WYROK TRYBUNAŁU (trzecia izba)
z dnia 16 września 2004 r.*

W sprawie C-396/02

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 234 WE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym,

złożony przez Gerechtshof te Amsterdam (Niderlandy) postanowieniem z dnia 6 listopada 2002 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 11 listopada 2002 r., w postępowaniu:

DFDS BV

przeciwko

Inspecteur der Belastingdienst — Douanedistrict Rotterdam,

* Język postępowania: niderlandzki.

TRYBUNAŁ (trzecia izba),

w składzie: A. Rosas, pełniący funkcję prezesa trzeciej izby, R. Schintgen i K. Schiemann (sprawozdawca), sędziowie,

rzecznik generalny: C. Stix-Hackl,
sekretarz: R. Grass,

uwzględniając procedurę pisemną,

rozważywszy uwagi przedstawione:

— w imieniu DFDS BV przez R. G. A. Tusvelda i G. J. van Slootena, advocaten,

— w imieniu rządu niderlandzkiego przez S. Terstal, działającą w charakterze pełnomocnika,

— w imieniu Komisji Wspólnot Europejskich przez C. Schieferera i M. van Beeka, działających w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 15 stycznia 2004 r.,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni podpozycji 8704 10 nomenklatury scalonej w załączniku 1 do rozporządzenia 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. L 256, str. 1) w brzmieniu nadanym rozporządzeniami (WE) Komisji nr 3115/94 z dnia 20 grudnia 1994 r. (Dz.U. L 345, str. 1) oraz nr 3009/95 z dnia 22 grudnia 1995 r. (Dz.U. L 319, str. 1, dalej zwanej „nomenklaturą scaloną").

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy spółką DFDS BV (dalej zwaną „DFDS") z siedzibą w Amsterdamie (Niderlandy) a Inspecteur der Belastingdienst – Douanedistrict Rotterdam w sprawie klasyfikacji taryfowej pojazdów zwanych „Minitracs" w podpozycji 8704 10 19 CN, jako pojazdów samowyładowczych zaprojektowanych do stosowania poza drogami publicznymi.

Ramy prawne

3 Wprowadzona rozporządzeniem nr 2658/87 nomenklatura scalona ma za zadanie odpowiadać zarówno wymogom Wspólnej Taryfy Celnej, jak i wymogom statystyki handlu zagranicznego Wspólnoty. Jest ona oparta na zharmonizowanym systemie oznaczania i kodowania towarów (dalej zwanym „systemem zharmonizowanym"), który został opracowany przez Radę Współpracy Celnej, obecnie Światową

Organizację Celną, i wprowadzony na mocy międzynarodowej konwencji podpisanej w Brukseli w dniu 14 czerwca 1983 r. (dalej zwanej „Konwencją HS"). Została ona zatwierdzona w imieniu Wspólnoty, wraz z Protokołem zmian do niej, podpisanym w Brukseli dnia 24 czerwca 1986 r., decyzją Rady 87/369/EWG z dnia 7 kwietnia 1987 r. (Dz.U. L 198, str. 1).

4 Pozycja 8704 należy do działu 87 sekcji XVII drugiej części nomenklatury scalonej. Dział ten dotyczy pojazdów samochodowych, ciągników, motocykli, rowerów i innych pojazdów nieszynowych, ich części i akcesoriów. W momencie powstania długów celnych w 1995 i 1996 r. pozycja 8704 w brzmieniu ustalonym rozporządzeniami nr 3115/94 i 3009/95, które są identyczne w odniesieniu do tej pozycji, była podzielona w następujący sposób:

Code NC	Wyszczególnienie
8704	Pojazdy samochodowe do transportu towarowego:
8704 10	– Pojazdy samowyładowcze zaprojektowane do stosowania poza drogami publicznymi:
	– – Z silnikiem tłokowym wewnętrznego spalania o zapłonie samoczynnym (wysokoprężnym lub średnioprężnym) lub o zapłonie iskrowym:
8704 10 11	– – – Z silnikiem tłokowym wewnętrznego spalania o zapłonie samoczynnym (wysokoprężnym lub średnioprężnym) o pojemności skokowej przekraczającej 2500 cm^3 lub z silnikiem tłokowym o zapłonie iskrowym o pojemności skokowej przekraczającej 2800 cm^3
8704 10 19	– – – Pozostałe
8704 10 90	– – Pozostałe
	– Pozostałe, z silnikiem tłokowym wewnętrznego spalania o zapłonie samoczynnym (wysokoprężnym lub średnioprężnym):
8704 21	– – O masie całkowitej nieprzekraczającej 5 ton:
[...]	[...]
	– – – – Z silnikami o pojemności skokowej nieprzekraczającej 2500 cm^3:
8704 21 91	– – – – – Nowe
[...]	[...]

5 Ogólne reguły interpretacji nomenklatury scalonej figurujące w jej części pierwszej, sekcja I, lit. A pkt 1 i pkt 3 lit. a), których brzmienie jest identyczne w wersjach mających zastosowanie w 1995 i 1996 r., przewidują w szczególności:

„Klasyfikacja towarów w Nomenklaturze Scalonej podlega następującym regułom:

1. Tytuły sekcji, działów i poddziałów mają znaczenie wyłącznie orientacyjne; dla celów prawnych klasyfikację towarów należy ustalać zgodnie z brzmieniem pozycji i uwag do sekcji lub działów oraz, o ile nie są one sprzeczne z treścią powyższych pozycji i uwag, zgodnie z następującymi regułami:

[...]

3. Jeżeli [...] towary pozornie mogą być klasyfikowane do dwu lub więcej pozycji, klasyfikacji dokonać należy w sposób następujący:

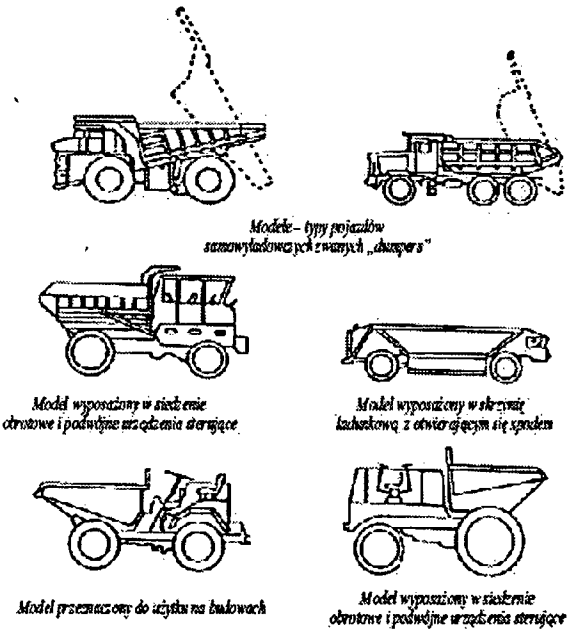
   a) pozycja określająca towar w sposób najbardziej szczegółowy ma pierwszeństwo przed pozycjami określającymi towar w sposób bardziej ogólny. [...]".

6 Noty wyjaśniające do Nomenklatury Scalonej z dnia 5 grudnia 1994 r. (Dz.U. C 342, str. 1) w odniesieniu do „pojazdów samowyładowczych zaprojektowanych do

stosowania poza drogami publicznymi", a w szczególności w odniesieniu do podpozycji od 8704 10 10 do 8704 10 90 zawierają następujące wyjaśnienia:

„1. do niniejszej podpozycji należą głównie pojazdy o skrzyni ładunkowej samowyładowczej przedniej lub tylnej albo z otwierającym się spodem, przeznaczone specjalnie do przewozu piasku, żwiru, ziemi, kamieni itd. w kamieniołomach, kopalniach lub na budowach przy budowie dróg, lotnisk i portów. Przykłady ilustrujące różne modele pojazdów samowyładowczych są przedstawione na końcu niniejszej noty.

2. do niniejszej podpozycji należą również pojazdy mniejszych rozmiarów, wykorzystywane na budowach do przewozu ziemi, gruzu, cementu, świeżego betonu itd. Mają one podwozie sztywne albo przegubowe oraz napęd na dwa lub cztery koła, skrzynię ładunkową nad jedną osią, a siedzenie kierowcy nad drugą. Siedzenie kierowcy zwykle nie jest chronione kabiną.



„

7 Na podstawie art. 6 ust. 1 Konwencji HS w ramach Rady Współpracy Celnej utworzono komitet zwany „Komitetem Systemu Zharmonizowanego" składający się z przedstawicieli każdej z umawiających się stron. Zgodnie z art. 7 ust. 1 Konwencji HS zadanie tego komitetu polega w szczególności na proponowaniu zmian do Konwencji HS oraz przygotowywaniu not wyjaśniających, opinii klasyfikacyjnych lub innych informacji do interpretacji systemu zharmonizowanego.

8 Nota wyjaśniająca do systemu zharmonizowanego dotycząca pozycji 8704 stanowi:

„do tej pozycji należą również:

1) wywrotki, masywnie skonstruowane pojazdy o skrzyni ładunkowej samowyładowczej albo z otwierającym się spodem, przeznaczone do przewozu ziemi albo innych ładunków. Pojazdy te, które mogą mieć podwozie sztywne albo przegubowe, są zwykle wyposażone w nietypowe koła i mogą pracować na miękkim podłożu. Niniejsza grupa obejmuje zarówno ciężkie, jak i lekkie wywrotki; przy czym te ostatnie mają czasem dwustronne siedzenie, dwa siedzenia skierowane w przeciwne strony albo dwa układy kierownicze w celu umożliwienia kierowcy prowadzenia pojazdu przez kierowcę w pozycji zwróconej w stronę skrzyni ładunkowej przy wyładunku;

[...]".

9 W odniesieniu do podpozycji 8704 10 nota wyjaśniająca do systemu zharmonizowanego zawiera następującą treść:

„Wywrotki te odróżniają się od innych pojazdów do przewozu towarów, (w szczególności ciężarówek z urządzeniami wyładowczymi) następującymi cechami:

— ruchomą skrzynią ładunkową wykonaną z bardzo mocnych blach stalowych; jej przednia część przedłużona jest powyżej kabiny kierowcy w celu jej ochrony, natomiast cała podłoga albo jej część pochylona jest do góry w kierunku tyłu pojazdu;

[...]

Należy jednakże zauważyć, że niektóre wywrotki są specjalnie przystosowane do pracy w kopalniach albo tunelach; na przykład te, które mają skrzynię ładunkową z otwieranym dnem. Noszą one niektóre z podanych wyżej cech, nie mają jednak kabiny ani wydłużonej przedniej ochronnej części skrzyni ładunkowej".

10 Rozporządzenie Komisji (EWG) nr 396/92 z dnia 18 lutego 1992 r. dotyczące klasyfikacji niektórych towarów według Nomenklatury Scalonej (Dz.U. L 44, str. 9),

jak wynika z pkt 3 i 4 załącznika do niego, klasyfikuje niektóre towary z pozycji 8704 w następujący sposób:

Wyszczególnienie	Klasyfikacja (kod CN)	Uzasadnienie
[...]	[...]	[...]
3. Pojazd (o długości 180 cm, szerokości 87 cm, wysokości 100 cm) wyposażony w jednocylindrowy czterosuwowy silnik benzynowy (o pojemności cylindra wynoszącej 400 cm^3), składający się zasadniczo ze wzmocnionego kosza wyładowczego o ładowności 400 kg z mechanizmem ręcznym wywrotki, urządzeniami sterującymi oraz na gumowych gąsienicach. Jego masa własna wynosi 250 kg, prędkość maksymalna 6,8 km/h, moc 5,37 kW. Pojazd posiada cztery biegi, w tym bieg wsteczny. Jest przeznaczony do transportowania i zwałowania ziemi, piasku itp. materiałów, głównie na budowach.	8704 10 19	Klasyfikacja ustalona przez przepisy ogólnych reguł 1 i 6 interpretacji Nomenklatury Scalonej i treścią kodów CN 8704, 8704 10 i 8704 10 19. Pojazd ten nie może być klasyfikowany do kodu CN 8709 ze względu na swoją konstrukcję, w szczególności ze względu na obecność kosza wyładowczego i gumowych gąsienic jak również miejsce swojego zastosowania.
4. Nowy pojazd (o długości 255 cm, szerokości 108 cm i wysokości 128 cm) wyposażony w jednocylindrowy, czterosuwowy silnik benzynowy (o pojemności 400 cm^3), składający się zasadniczo z podnoszonej hydraulicznie wzmocnionej platformy o ładowności 800 kg, wyposażonej w klapy po obydwu bokach i z tyłu otwartej kabiny kierowniczej z urządzeniami sterującymi oraz gumowych gąsienic. Jego prędkość maksymalna wynosi 8,7 km/h. Pojazd posiada siedem biegów w tym trzy wsteczne i osiąga moc 7,46 kW. Jest przeznaczony do transportowania i zwałowania ziemi, piasku itp. materiałów, głównie na budowach.	8704 31 91	Klasyfikacja ustalona przez przepisy ogólnych reguł 1 i 6 interpretacji Nomenklatury Scalonej i treścią kodów CN 8704, 8704 31 i 8704 31 91. Pojazd ten nie może być klasyfikowany jako pojazd samowyładowczy do pozycji 8709 ze względu na swoją konstrukcję, w szczególności ze względu na obecność platformy wyładowczej i gumowych gąsienic jak również miejsce swojego zastosowania. Różnorodność zastosowań i skomplikowana konstrukcja platformy wyładowczej uniemożliwia także uznanie go jako pojazd samowyładowczy klasyfikowany do kodu CN 8704 10.
[...]	[...]	[...]

Postępowanie przed sądem krajowym i pytanie prejudycjalne

11 DFDS, działając jako agent celny na rzecz Maveco Maschinen Handelsgesellschaft mbH z siedzibą w Liechtensteinie w 1995 i 1996 r. zgłosiła Minitracs typu 709, 1005 i 1302 do wprowadzenia ich do swobodnego obrotu. Minitracs są pojazdami do użytku poza drogami publicznymi, do załadunku i wyładunku materiałów. DFDS zgłosiła w podpozycji 8704 10 19 CN, która dotyczy pojazdów samowyładowczych do użytku poza drogami publicznymi.

12 Ponieważ niderlandzkie władze celne uznały, że pojazdy te należało zgłosić w podpozycji 8704 21 91 CN, która dotyczy pozostałych pojazdów samochodowych do transportu towarowego i dla której przewidziane są wyższe cła, skierowały do DFDS wezwanie do zapłaty.

13 DFDS złożyła sprzeciw od powyższego wezwania, który został odrzucony w odniesieniu do pojazdów typu 1005 i 1302. DFDS wniosła więc skargę do Tariefcommissie, która z dniem 1 stycznia 2002 r. przekształciła się w Douanekamer Gerechtshof te Amsterdam.

14 Sąd odsyłający opisuje przedmiotowe towary w następujący sposób:

„Minitracs są pojazdami głównie do użytku na budowie, do transportu oraz zwałowania gruzu, ziemi, żwiru, piasku i podobnych materiałów.

Minitrac 1005 (o długości 257 cm, szerokości 112 cm i wysokości 138 cm) jest wyposażony w silnik wysokoprężny o mocy 7 kW.

Minitrac 1302 (o długości 264 cm, szerokości 124 cm i wysokości 138 cm) jest wyposażony w silnik wysokoprężny o mocy 9,5 kW.

Te dwa pojazdy posiadają cztery biegi przednie i trzy wsteczne. Maksymalna prędkość tych pojazdów wynosi 7,3 km/h.

Pojazdy te są wyposażone w gąsiennice, kabinę kierowcy (otwartą) z urządzeniami kierującymi i sterującymi, jak również platformę, która może wyładować ładunek za pomocą hydraulicznego systemu wyładowczego. Platforma jest wyposażona w klapy po bokach, które mogą się otwierać i opuszczać przy wyładunku. Umożliwia to wyładunek w trzech kierunkach bez zmiany pozycji pojazdu. Zamiast platformy odchylanej w trzech kierunkach model 1302 może być ewentualnie również wyposażony w platformę odchylaną do tyłu, która za pomocą dodatkowego cylindra hydraulicznego i zaworu hydraulicznego oraz mechanizmu obrotowego może być obracana stopniowo o 180 stopni.

Minitrac 1005 ma masę własną 830 kg oraz ładowność 1 000 kg.

Minitrac 1302 ma masę własną 1 060/1 200 kg oraz ładowność 1 300/1 500 kg".

15 Sąd krajowy uważa za niewykluczone sklasyfikowanie przedmiotowych towarów w podpozycji 8704 10 CN. Ma jednakże wątpliwości co do tego, czy pojazdy do użytku poza drogami publicznymi i przeznaczone do przewozu gruzu i materiałów mogą być wyłączone z podpozycji 8704 10 CN tylko z powodu cech technologicznych i właściwości konstrukcyjnych mechanizmu wyładowczego, który pozwala na wyładunek towarów z platformy na różne sposoby i z większą precyzją niż starsze modele tego samego typu pojazdu.

16 Sąd ten uważa, iż należy wziąć pod uwagę rozporządzenie nr 396/92, które zawiera opis podpozycji 8704 31 91 CN. Różnica pomiędzy podpozycjami 8704 21 i 8704 31 dotyczy silników. Pojazdy z podpozycji 8704 21 posiadają silnik o zapłonie wysokoprężnym, natomiast te z podpozycji 8704 31 posiadają silnik o zapłonie iskrowym.

17 W tych okolicznościach Gerechtshof te Amsterdam postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy pojazdy ciężarowe zaprojektowane do użytku poza drogami publicznymi i przeznaczone do transportowania i wyładunku materiałów, które są w tym celu wyposażone w szczególności w funkcję skomplikowanego, wielostronnego i precyzyjnego wyładunku, są wyłączone z pojęcia pojazdu samowyładowczego określonego w [pod]pozycji 8704 10 [Wspólnej Taryfy Celnej]?".

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

Uwagi przedstawione Trybunałowi

18 DFDS uważa, że pojazdy tego rodzaju, jak sporne Minitracs należy zaklasyfikować jako pojazdy samowyładowcze z podpozycji 8704 10 CN. Podnosi ona, że Minitracs zostały sklasyfikowane jako pojazdy samowyładowcze w Australii, Kanadzie, Stanach Zjednoczonych, Japonii i Republice Czeskiej.

19 DFDS twierdzi, iż błędne jest założenie, że wywrotka musi mieć określoną konstrukcję lub kształt i że wyładunek musi następować za pomocą prostego systemu (mechanicznego lub manualnego). Platforma i mechanizm wyładowczy funkcjonują wspólnie i powinny być uważane za całość techniczną. W świetle postępu technicznego możliwości wyładunku i obrotu zostały ulepszone, tak iż konstrukcja i mechanizm stały się bardziej skomplikowane. Jednakże chodzi tutaj jedynie o szczegóły konstrukcji. Wreszcie nie jest istotne, jak dokonuje się wyładunku, zasadniczą kwestią jest to, że następuje on na ograniczonej przestrzeni. Ze względu na funkcję towary należy zaklasyfikować jako pojazdy samowyładowcze.

20 Podsumowując, DFDS proponuje zatem odpowiedzieć na pytanie prejudycjalne w ten sposób, że skomplikowana, wielostronna i precyzyjna funkcja wyładunku nie stoi na przeszkodzie sklasyfikowaniu Minitracs jako pojazdów samowyładowczych w rozumieniu podpozycji 8704 10 CN.

21 Rząd niderlandzki jest zdania, że klasyfikacja taryfowa dokonana przez administrację celną nie jest sprzeczna z nomenklaturą scaloną.

22 Rząd ten podnosi, że noty wyjaśniające do nomenklatury scalonej wskazują, iż pojazd samowyładowczy generalnie odróżnia się od innych pojazdów przeznaczonych do transportu towarów określoną liczbą cech szczególnych, zwłaszcza tym, iż pojazd samowyładowczy jest masywnym, ale względnie prosto skonstruowanym pojazdem z platformą z bardzo mocnej blachy stalowej oraz z podnoszoną podłogą. Sporne pojazdy nie odpowiadają tej definicji, ponieważ mają równą platformę, która otwiera się w trzech kierunkach i nie jest skonstruowana z bardzo mocnej blachy stalowej. Potwierdzają to noty wyjaśniające do nomenklatury scalonej, w których jest mowa o pojazdach „wyposażonych w skrzynię ładunkową przednią lub tylną lub z otwierającym się spodem".

23 Rząd niderlandzki dodaje, że Bundesfinanzhof (Niemcy) orzekł, iż przedmiotowe modele Minitrac 1302 i 1005 nie odpowiadają definicji pojazdów samowyładowczych.

24 Komisja zasadniczo podziela argumenty rządu niderlandzkiego. Pojazdy samowyładowcze z podpozycji 8704 10 CN są prostymi pojazdami charakteryzującymi się tym, że ich skrzynie ładunkowe (platformy wyładowcze) przeważnie mają kształt niecki ręcznie odchylanej do przodu lub do tyłu, których podłoga albo jej część pochylona jest do góry w kierunku tyłu pojazdu. Te cechy wynikają z not wyjaśniających do nomenklatury scalonej dotyczących podpozycji od 8704 10 10 do 8704 10 90, not wyjaśniających do systemu zharmonizowanego dotyczących pozycji 8704 i podpozycji 8704 10, jak również rozporządzenia nr 396/92, które jest zgodne z nomenklaturą scaloną.

25 Zdaniem Komisji, ponieważ sporne Minitracs są wyposażone w płaską platformę ze skomplikowanym mechanizmem, która może być odchylana na boki, jak i do tyłu, albo w skrzynię obracaną stopniowo o 180 stopni za pomocą dodatkowego cylindra hydraulicznego i zaworu hydraulicznego oraz mechanizmu obrotowego, wydaje się, iż nie wchodzą one w zakres podpozycji 8704 10 CN.

26 W konsekwencji Komisja proponuje, aby Trybunał odpowiedział na pytanie prejudycjalne w następujący sposób:

„Pojazdy ciężarowe zaprojektowane do stosowania poza drogami publicznymi i przeznaczone do transportu i wyładunku materiałów, które są w tym celu wyposażone w szczególności w funkcję skomplikowanego, wielostronnego i precyzyjnego wyładunku, powinny być wyłączone z pojęcia »pojazdu samowyładowczego« określonego w podpozycji 8704 10 [CN].

Do sądu krajowego, który przedłożył pytanie prejudycjalne należy ustalenie właściwej klasyfikacji na podstawie wszystkich informacji, którymi dysponuje".

Odpowiedź Trybunału

27 Należy najpierw przypomnieć, iż zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału, w interesie pewności prawa i ułatwienia kontroli należy poszukiwać decydującego kryterium klasyfikacji celnej towarów ogólnie w ich obiektywnych cechach i właściwościach określonych brzmieniem pozycji nomenklatury scalonej i uwag do działów i sekcji (zob. w szczególności wyroki z dnia 7 lutego 2002 r. w sprawie C-276/00 Turbon International, Rec. str. I-1389, pkt 21, oraz z dnia 7 listopada 2002 r. w sprawach od C-260/00 do C-263/00, Lohmann i Medi Bayreuth, Rec. str. I-10045, pkt 30).

28 Noty wyjaśniające opracowane w odniesieniu do nomenklatury scalonej przez Komisję a w odniesieniu do systemu zharmonizowanego przez Radę Współpracy Celnej w znaczący sposób przyczyniają się do interpretacji poszczególnych pozycji, jednakże nie są prawnie wiążące (zob. wyrok z dnia 28 kwietnia 1999 r. w sprawie C-405/97 Mövenpick Deutschland, Rec. str. I-2397, pkt 18).

29 Ponadto przeznaczenie towaru może stanowić obiektywne kryterium klasyfikacji, o ile jest ono właściwe dla tego produktu, co daje się ocenić na podstawie jego obiektywnych cech i właściwości (zob. wyrok z dnia 1 czerwca 1995 r. w sprawie C-459/93 Thyssen Haniel Logistic, Rec. str. I-1381, pkt 13).

30 Należy stwierdzić, że jedyne kryterium podniesione przez rząd niderlandzki i przez Komisję przeciwko zaklasyfikowaniu spornych Minitracs jako pojazdów samowyładowczych w rozumieniu podpozycji 8704 10 CN to szczególnie zaawansowany mechanizm wyładowczy platformy oraz przystosowany do niego kształt.

31 Brzmienie tej podpozycji zakłada, że pojazd musi spełniać dwie przesłanki aby można było go sklasyfikować do tej podpozycji, tj. musi chodzić o „pojazd samowyładowczy" zaprojektowany do stosowania poza drogami publicznymi. Podczas gdy druga przesłanka nie stwarza problemów w niniejszej sprawie, nomenklatura scalona nie zawiera żadnego dodatkowego wyjaśnienia dotyczącego definicji „pojazdu samowyładowczego".

32 Z opisów tych pojazdów zawartych w notach wyjaśniających do nomenklatury scalonej i do systemu zharmonizowanego wynika, iż istotną cechą pojazdów samowyładowczych jest posiadanie skrzyni ładunkowej (platformy wyładowczej) samowyładowczej albo z otwierającym się spodem, umożliwiającej przewóz ziemi albo innych ładunków. Noty te nie zawierają natomiast żadnych wskazówek co do tego, że kształt lub sposób działania platform wyładowczych mogłyby same w sobie stanowić decydujące kryterium dla sklasyfikowania pojazdu jako samowyładowczego.

33 Nota wyjaśniająca do systemu zharmonizowanego dotycząca pozycji 8704 określa pojazdy samowyładowcze jako „masywnie skonstruowane pojazdy". Nawet zakładając, że kryterium masywności pojazdu jest wystarczająco obiektywne, aby przyjąć je za kryterium klasyfikacji, w żadnym wypadku nie można wnioskować z takiego

kryterium, że zaawansowany mechanizm wyładowczy nie mógłby być masywny albo że masywność pojazdu należałoby oceniać w świetle masywności jego mechanizmu wyładowczego.

34 W odniesieniu do podpozycji 8704 10 noty wyjaśniające do nomenklatury scalonej i do systemu zharmonizowanego wyraźnie podkreślają poprzez użycie przysłówków „ogólnie" i „zasadniczo", że kryteria te mają tylko charakter wskazówek i nie stanowią obligatoryjnych przesłanek. Fakt, że pojazd nie posiada tradycyjnie ukształtowanej platformy lub że platforma ta odchyla się nie tylko do przodu i do tyłu, ale także na boki, nie może sam w sobie wykluczać sklasyfikowania przedmiotowego pojazdu jako pojazdu samowyładowczego.

35 Bardziej ogólnie, biorąc pod uwagę przeznaczenie pojazdów samowyładowczych, tj. transport i wyładunek ziemi i innych ładunków, w niniejszej sprawie nie występują żadne okoliczności pozwalające wnioskować, iż zmiany konstrukcyjne tych pojazdów dokonane w celu lepszego przystosowania do ich użytku (w szczególności poprzez precyzyjniejszy wyładunek na ograniczonej przestrzeni) mogą skutkować ich wyłączeniem z klasyfikacji jako pojazdów samowyładowczych.

36 W odniesieniu do pkt 4 załącznika do rozporządzenia nr 396/92 zawierającego interpretację podpozycji 8704 31 91 przez Komisję wystarczy stwierdzić, że nie może on służyć jako podstawa interpretacji podpozycji 8704 10 CN, która w świetle not wyjaśniających do nomenklatury scalonej byłaby sprzeczna z brzmieniem tej ostatniej podpozycji.

37 Na postawione pytanie należy zatem odpowiedzieć w ten sposób, że fakt, iż pojazd ze skrzynią jest wyposażony w skomplikowaną, wielostronną i precyzyjną funkcję wyładowczą, nie stoi na przeszkodzie jego zaklasyfikowaniu jako pojazdu samowyładowczego w rozumieniu podpozycji 8704 10 CN.

W przedmiocie kosztów

38 Dla stron postępowania przed sądem krajowym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed tym sądem; do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż poniesione przez strony postępowania przed sądem krajowym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (trzecia izba) orzeka, co następuje:

Fakt, że pojazd ze skrzynią jest wyposażony w skomplikowaną, wielostronną i precyzyjną funkcję wyładowczą, nie stoi na przeszkodzie jego zaklasyfikowaniu jako pojazdu samowyładowczego w rozumieniu podpozycji 8704 10 nomenklatury scalonej ujętej w załączniku I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej w brzmieniu ustalonym rozporządzeniami (WE) Komisji nr 3115/94 z dnia 20 grudnia 1994 r. oraz nr 3009/95 z dnia 22 grudnia 1995 r.

Podpisy