DOMSTOLENS DOM (Syvende Afdeling)

22. december 2010 *

I sag C-12/10,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Finanzgericht Düsseldorf (Tyskland) ved afgørelse af 28. december 2009, indgået til Domstolen den 8. januar 2010, i sagen:

Lecson Elektromobile GmbH

mod

Hauptzollamt Dortmund,

har

DOMSTOLEN (Syvende Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, D. Šváby, og dommerne E. Juhász og J. Malenovský (refererende dommer),

* Processprog: tysk.

generaladvokat: N. Jääskinen
justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

— Europa-Kommissionen ved L. Bouyon og B.-R. Killmann, som befuldmægtigede,

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet, at sagen skal pådømmes uden forslag til afgørelse,

afsagt følgende

Dom

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af pos. 8703 og 8713 i den kombinerede nomenklatur (herefter »KN«), der er indeholdt i bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 af 23. juli 1987 om told- og statistiknomenklaturen og den fælles toldtarif (EFT L 256, s. 1), som ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1810/2004 af 7. september 2004 (EUT L 327, s. 1).

2 Anmodningen er fremsat i forbindelse med en tvist mellem Lecson Elektromobile GmbH (herefter »Lecson«) og Hauptzollamt Dortmund (hovedtoldkammeret i

Dortmund, herefter »Hauptzollamt«) angående tarifering af tre- eller firehjulede køretøjer, der er konstrueret til transport af en person, og som drives af en batteridrevet elektrisk motor og har en maksimal hastighed på 6 til 15 km/h, benævnt »elbiler«.

Retsforskrifter

3 KN, der er indført ved forordning nr. 2658/87, er baseret på det harmoniserede varebeskrivelses- og varenomenklatursystem, der er udarbejdet af Toldsamarbejdsrådet — nu Verdenstoldorganisationen — der blev oprettet ved den internationale konvention vedrørende det harmoniserede varebeskrivelses- og varenomenklatursystem, som blev indgået i Bruxelles den 14. juni 1983, og ændringsprotokollen hertil, og godkendt på Det Europæiske Fællesskabs vegne ved Rådets afgørelse 87/369/EØF af 7. april 1987 (EFT L 198, s. 1). KN gentager det harmoniserede varebeskrivelses- og varenomenklatursystems positioner og sekscifrede underpositioner, idet det syvende og ottende ciffer er underinddelinger, der er specifikke for KN.

4 KN's første del indeholder en række indledende bestemmelser. I første dels afsnit I findes de almindelige bestemmelser, bl.a. i afsnit A med overskriften »Almindelige tariferingsbestemmelser vedrørende [KN]«, hvori det bestemmes:

»Tariferingen af varer i [KN] sker efter følgende regler:

1. Overskrifter til afsnit, kapitler og underkapitler tjener alene til orientering; tariferingen skal ske med hjemmel i positionsteksterne og de til afsnit og kapitler knyttede bestemmelser samt, for så vidt det ikke strider mod de nævnte tekster og bestemmelser, efter nedenstående regler.

[…]«

5 KN's anden del indeholder afsnit XVII med overskriften »Transportmidler«, der omfatter kapitel 87, der har overskriften »Køretøjer (undtagen til jernbaner og sporveje) samt dele og tilbehør dertil«, der bl.a. omfatter følgende toldpositioner:

»8703 Personmotorkøretøjer og andre motorkøretøjer, hovedsagelig konstrueret til personbefordring (undtagen motorkøretøjer henhørende under pos. 8702), herunder stationcars og racerbiler:

8703 10 — Motorkøretøjer specielt konstrueret til kørsel på sne; motorkøretøjer specielt konstrueret til persontransport på golfbaner og lignende motorkøretøjer:

8703 10 11 – – Motorkøretøjer specielt konstrueret til kørsel på sne, med forbrændingsmotor med kompressionstænding, med stempel (diesel- eller semidieselmotor), eller forbrændingsmotor med gnisttænding, med stempel

8703 10 18 – – Andre varer

[…]

8713 Invalidekøretøjer, også med motor eller anden fremdrivningsmekanisme:

8713 10 00 — Uden fremdrivningsmekanisme

8713 90 00 — I andre tilfælde«.

6 Europa-Kommissionen vedtager i medfør af artikel 9, stk. 1, litra a), andet led, og artikel 10 i forordning nr. 2658/87 forklarende bemærkninger til KN, der offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.

7 Den 4. januar 2005 blev følgende tekst indsat i de forklarende bemærkninger til KN med henblik på en ensartet anvendelse heraf (EUT C 1, s. 3):

»8713 Invalidekøretøjer, også med motor eller anden fremdrivningsmekanisme

8713 90 00 Andre varer

Motoriserede køretøjer, der er særligt beregnet til handicappede, adskiller sig hovedsagelig fra køretøjer henhørende under KN-kode 8703, fordi de har:

— en maksimalhastighed på 10 km/h, dvs. hurtig ganghastighed

— en bredde på højst 80 cm

— 2 hjulsæt, der rører jorden

— særligt udstyr, der skal afbøde for handicappet (f.eks. fodstøtter).

Invalidekøretøjer kan have

— et sæt støttehjul

— styre- og andre kontrolapparater (f.eks. en joystick), der er lette at håndtere; sådanne kontrolapparater er sædvanligvis fæstet til et af armlænene; de fremstår aldrig som en separat, justerbar ratsøjle.

Denne KN-kode omfatter eldrevne køretøjer, der ligner kørestole, og som kun er beregnet til transport af handicappede. Se eksempel nedenfor:



Motordrevne scootere (handicapscootere) udstyret med separat, justerbar ratsøjle er imidlertid udelukket fra denne position (se eksempel nedenfor) og tariferes under KN-kode 8703.«



Tvisten i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål

8 Lecson indgav mellem juli og oktober 2005 syv toldangivelser vedrørende forskellige elbiler, der er fremstillet i Kina og Taiwan. Disse toldangivelser beskriver varerne som »invalidekøretøjer, også med motor, elbiler« og tariferede dem under KN-kode 8713 90 00. Varerne blev bragt i fri omsætning i overensstemmelse med angivelserne uden opkrævning af told og med opkrævning af den reducerede momssats for import.

9 Efter en skattekontrol hos Lecson, der blev gennemført i 2008, tariferede Hauptzollamt varerne under KN-kode 8703 10 18 som »andre motorkøretøjer« og pålagde ved afgørelse af 2. juli 2008 selskabet en efterbetaling af told og importmoms af sådanne varer.

10 Lecson indgav en klage over denne afgørelse, der blev afvist af Hauptzollamt ved afgørelse af 14. maj 2009. Selskabet anlagde derefter sag til prøvelse af denne afgørelse ved Finanzgericht Düsseldorf.

11 Klagen og søgsmålet henviser begge til afgørelser af 8. april 2008 truffet af Gerechtshof i Amsterdam, afdelingen for toldanliggender, hvorefter elbilerne skal tariferes under KN-kode 8713 90 00. Hauptzollamt var derimod af den opfattelse, at elbilerne ikke kan anses for specielt beregnet til transport af handicappede og følgelig henhører under underposition 8703 10 18 i KN.

12 Ifølge forelæggelsesafgørelsen er de nævnte elbiler tre- eller firehjulede køretøjer, der er konstrueret til befordring af en person. Disse køretøjer har, alt efter hvilken type, det drejer sig om, en maksimalhastighed på 6 til 15 km/h. De er mellem 100 og 152 cm lange og mellem 47 og 67 cm brede. De er fremstillet på en sådan måde, at

de altid er forsynet med et fundament, hvor føreren kan placere sine fødder. Nogle af køretøjerne har endvidere en lille ekstra aksel til forebyggelse af, at køretøjet vælter. Køretøjerne betjenes ved en bevægelig ratsøjle, hvorpå er fastgjort styreelementer til kørsel og opbremsning samt ofte en trådkurv.

13 Finanzgericht Düsseldorf finder, at tungtvejende faktorer taler for at tarifere elbilerne under KN-kode 8703 10 18. Den er endvidere i tvivl med hensyn til den modsatte opfattelse, som Gerechtshof i Amsterdam har indtaget i sine afgørelser, der er nævnt i denne doms præmis 11.

14 Med henblik på at sikre en ensartet anvendelse af EU-retten har Finanzgericht Düsseldorf imidlertid besluttet at udsætte sagen og at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Er den i forelæggelseskendelsen nærmere beskrevne elbil omfattet af pos. 8713 eller pos. 8703 i [KN], som ændret ved […] forordning (EF) nr. 1810/2004 […]?«

Om det præjudicielle spørgsmål

15 Det bemærkes indledningsvis, at når Domstolen er forelagt en anmodning om præjudiciel afgørelse vedrørende tarifering, er dens opgave i højere grad at oplyse den nationale ret om de kriterier, ved anvendelse af hvilke den nationale ret er i stand til at tarifere de pågældende produkter korrekt i KN, end selv at foretage denne tarifering,

så meget desto mere som Domstolen ikke nødvendigvis er i besiddelse af alle de hertil nødvendige oplysninger. Den nationale ret er således under alle omstændigheder bedre i stand til at foretage tariferingen (dom af 7.11.2002, forenede sager C-260/00 – C-263/00, Lohmann og Medi Bayreuth, Sml. I, s. 10045, præmis 26, og af 16.2.2006, sag C-500/04, Proxxon, Sml. I, s. 1545, præmis 23). Med henblik på at give den nationale ret et hensigtsmæssigt svar kan Domstolen imidlertid som led i samarbejdet med de nationale domstole give denne alle de oplysninger, som den finder nødvendige (jf. navnlig dom af 1.7.2008, sag C-49/07, MOTOE, Sml. I, s. 4863, præmis 30).

16 Det bemærkes endvidere, at det fremgår af Domstolens faste praksis, at med henblik på at sikre retssikkerheden og at lette kontrollen må det afgørende kriterium for tarifering af varer normalt søges i disses objektive karakteristika og egenskaber, som de er beskrevet i ordlyden af den pågældende position i KN og i bestemmelserne vedrørende de enkelte afsnit eller kapitler (jf. bl.a. dom af 16.9.2004, sag C-396/02, DFDS, Sml. I, s. 8439, præmis 27, af 15.9.2005, sag C-495/03, Intermodal Transports, Sml. I, s. 8151, præmis 47, og af 15.2.2007, sag C-183/06, RUMA, Sml. I, s. 1559, præmis 27).

17 Endelig indeholder de af Kommissionen udarbejdede forklarende bemærkninger til KN vigtige, om end ikke bindende bidrag til fortolkningen af de forskellige toldpositioners rækkevidde (dom af 26.10.2006, sag C-250/05, Turbon International, Sml. I, s. 10531, præmis 16, og af 20.5.2010, sag C-370/08, Data I/O, Sml. I, s. 4401, præmis 30).

18 I det foreliggende tilfælde fremgår det af selve overskriften til pos. 8703 og 8713 i KN, at forskellen mellem dem består i, at den første omfatter transportmidler til befordring af personer i almindelighed, mens den anden finder specifik anvendelse på transportmidler til befordring af invalide personer.

19 Endvidere fremgår det klart af den forklarende bemærkning til KN, som vedrører pos. 8713, at det afgørende kriterium for tarifering i den nævnte position består i køretøjets særlige udstyr, der skal afbøde handicappet hos invalide personer. Denne position omfatter således »eldrevne køretøjer, der ligner kørestole« (elkørestole), som er

særligt konstrueret til transport af handicappede, og som har særlige karakteristika, såsom f.eks. en maksimalhastighed på 10 km/h (dvs. hurtig ganghastighed), særligt udstyr, der skal afbøde handicappet (f.eks. fodstøtter), og styre- og andre kontrolapparater (f.eks. en joystick), der er lette at håndtere og dermed sædvanligvis fæstnet til et af armlænene.

20 I samme forklarende bemærkning præciseres omvendt i sidste afsnit, at motordrevne scootere (handicapscootere) udstyret med separat, justerbar ratsøjle er udelukket fra denne position og henhører under pos. 8703 i KN.

21 De elbiler, hvis tarifering den forelæggende ret skal tage stilling til, er imidlertid udstyret med en separat, justerbar ratsøjle, hvorpå er fastgjort styreelementer til kørsel og opbremsning samt i givet fald en trådkurv.

22 Endvidere har de nævnte elbiler et fundament, hvor føreren kan placere sine fødder, men dette udgør ikke en støtte med henblik på stabilisering af benene. Det system til forebyggelse af, at køretøjet vælter, som disse elbiler er udstyret med, bidrager ligeledes til brugskomforten, men indeholder ikke en særlig funktion med henblik på at lette invalide føreres brug af køretøjerne.

23 Som det endelig fremgår af det af den forelæggende ret anførte, har de i hovedsagen omhandlede elbiler en maksimalhastighed på mere end 10 km/h, nemlig op til 15 km/h.

24 På baggrund af samtlige disse karakteristika skal de omhandlede elbiler følgelig anses for transportmidler til befordring af personer, hvilke transportmidler henhører under pos. 8703 i KN, og ikke for invalidekøretøjer som omhandlet i pos. 8713 i KN.

25 Endelig skal det tilføjes, at den omstændighed, at disse elbiler i givet fald kan benyttes af invalide personer, eller endog kan tilpasses invalide personers brug, i sig selv er uden relevans for tariferingen af sådanne køretøjer, eftersom de kan anvendes til adskillige andre formål af personer uden handicap, men som af den ene eller den anden grund ikke ønsker at tilbagelægge kortere afstande til fods, som f.eks. golfspillere eller personer, der foretager indkøb, således som den forelæggende ret har anført.

26 Henset til de ovenstående betragtninger skal det forelagte spørgsmål besvares med, at pos. 8703 i KN skal fortolkes således, at den omfatter tre- eller firehjulede køretøjer, som er konstrueret til befordring af en person, der ikke nødvendigvis er invalid, og som drives af en batteridrevet elektrisk motor og har en maksimalhastighed på 6 til 15 km/h, udstyret med separat, justerbar ratsøjle, benævnt »elbiler«, som de i hovedsagen omhandlede.

Sagens omkostninger

27 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Syvende Afdeling) for ret:

Pos. 8703 i den kombinerede nomenklatur, der er indeholdt i bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 af 23. juli 1987 om told- og statistiknomenklaturen og den fælles toldtarif, som ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1810/2004 af 7. september 2004, skal fortolkes således, at den omfatter tre- eller firehjulede køretøjer, som er konstrueret til befordring af en person, der ikke nødvendigvis er invalid, og som drives af en batteridrevet elektrisk motor og har en maksimalhastighed på 6 til 15 km/h, udstyret med separat, justerbar ratsøjle, benævnt »elbiler«, som de i hovedsagen omhandlede.

Underskrifter