ARREST VAN HET HOF (Zevende kamer)

22 december 2010 *

In zaak C-12/10,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door het Finanzgericht Düsseldorf (Duitsland) bij beslissing van 28 december 2009, ingekomen bij het Hof op 8 januari 2010, in de procedure

Lecson Elektromobile GmbH

tegen

Hauptzollamt Dortmund,

wijst

HET HOF (Zevende kamer),

samengesteld als volgt: D. Šváby, kamerpresident, E. Juhász en J. Malenovský (rapporteur), rechters,

* Procestaal: Duits.

advocaat-generaal: N. Jääskinen,
griffier: A. Calot Escobar,

gezien de stukken,

gelet op de opmerkingen van:

— de Europese Commissie, vertegenwoordigd door L. Bouyon en B.-R. Killmann als gemachtigden,

gelet op de beslissing, de advocaat-generaal gehoord, om de zaak zonder conclusie te berechten,

het navolgende

Arrest

1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van de posten 8703 en 8713 van de gecombineerde nomenclatuur (hierna: „GN"), die is opgenomen in bijlage I bij verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad van 23 juli 1987 met betrekking tot de tarief- en statistieknomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief (PB L 256, blz. 1), zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 1810/2004 van de Commissie van 7 september 2004 (PB L 327, blz. 1).

2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen Lecson Elektromobile GmbH (hierna: „Lecson") en het Hauptzollamt Dortmund (hoofdkantoor van de

douane te Dortmund; hierna: „Hauptzollamt") over de tariefindeling van drie- of vierwielige voertuigen die zijn ontworpen voor het vervoer van één persoon, die worden aangedreven door een elektromotor die wordt gevoed door een accu, en die een maximumsnelheid van 6 tot 15 km/u bereiken, ook wel „scootmobielen" genoemd.

Toepasselijke bepalingen

3 De bij verordening nr. 2658/87 ingevoerde GN is gebaseerd op het geharmoniseerde systeem inzake de omschrijving en de codering van goederen, dat is opgesteld door de Internationale Douaneraad, thans de Werelddouaneorganisatie, en is ingevoerd bij het Internationaal Verdrag betreffende het geharmoniseerde systeem inzake de omschrijving en de codering van goederen, alsmede het daarbij behorende protocol van wijziging, dat op 14 juni 1983 is gesloten te Brussel en dat namens de Europese Gemeenschap is goedgekeurd bij besluit 87/369/EEG van de Raad van 7 april 1987 (PB L 198, blz. 1). De GN neemt de uit zes cijfers bestaande posten en onderverdelingen van dit geharmoniseerd systeem over; alleen het zevende en het achtste cijfer duiden eigen onderverdelingen aan.

4 Het eerste deel van de GN bevat een geheel van inleidende bepalingen. In dit deel, in titel I, gewijd aan de algemene regels, luidt afdeling A, met als opschrift „Algemene regels voor de interpretatie van de [GN]", als volgt:

„Voor de indeling van goederen in de [GN] gelden de volgende bepalingen.

1. De tekst van de opschriften van de afdelingen, van de hoofdstukken en van de onderdelen van hoofdstukken wordt geacht slechts als aanwijzing te gelden; voor de indeling zijn wettelijk bepalend de bewoordingen van de posten en de aantekeningen op de afdelingen of op de hoofdstukken en — voor zover dit niet in strijd is met de bewoordingen van bedoelde posten en aantekeningen — de navolgende regels.

[...]"

5 Het tweede deel van de GN bevat een afdeling XVII, „Vervoermaterieel", met daarin een hoofdstuk 87, dat als opschrift „Automobielen, tractors, rijwielen, motorrijwielen en andere voertuigen voor vervoer over land, alsmede delen en toebehoren daarvan" draagt, waarin onder meer de volgende tariefposten zijn opgenomen:

„8703 Automobielen en andere motorvoertuigen hoofdzakelijk ontworpen voor personenvervoer (andere dan die bedoeld bij post 8702), motorvoertuigen van het type ‚station wagon' of ‚break' en racewagens daaronder begrepen:

8703 10 — voertuigen, speciaal ontworpen voor het zich verplaatsen op sneeuw; speciale voertuigen voor het vervoer van personen op golfvelden en dergelijke voertuigen:

8703 10 11 — — voertuigen, speciaal ontworpen voor het zich verplaatsen op sneeuw, met een motor met zelfontsteking (diesel- of semidieselmotor) of met vonkontsteking

8703 10 18 — — andere

[...]

8713 Invalidenwagens, ook indien met motor of ander voortbewegingsmechanisme:

8713 10 00 — zonder voortbewegingsmechanisme

8713 90 00 — andere".

6 Krachtens de artikelen 9, lid 1, sub a, tweede streepje, en 10 van verordening nr. 2658/87 stelt de Europese Commissie de toelichtingen op de GN vast, die in het *Publicatieblad van de Europese Unie* worden bekendgemaakt.

7 Op 4 januari 2005 is, met het oog op een eenvormige toepassing daarvan, de volgende tekst ingevoegd in de toelichtingen op de GN (PB C 1, blz. 3):

„8713 Invalidenwagens, ook indien met motor of ander voortbewegingsmechanisme

8713 90 00 andere

Gemotoriseerde voertuigen, speciaal ontworpen voor invaliden, zijn van de voertuigen van post 8703 hoofdzakelijk te onderscheiden doordat zij:

— een maximumsnelheid van 10 km/uur halen; d.w.z. een snelle wandelpas;

— maximaal 80 cm breed zijn;

— 2 paar wielen hebben die de grond raken;

— speciale kenmerken hebben om de handicaps te verlichten (bijvoorbeeld voetsteunen om de benen te stabiliseren).

Dergelijke voertuigen kunnen:

— een extra paar wielen hebben (kantelbeveiliging);

— zijn voorzien van besturings- en bedieningssystemen (een stuurknuppel bijvoorbeeld) die makkelijk te hanteren zijn. Dergelijke systemen worden gewoonlijk aan een van de armsteunen bevestigd. Het besturingssysteem is nooit in de vorm van een afzonderlijke, verstelbare stuurkolom.

Deze onderverdeling omvat elektrisch aangedreven voertuigen, gelijkend op rolstoelen die uitsluitend voor het vervoer van invaliden zijn. Zij kunnen er als volgt uitzien:



Van deze onderverdeling zijn evenwel uitgezonderd de door een motor aangedreven scooters (mobiliteitsscooters) die zijn uitgerust met een afzonderlijke, verstelbare stuurkolom. Deze kunnen er als volgt uitzien; zij worden ingedeeld bij post 8703:



”

Hoofdgeding en prejudiciële vraag

8 Lecson heeft van juli tot en met oktober 2005 zeven douaneaangiften gedaan ter zake van verschillende in China en Taiwan vervaardigde scootmobielen. In deze douaneaangiften werden de goederen omschreven als „rolstoelen en andere voertuigen voor gehandicapten, scootmobielen" en ingedeeld onder postonderverdeling 8713 90 00 van de GN. De goederen zijn conform de aanvragen in het vrije verkeer gebracht, zonder heffing van douanerechten en tegen een verlaagd tarief voor de omzetbelasting bij invoer.

9 Na een in 2008 verrichte fiscale controle bij Lecson, heeft het Hauptzollamt de goederen ingedeeld onder postonderverdeling 8703 10 18 van de GN als zijnde „andere motorvoertuigen" en bij beschikking van 2 juli 2008 een naheffing opgelegd ter hoogte van de voor deze goederen verschuldigde douanerechten en omzetbelasting bij invoer.

10 Lecson heeft tegen deze beschikking bezwaar ingesteld, dat bij beschikking van 14 mei 2009 door het Hauptzollamt ongegrond is verklaard. Deze onderneming heeft vervolgens tegen deze beschikking beroep ingesteld bij het Finanzgericht Düsseldorf.

11 Zowel in bezwaar als in beroep is verwezen naar de beslissingen van de Douanekamer van het Gerechtshof te Amsterdam van 8 april 2008, volgens welke deze scootmobielen moeten worden ingedeeld onder postonderverdeling 8713 90 00 van de GN. Het Hauptzollamt was daarentegen van mening dat de scootmobielen niet speciaal zijn ontworpen voor het vervoer van invaliden en dus onder postonderverdeling 8703 10 18 van de GN vallen.

12 Zoals verwoord in de verwijzingsbeslissing zijn de genoemde scootmobielen drie- of vierwielige motorvoertuigen die zijn ontworpen voor het vervoer van één persoon. Deze voertuigen kunnen, al naargelang het model, een maximumsnelheid van 6 tot 15 km/u bereiken. Zij zijn 100 tot 152 cm lang en 47 tot 67 cm breed. Zij zijn zodanig

vervaardigd dat zij steeds een voetenplank hebben waarop de bestuurder zijn voeten kan laten rusten. Sommige van deze voertuigen hebben daarnaast nog een kleine as die als kantelbeveiliging dienst moet doen. Deze voertuigen worden bestuurd met behulp van een verstelbare stuurkolom, waaraan de stuurinrichting en het rij- en rembedieningssysteem zijn bevestigd, en vaak ook een draadmand.

13 Het Finanzgericht Düsseldorf is van oordeel dat er belangrijke argumenten voor een indeling van de betrokken scootmobielen onder postonderverdeling 8703 10 18 van de GN zijn. Het koestert ook twijfels over het tegenovergestelde standpunt dat door het Gerechtshof te Amsterdam is ingenomen in de in punt 11 van het onderhavige arrest genoemde beslissingen.

14 Om evenwel een eenvormige toepassing van het recht van de Unie te verzekeren, heeft het Finanzgericht Düsseldorf de behandeling van de zaak geschorst en het Hof de volgende prejudiciële vraag gesteld:

„Vallen de in de [verwijzings-]beschikking nader omschreven scootmobielen onder post 8713 of onder post 8703 van de [GN], in de versie van verordening (EG) nr. 1810/2004 [...]?"

Beantwoording van de prejudiciële vraag

15 Er zij aan herinnerd dat wanneer het Hof een prejudiciële vraag krijgt voorgelegd op het gebied van de tariefindeling, het veeleer tot taak heeft de nationale rechter de criteria aan te reiken aan de hand waarvan deze de betrokken producten correct in de GN kan indelen, dan zelf deze indeling te verrichten, temeer daar het Hof niet altijd

over de daarvoor noodzakelijke gegevens beschikt. De nationale rechter lijkt hiertoe in ieder geval beter toegerust (arresten van 7 november 2002, Lohmann en Medi Bayreuth, C-260/00–C-263/00, Jurispr. blz. I-10045, punt 26, en 16 februari 2006, Proxxon, C-500/04, Jurispr. blz. I-1545, punt 23). Om de verwijzende rechter een nuttig antwoord te geven kan het Hof hem evenwel, in een geest van samenwerking met de nationale rechters, alle aanwijzingen geven die het noodzakelijk acht (zie met name arrest van 1 juli 2008, MOTOE, C-49/07, Jurispr. blz. I-4863, punt 30).

16 Er zij eveneens aan herinnerd dat volgens vaste rechtspraak, in het belang van de rechtszekerheid en van een gemakkelijke controle, het beslissende criterium voor de tariefindeling van goederen in de regel moet worden gezocht in de objectieve kenmerken en eigenschappen ervan, zoals deze in de tekst van de posten van de GN en in de aantekeningen bij de afdelingen of hoofdstukken zijn omschreven (zie onder meer arresten van 16 september 2004, DFDS, C-396/02, Jurispr. blz. I-8439, punt 27; 15 september 2005, Intermodal Transports, C-495/03, Jurispr. blz. I-8151, punt 47, en 15 februari 2007, RUMA, C-183/06, Jurispr. blz. I-1559, punt 27).

17 Ten slotte zijn de door de Commissie opgestelde toelichtingen op de GN belangrijke hulpmiddelen bij de uitlegging van de draagwijdte van de verschillende tariefposten, maar zijn zij rechtens niet bindend (arresten van 26 oktober 2006, Turbon International, C-250/05, Jurispr. blz. I-10531, punt 16, en 20 mei 2010, Data I/O, C-370/08, Jurispr. blz. I-4401, punt 30).

18 In de onderhavige zaak volgt uit de opschriften van de posten 8703 en 8713 van de GN zelf dat het verschil daartussen is, dat de eerste de vervoermiddelen voor personen in het algemeen omvat, terwijl de tweede specifiek van toepassing is op vervoermiddelen voor invaliden.

19 Bovendien volgt duidelijk uit de toelichting op de GN betreffende post 8713 dat het beslissende criterium voor indeling onder die post de speciale uitrusting van het voertuig ter verlichting van de handicaps van invaliden is. Onder deze post vallen elektrische motorvoertuigen die met „elektrische rolstoelen" („Elektrorollstühle")

vergelijkbaar zijn, die speciaal zijn ontworpen voor het vervoer van invaliden en kenmerken hebben zoals een maximumsnelheid van 10 km/u (vergelijkbaar met een snelle wandelpas), speciale voorzieningen om handicaps te verlichten (bijvoorbeeld voetsteunen om de benen te stabiliseren), besturings- en bedieningssystemen (een stuurknuppel bijvoorbeeld) die gemakkelijk te hanteren zijn en dus gewoonlijk aan een van de armsteunen worden bevestigd.

20 In diezelfde toelichting is daarentegen in de laatste alinea ervan gepreciseerd dat de door een motor aangedreven voertuigen die met een afzonderlijke, verstelbare stuurkolom zijn uitgerust, van deze post zijn uitgesloten en onder post 8703 van de GN vallen.

21 De scootmobielen over de indeling waarvan de verwijzende rechter uitspraak moet doen, hebben alle een afzonderlijke, verstelbare stuurkolom waaraan de stuurinrichting en het rij- en rembedieningssysteem zijn bevestigd, en in voorkomend geval een draadmand.

22 Deze scootmobielen zijn voorts uitgerust met een voetenplank waarop de bestuurder zijn voeten kan laten rusten, maar die geen steun is om de benen te stabiliseren. De kantelbeveiliging waarmee deze scootmobielen zijn uitgerust, draagt eveneens bij aan het gebruikscomfort, maar vervult geen specifieke functie om het gebruik ervan door invalide bestuurders te verlichten.

23 Ten slotte volgt uit de door de verwijzende rechter verstrekte informatie dat de scootmobielen die in het hoofdgeding aan de orde zijn een maximumsnelheid van meer dan 10 km/u, namelijk tot 15 km/u, kunnen bereiken.

24 Gelet op al deze kenmerken moeten de betrokken scootmobielen dus worden beschouwd als personenvervoermiddelen die onder post 8703 van de GN vallen, en niet als voertuigen voor invaliden in de zin van post 8713 daarvan.

25 Tot slot moet hieraan worden toegevoegd dat de enkele omstandigheid dat deze scootmobielen in voorkomend geval door invaliden kunnen worden gebruikt of zelfs voor gebruik door hen kunnen worden aangepast, niet van invloed is op de tariefindeling van dergelijke voertuigen, aangezien zij ook voor de uitoefening van andere activiteiten kunnen worden gebruikt door personen zonder handicap, die zich om de een of andere reden anders dan te voet willen verplaatsen over kleine afstanden, bijvoorbeeld — zoals de verwijzende rechter aangeeft — golfspelers of het winkelend publiek.

26 Gelet op een en ander moet op de gestelde vraag worden geantwoord dat post 8703 van de GN aldus moet worden uitgelegd dat daaronder vallen drie- of vierwielige voertuigen als in het hoofdgeding aan de orde, die zijn ontworpen voor het vervoer van één persoon, die niet noodzakelijkerwijs een invalide is, worden aangedreven door een elektromotor die wordt gevoed door een accu, die een maximumsnelheid van 6 tot 15 km/u bereiken en zijn uitgerust met een afzonderlijke, verstelbare stuurkolom, ook wel „scootmobielen" genoemd.

Kosten

27 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de nationale rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Zevende kamer) verklaart voor recht:

Post 8703 van de gecombineerde nomenclatuur die is opgenomen in bijlage I bij verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad van 23 juli 1987 met betrekking tot de tarief- en statistieknomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief, zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 1810/2004 van de Commissie van 7 september 2004, moet aldus worden uitgelegd dat daaronder vallen drie- of vierwielige voertuigen als in het hoofdgeding aan de orde, die zijn ontworpen voor het vervoer van één persoon, die niet noodzakelijkerwijs een invalide is, worden aangedreven door een elektromotor die wordt gevoed door een accu, die een maximumsnelheid van 6 tot 15 km/u bereiken en zijn uitgerust met een afzonderlijke, verstelbare stuurkolom, ook wel „scootmobielen" genoemd.

ondertekeningen