidu õigust puudutavate küsimuste asjakohasust. Euroopa Kohus võib keelduda ELTL artikli 267 alusel esitatud liikmesriigi kohtu eelotsuse küsimusele vastamast vaid juhul, kui eeskätt ei ole järgitud Euroopa Kohtu kodukorra artiklis 94 sätestatud nõudeid eelotsusetaotluse sisu kohta või kui on ilmne, et liidu õigusnormi tõlgendamine või kehtivuse hindamine, mida liikmesriigi kohus taotleb, ei ole mingil viisil seotud põhikohtuasja faktiliste asjaolude või esemega või kui probleem on hüpoteetiline (28. märtsi 2017. aasta kohtuotsus, Rosneft, C-72/15, EU:C:2017:236, punkt 50 ja seal viidatud kohtupraktika).

20 Ehkki käesolevas asjas ei nähtu Euroopa Kohtu käsutuses olevast toimikust, et põhikohtuasja ese puudutaks määruse 2015/221 artikli 2 tõlgendamist või kohaldatavust, on põhikohtuasja kaebajad ikkagi vaidlustanud oma kaebuse teise väitega selle määruse kehtivuse osas, mille kohaselt määruses nimetatud kaup klassifitseeritakse KNi alamrubriiki 8704 21 91. Eelotsusetaotluse esitanud kohus, kelle arvates põhikohtuasjas kõne all olevad sõidukid kuuluvad selle määruse kohaldamisalasse, arvab aga, et kohtuvaidluse lahendamiseks on vaja Euroopa Kohtu vastust määruse kehtivuse küsimusele.

21 Kuivõrd eelotsuse küsimustega tõstatatud probleem ei ole hüpoteetiline, on need küsimused neil tingimustel vastuvõetavad.

Sisulised küsimused

22 Oma esimese ja teise küsimusega, mida on sobilik analüüsida koos, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määrus 2015/221 on kehtiv.

23 Sissejuhatuseks tuleb meenutada, et vastavalt Euroopa Kohtu praktikale on Euroopa Liidu Nõukogu andnud komisjonile, kes teeb koostööd liikmesriikide tollieksperditega, konkreetse kauba klassifitseerimisel asjaomaste tariifirubriikide sisu täpsustamiseks ulatusliku kaalutlusõiguse. Siiski ei tulene komisjoni pädevusest – võtta vastu määruse nr 2658/87 artiklis 9 nimetatud meetmeid – õigust muuta tariifirubriikide sisu ja ulatust (4. märtsi 2004. aasta kohtuotsus, Krings, C-130/02, EU:C:2004:122, punkt 26 ja seal viidatud kohtupraktika).

24 Käesolevas asjas tuleb analüüsida, kas komisjon muutis nende kahe alamrubriigi sisu, kui ta klassifitseeris määruse 2015/221 lisas toodud tabeli esimeses veerus nimetatud sõiduki tariifselt alamrubriiki 8704 21 91 ja mitte alamrubriiki 8704 10.

25 Sellega seoses tuleneb Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikast, et õiguskindluse ja lihtsa järelkontrolli huvides peavad kauba tariifse klassifitseerimise otsustavaks kriteeriumiks olema üldiselt kauba objektiivsed tunnused ja omadused selliselt, nagu need on määratletud KNi rubriigi ja jaotise või grupi märkuste sõnastuses (27. aprilli 2006. aasta kohtuotsus, Kawasaki Motors Europe, C-15/05, EU:C:2006:259, punkt 38; 29. oktoobri 2009. aasta kohtuotsus, Dinter ja Europol Frost-Food, C-522/07 ja C-65/08, EU:C:2009:663, punkt 29, ja 22. detsembri 2010. aasta kohtuotsus, Premis Medical, C-273/09, EU:C:2010:809, punkt 42).

26 Lisaks võib objektiivne klassifitseerimiskriteerium olla ka kauba otstarve, juhul kui see on asjaomasele tootele omane; kas see nii on, peab olema võimalik hinnata toote objektiivsete tunnuste ja omaduste alusel (22. märtsi 2017. aasta kohtuotsus, GROFA jt, C-435/15 ja C-666/15, EU:C:2017:232, punkt 40).

27 Nagu nähtub alamrubriiki 8704 21 91 käsitleva määruse 2015/221 lisas toodud tabeli esimese veeru sõnastusest endast, peetakse seal silmas uut neljarattaveoga tööautot tühimassiga umbes 630 kg, piduriteta pukseerimisvõimega 750 kg ja mõõtmetega umbes 300×160 cm. Sellel sõidukil on kahe istmega avatud kabiin, mis on täies ulatuses ümbritsetud kaitseraamiga ümbermineku puhuks; tugevast terasraamist laadimispind tugeva lamedapõhjalise, manuaalselt kallutatava kastiga. Sõidukil on raskel pinnasel liikumise maastikurehvid, haakeseade ja esihaagis; sõiduki kiirus on kuni 25 km/h ja sellel on suur pidurdusvõime. Sõiduk on kavandatud liikumiseks väljaspool teid, eelkõige väga ebatasasel maastikul. Sõiduk esitatakse tollile kui seade, millel on palju kasutusvõimalusi, näiteks haagiste lükkamine ja vedamine, loomade ümberpaigutamine ning taimede, kastide, vee ja seadmete transportimine, varustuse vedu ning loomadele sööda vedamine.

28 Tuleb meenutada, et alamrubriiki 8704 10 kuuluvad kaubad kujutavad endast selle alamrubriigi sõnastuse kohaselt „kallurautosid kasutamiseks väljaspool teedevõrku“. Sellest sõnastusest tuleneb loogiliselt, et sõiduk peab selleks, et seda oleks võimalik klassifitseerida kõnealusesse alamrubriiki, vastama kahele järgmisele tingimusele: tegemist peab olema kallurautoga ja see peab olema mõeldud kasutamiseks väljaspool teedevõrku (16. septembri 2004. aasta kohtuotsus, DFDS, C-396/02, EU:C:2004:536, punkt 31).

29 Nagu komisjon ise kinnitab, vastab määruses 2015/221 nimetatud sõiduk tingimusele, et see peab olema mõeldud kasutamiseks väljaspool teedevõrku, sest sellel on raskel pinnasel liikumise maastikurehvid ning selle kiirus on piiratud 25 km/h.

30 Jääb üle kontrollida, kas selline sõiduk vastab ka tingimusele, et tegemist peab olema kallurautoga.

31 Sellega seoses tuleb meenutada, et KNi alamrubriik 8704 10 on spetsiaalne alamrubriik selliste sõidukite tarvis, mis on spetsiaalselt mõeldud eri materjalide veoks ja mahalaadimiseks väljaspool teedevõrku (vt selle kohta 11. jaanuari 2007. aasta kohtuotsus, B.A.S. Trucks, C-400/05, EU:C:2007:22, punkt 36), ja et kallurautode peamine tunnus on see, et neil on kallutav või avatava põhjaga kast, mis võimaldab selliseid materjale vedada (vt selle kohta 16. septembri 2004. aasta kohtuotsus, DFDS, C-396/02, EU:C:2004:536, punkt 32).

32 Lisaks sellele kuuluvad KNi selgitavate märkuste kohaselt alamrubriikidesse 8704 10 10 ja 8704 10 90 eeskätt sõidukid, mis on spetsiaalselt kavandatud liiva, kruusa, mulla ja kivide – see tähendab pakendamata materjalide – veoks ning on mõeldud kasutamiseks kivimurdudes, kaevandustes või ehitusplatsidel, teetöödel, lennujaamades ja sadamates.

33 Seetõttu on vaja analüüsida, kas määruses 2015/221 nimetatud sõiduk on spetsiaalselt kavandatud selliseks eriotstarbeliseks kasutuseks.

34 Sellega seoses tuleb märkida, et määruse sõnastusest endast nähtub, et sellisel sõidukil on avatud kabiin ja kallutav kast mahutavusega 0,4 m^3 ehk umbes 400 kg.

35 Nii esitatakse määruses 2015/221 silmas peetud sõiduk selle vähese vastupidavuse, piiratud mahutavuse ja juhi pakendamata materjalide eest kaitseta jätva avatud kabiini tõttu tollile kui seade, mida saab kasutada rea eri esemete – näiteks taimede või loomade, materjali, kastide või varustuse – veoks.

36 Lisaks sellele ei saa nimetatud sõidukit selle tehnilisi tunnuseid ja objektiivseid omadusi arvesse võttes samastada alamrubriiki 8704 10 kuuluvate sõidukitega, kuna neil puudub kallurautodele omane ehitusplatsidel kasutamiseks vajalik vastupidavus (vt selle kohta 11. jaanuari 2007. aasta kohtuotsus, B.A.S. Trucks, C-400/05, EU:C:2007:22, punkt 35).

37 Seega ei sea asjaolu, et sellisel sõidukil on kallutav kast, mis võimaldab sel täiendavalt vedada ka piiratud koguses pakendamata materjale, kahtluse alla selle alamrubriiki 8704 21 91 klassifitseerimise õigsust.

38 Lõpuks, nagu sai meenutatud käesoleva kohtuotsuse punktis 23, on komisjonil tariifirubriikide sisu täpsustamiseks ulatuslik kaalutlusõigus.

39 Seega, kuivõrd Euroopa Kohtule esitatud toimiku analüüsil ei ilmnenud ühtegi muud kehtetuse alust, siis klassifitseeriti kirjeldatud sõiduk määrusega 2015/221 õigesti alamrubriiki 8704 21 91 ja mitte alamrubriiki 8704 10.

40 Seega tuleb esitatud küsimustele vastata, et nende analüüsimisel ei ilmnenud midagi sellist, mis võiks mõjutada määruse kehtivust.

Kohtukulud

41 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kuues koda) otsustab:

Esitatud küsimuste analüüsimisel ei ilmnenud midagi sellist, mis võiks mõjutada komisjoni 10. veebruari 2015. aasta rakendusmääruse (EL) 2015/221 teatavate kaupade klassifitseerimise kohta kombineeritud nomenklatuuris kehtivust.

Allkirjad