ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (έβδομο τμήμα)

της 22ας Δεκεμβρίου 2010 *

Στην υπόθεση C-12/10,

με αντικείμενο αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Finanzgericht Düsseldorf (Γερμανία) με απόφαση της 28ης Δεκεμβρίου 2009, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 8 Ιανουαρίου 2010, στο πλαίσιο της δίκης

Lecson Elektromobile GmbH

κατά

Hauptzollamt Dortmund,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έβδομο τμήμα),

συγκείμενο από τους D. Šváby, πρόεδρο τμήματος, E. Juhász και J. Malenovský (εισηγητή), δικαστές,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

γενικός εισαγγελέας: N. Jääskinen
γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από την L. Bouyon και τον B.-R. Killmann,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία των κλάσεων 8703 και 8713 της Συνδυασμένης Ονοματολογίας του κοινού δασμολογίου (στο εξής: ΣΟ) που περιλαμβάνεται στο παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΟΚ) 2658/87 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1987, για τη δασμολογική και στατιστική ονοματολογία και το κοινό δασμολόγιο (ΕΕ L 256, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 1810/2004 της Επιτροπής, της 7ης Σεπτεμβρίου 2004 (ΕΕ L 327, σ. 1).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ της Lecson Elektromobile GmbH (στο εξής: Lecson) και του Hauptzollamt Dortmund (κεντρικό τελωνείο

Dortmund, στο εξής: Hauptzollamt) σχετικά με τη δασμολογική κατάταξη οχημάτων με τρεις ή τέσσερις τροχούς, τα οποία κατασκευάζονται για τη μεταφορά ενός προσώπου, προωθούνται από ηλεκτρικό κινητήρα που τροφοδοτείται από μπαταρία και φθάνουν ανώτατη ταχύτητα 6 έως 15 km/h, καλούμενα «ηλεκτροκίνητα».

Το νομικό πλαίσιο

3 Η ΣΟ, θεσπισθείσα με τον κανονισμό 2658/87, βασίζεται στο εναρμονισμένο σύστημα περιγραφής και κωδικοποίησης των εμπορευμάτων, το οποίο επεξεργάστηκε το Συμβούλιο Τελωνειακής Συνεργασίας, νυν Παγκόσμια Οργάνωση Τελωνείων, και θεσπίστηκε με τη διεθνή σύμβαση για το εναρμονισμένο σύστημα περιγραφής και κωδικοποίησης των εμπορευμάτων, καθώς και με το τροποποιητικό της πρωτόκολλο, η οποία συνήφθη στις Βρυξέλλες στις 14 Ιουνίου 1983 και εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με την απόφαση 87/369/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Απριλίου 1987 (ΕΕ L 198, σ. 1). Αυτή επαναλαμβάνει τις κλάσεις και διακρίσεις με έξι ψηφία του εναρμονισμένου συστήματος, ενώ μόνον το έβδομο και όγδοο ψηφίο αποτελούν ίδιες υποδιαιρέσεις της.

4 Το πρώτο μέρος της ΣΟ περιλαμβάνει ένα σύνολο προκαταρκτικών διατάξεων. Στο μέρος αυτό, υπό τον τίτλο Ι, που περιλαμβάνει γενικούς κανόνες, το τμήμα Α με τίτλο «Γενικοί κανόνες για την ερμηνεία της [ΣΟ]», ορίζει τα εξής:

«Η κατάταξη των εμπορευμάτων στη [ΣΟ] πραγματοποιείται σύμφωνα με τις παρακάτω αρχές.

1. Το κείμενο των τίτλων των τμημάτων, των κεφαλαίων ή των υποκεφαλαίων θεωρείται ότι έχει μόνον ενδεικτική αξία, δεδομένου ότι η κατάταξη καθορίζεται νόμιμα σύμφωνα με το κείμενο των κλάσεων και των σημειώσεων των τμημάτων ή των κεφαλαίων και σύμφωνα με τους παρακάτω κανόνες, εφόσον αυτοί δεν είναι αντίθετοι προς το κείμενο των εν λόγω κλάσεων και σημειώσεων.

[…]»

5 Το δεύτερο μέρος της ΣΟ περιέχει το τμήμα XVII, με τίτλο «Υλικό μεταφορών», που περιλαμβάνει το κεφάλαιο 87, τιτλοφορούμενο «αυτοκίνητα οχήματα, ελκυστήρες, ποδήλατα και άλλα οχήματα για χερσαίες μεταφορές, τα μέρη και εξαρτήματά τους», το οποίο περιλαμβάνει μεταξύ άλλων τις ακόλουθες δασμολογικές κλάσεις:

«8703 Επιβατικά αυτοκίνητα και άλλα αυτοκίνητα οχήματα που είναι κατασκευασμένα κυρίως για τη μεταφορά προσώπων (άλλα από εκείνα της κλάσης 8702), στα οποία περιλαμβάνονται και τα οχήματα τύπου break και τα αγωνιστικά οχήματα:

8703 10 – Οχήματα ειδικά κατασκευασμένα για να μετακινούνται πάνω στο χιόνι ειδικά οχήματα για τη μεταφορά προσώπων πάνω στα γήπεδα του γκολφ και παρόμοια οχήματα:

8703 10 11 – – Οχήματα ειδικά κατασκευασμένα για να μετακινούνται πάνω στο χιόνι, με εμβολοφόρο κινητήρα με ανάφλεξη με συμπίεση (ντίζελ ή ημιντίζελ) ή με εμβολοφόρο κινητήρα με ανάφλεξη με ηλεκτρικούς σπινθήρες:

8703 10 18 – – Άλλα

[…]

8713 Αμαξάκια τύπου πολυθρόνας και άλλα οχήματα για αναπήρους, έστω και με κινητήρα ή άλλο μηχανισμό προώθησης:

8713 10 00 – χωρίς μηχανισμό προώθησης

8713 90 00 – Άλλα».

6 Δυνάμει των άρθρων 9, παράγραφος 1, στοιχείο α΄, δεύτερη περίπτωση, και 10 του κανονισμού 2658/87, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε τις επεξηγηματικές σημειώσεις της ΣΟ, που έχουν δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα *της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

7 Στις 4 Ιανουαρίου 2005, το ακόλουθο κείμενο προστέθηκε στις επεξηγηματικές σημειώσεις της ΣΟ με σκοπό την ομοιόμορφη εφαρμογή της (ΕΕ C 1, σ. 3):

«8713 Αμαξάκια τύπου πολυθρόνας και άλλα οχήματα για αναπήρους, έστω και με κινητήρα ή άλλο μηχανισμό προώθησης:

8713 90 00 Άλλα

Τα οχήματα με κινητήρα που είναι ειδικά κατασκευασμένα για αναπήρους, διακρίνονται από τα οχήματα της δασμολογικής κλάσης 8703 κυρίως επειδή διαθέτουν τα ακόλουθα στοιχεία:

— μέγιστη ταχύτητα 10 χιλιόμετρα την ώρα, που αντιστοιχεί σε ρυθμό γρήγορου βαδίσματος·

— μέγιστο πλάτος 80 cm·

— δύο ζεύγη τροχών που αγγίζουν το έδαφος·

— ειδικά στοιχεία για την ανακούφιση της αναπηρίας (π.χ. έδρανα για την σταθεροποίηση των κάτω άκρων).

Τα οχήματα αυτού του είδους μπορεί να διαθέτουν:

— επιπλέον ζεύγος τροχών (anti-tips)·

— σύστημα οδήγησης και άλλα συστήματα ελέγχου (π.χ. χειριστήριο) που είναι εύκολα στη χρήση. Τα συστήματα ελέγχου αυτού του είδους συνήθως είναι προσαρμοσμένα σε έναν από τους βραχίονες του καθίσματος και ποτέ δεν παίρνουν τη μορφή ξεχωριστής, προσαρμοζόμενης στήλης διευθύνσεως.

Η διάκριση αυτή περιλαμβάνει τα οχήματα παρόμοια με πολυθρόνες που κινούνται με ηλεκτρισμό, που προορίζονται μόνο για τη μεταφορά αναπήρων. Μπορεί να έχουν την ακόλουθη εμφάνιση:



Ωστόσο, τα σκούτερ με κινητήρα (σκούτερ μεταφοράς) που διαθέτουν ξεχωριστή, προσαρμοζόμενη στήλη διευθύνσεως εξαιρούνται από τη διάκριση αυτή. Μπορεί να έχουν την ακόλουθη εμφάνιση και κατατάσσονται στη δασμολογική κλάση 8703:»



Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

8 Μεταξύ των μηνών Ιουλίου και Οκτωβρίου 2005, η Lecson κατέθεσε επτά τελωνειακές διασαφήσεις που αφορούσαν διάφορα ηλεκτροκίνητα κατασκευασμένα στην Κίνα και την Ταϊβάν. Οι διασαφήσεις αυτές περιγράφουν τα εμπορεύματα ως «αμαξάκια τύπου πολυθρόνας και άλλα οχήματα για αναπήρους, ηλεκτροκίνητα» και τα κατατάσσουν στον κωδικό 8713 90 00 της ΣΟ. Τα εμπορεύματα τέθηκαν σε ελεύθερη κυκλοφορία σύμφωνα με τις αιτήσεις, χωρίς επιβολή δασμών και με την καταβολή εισαγωγικού φόρου προστιθεμένης αξίας με μειωμένο συντελεστή.

9 Κατόπιν φορολογικού ελέγχου της Lecson, που διεξήχθη το 2008, το Hauptzollamt ταξινόμησε τα εμπορεύματα στον κωδικό 8703 10 18 της ΣΟ ως «άλλα αυτοκίνητα οχήματα» και επέβαλε στην εταιρία αυτή, με απόφαση της 2ας Ιουλίου 2008, να καταβάλει διορθωτικά ποσά που αντιστοιχούσαν στους σχετικούς με αυτά τα εμπορεύματα τελωνειακούς δασμούς και φόρο κύκλου εργασιών.

10 Η Lecson άσκησε ένσταση κατά της εν λόγω αποφάσεως, η οποία απορρίφθηκε με απόφαση της 14ης Μαΐου 2009 του Hauptzollamt. Η εταιρία αυτή άσκησε τότε προσφυγή κατά της απορριπτικής αυτής αποφάσεως ενώπιον του Finanzgericht Düsseldorf.

11 Η ένσταση και η προσφυγή αναφέρονται, αμφότερες, στις δύο αποφάσεις που εξέδωσε το τμήμα τελωνειακών υποθέσεων του Εφετείου του Άμστερνταμ, της 8ης Απριλίου 2008, σύμφωνα με τις οποίες τα ηλεκτροκίνητα πρέπει να κατατάσσονται στον κωδικό 8713 90 00 της ΣΟ. Το Hauptzollamt έκρινε, αντιθέτως, ότι τα ηλεκτροκίνητα δεν έχουν κατασκευασθεί ειδικώς για τη μεταφορά των αναπήρων και υπάγονται, κατά συνέπεια, στη διάκριση 8703 10 18 της ΣΟ.

12 Σύμφωνα με τη διατύπωση της αποφάσεως περί παραπομπής, τα εν λόγω ηλεκτροκίνητα είναι αυτοκίνητα οχήματα με τρεις ή τέσσερις τροχούς που είναι κατασκευασμένα για τη μεταφορά ενός προσώπου. Τα οχήματα αυτά φθάνουν, ανάλογα με τον τύπο, ανώτατη ταχύτητα 6 έως 15 km/h. Έχουν μήκος 100 έως 152 cm και πλάτος 47

έως 67 cm. Κατασκευάζονται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να έχουν πάντοτε ένα στήριγμα επί του οποίου ο οδηγός να μπορεί να θέτει τα πόδια του. Ορισμένα από τα οχήματα αυτά εμφανίζουν, επιπλέον, έναν πρόσθετο μικρό άξονα, ο οποίος προορίζεται για να χρησιμεύει ως σύστημα προστασίας από τροπή. Τα οχήματα τίθενται σε κίνηση με μία προσαρμοζόμενη κολώνα διευθύνσεως, επί της οποίας είναι στερεωμένα η διεύθυνση, τα συστήματα ελέγχου όσον αφορά την οδήγηση και την πέδηση, καθώς και, συχνά, ένα μεταλλικό καλάθι.

13 Το Finanzgericht Düsseldorf δέχεται κατ' αρχήν ότι σημαντικά στοιχεία συνηγορούν υπέρ της ταξινομήσεως των επιδίκων ηλεκτροκινήτων στον κωδικό 8703 10 18 της ΣΟ. Επίσης, έχει αμφιβολίες ως προς την αντίθετη άποψη που δέχθηκε το Εφετείο του Άμστερνταμ με τις αναφερθείσες στη σκέψη 11 της παρούσας αποφάσεως αποφάσεις του.

14 Πάντως, για να διασφαλιστεί ομοιόμορφη εφαρμογή του δικαίου της Ένωσης, το Finanzgericht Düsseldorf αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Υπάγονται στην κλάση 8713 ή στην κλάση 8703 της [ΣΟ], όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 1810/2004 […] τα ηλεκτροκίνητα που περιγράφονται επακριβέστερα στη διάταξη [περί παραπομπής];»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

15 Προκαταρκτικώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι, όταν το Δικαστήριο επιλαμβάνεται αιτήσεως εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως που αφορά θέματα δασμολογικής κατατάξεως, το έργο του συνίσταται μάλλον στην αποσαφήνιση των κριτηρίων τα οποία θα πρέπει να εφαρμόσει το εθνικό δικαστήριο για να κατατάξει ορθώς τα επίδικα προϊόντα στη ΣΟ παρά στην απευθείας πραγματοποίηση της κατατάξεως αυτής, καθόσον μάλιστα το Δικαστήριο δεν έχει κατ' ανάγκη υπόψη του όλα τα αναγκαία προς τούτο στοιχεία. Επομένως, είναι προφανές ότι το εθνικό δικαστήριο είναι εν πάση περιπτώσει σε καλύτερη θέση για να προβεί στην κατάταξη αυτή (αποφάσεις

της 7ης Νοεμβρίου 2002, C-260/00 έως C-263/00, Lohmann και Medi Bayreuth, Συλλογή 2002, σ. I-10045, σκέψη 26, καθώς και της 16ης Φεβρουαρίου 2006, C-500/04, Proxxon, Συλλογή 2006, σ. I-1545, σκέψη 23). Ωστόσο, για να του δώσει μια χρήσιμη απάντηση, το Δικαστήριο μπορεί, σε πνεύμα συνεργασίας με τα εθνικά δικαστήρια, να του παράσχει όλα τα στοιχεία που κρίνει αναγκαία (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 1ης Ιουλίου 2008, C-49/07, MOTOE, Συλλογή 2008, σ. I-4863, σκέψη 30).

16 Πρέπει επίσης να υπομνησθεί ότι, κατά πάγια νομολογία, χάριν της ασφάλειας δικαίου και προς διευκόλυνση των ελέγχων, το αποφασιστικό κριτήριο για τη δασμολογική κατάταξη των εμπορευμάτων πρέπει γενικώς να αναζητείται στα αντικειμενικά τους χαρακτηριστικά και στις αντικειμενικές τους ιδιότητες, όπως ορίζονται στην οικεία κλάση της ΣΟ και στις σημειώσεις των τμημάτων ή των κεφαλαίων (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 16ης Σεπτεμβρίου 2004, C-396/02, DFDS, Συλλογή 2004, σ. I-8439, σκέψη 27· της 15ης Σεπτεμβρίου 2005, C-495/03, Intermodal Μεταφορές, Συλλογή 2005, σ. I-8151, σκέψη 47, και της 15ης Φεβρουαρίου 2007, C-183/06, RUMA, Συλλογή 2007, σ. I-1559, σκέψη 27).

17 Τέλος, οι επεξηγηματικές σημειώσεις της ΣΟ που έχει καταρτίσει η Επιτροπή συμβάλλουν σημαντικά στην ερμηνεία του περιεχομένου των διαφόρων δασμολογικών κλάσεων χωρίς όμως να έχουν δεσμευτική νομική ισχύ (αποφάσεις της 26ης Οκτωβρίου 2006, C-250/05, Turbon International, Συλλογή 2006, σ. I-10531, σκέψη 16, και της 20ής Μαΐου 2010, C-370/08, Data I/O, Συλλογή 2010, σ. I-4401, σκέψη 30).

18 Εν προκειμένω, από το ίδιο το γράμμα των κλάσεων 8703 και 8713 της ΣΟ προκύπτει ότι η διαφορά μεταξύ αυτών οφείλεται στο γεγονός ότι η πρώτη καλύπτει τα μεταφορικά μέσα για τα πρόσωπα εν γένει, ενώ η δεύτερη εφαρμόζεται ειδικώς στα μεταφορικά μέσα για αναπήρους.

19 Επιπλέον, από την επεξηγηματική σημείωση της ΣΟ σχετικά με την κλάση 8713 προκύπτει σαφώς ότι το καθοριστικό κριτήριο της κατάταξης στην εν λόγω κλάση είναι εκείνο της ειδικής διαρρυθμίσεως του οχήματος για να διευκολύνει τους αναπήρους. Έτσι, στην κλάση αυτή υπάγονται τα οχήματα με ηλεκτρικό κινητήρα που ομοιάζουν

με «τα ηλεκτρικά αμαξάκια τύπου πολυθρόνας» («Elektrorollstühle»), τα οποία είναι ειδικά κατασκευασμένα για τη μεταφορά των αναπήρων και εμφανίζουν χαρακτηριστικά όπως είναι, μεταξύ άλλων, η ανώτατη ταχύτητα 10 km/h (που αντιστοιχεί σε ρυθμό γρήγορου βαδίσματος), τα ειδικά στοιχεία για τη διευκόλυνση των αναπήρων (για παράδειγμα, έδρανα για τη σταθεροποίηση των κάτω άκρων), το σύστημα οδηγήσεως και άλλα συστήματα ελέγχου (για παράδειγμα χειριστήριο) που είναι εύκολα για τον ανάπηρο να τα φθάνει και να τα χρησιμοποιεί και είναι, επομένως, γενικώς, στερεωμένα σε έναν από τους βραχίονες του καθίσματος.

20 Η ίδια αυτή επεξηγηματική σημείωση διευκρινίζει, στο τελευταίο της εδάφιο, ότι, αντιθέτως, τα οχήματα με κινητήρα που διαθέτουν χωριστή και προσαρμοζόμενη κολώνα διευθύνσεως εξαιρούνται από την κλάση αυτή και υπάγονται στην κλάση 8703 της ΣΟ.

21 Όμως, τα ηλεκτροκίνητα, επί της κατατάξεως των οποίων το αιτούν δικαστήριο οφείλει να αποφανθεί, έχουν όλα χωριστή και προσαρμοζόμενη κολώνα διευθύνσεως, επί της οποίας είναι στερεωμένα το σύστημα οδήγησης και τα συστήματα ελέγχου όσον αφορά την οδήγηση και την πέδηση, καθώς και, ενδεχομένως, ένα μεταλλικό καλάθι.

22 Επιπλέον, τα εν λόγω ηλεκτροκίνητα έχουν ένα έδρανο επί του οποίου ο οδηγός μπορεί να θέσει τα πόδια, αυτό όμως δεν αποτελεί στήριγμα που καθιστά δυνατή τη σταθεροποίηση των κάτω άκρων. Το σύστημα προλήψεως της ανατροπής, με το οποίο είναι εξοπλισμένα τα εν λόγω ηλεκτροκίνητα, συμβάλλει επίσης στην άνετη χρήση, αλλά δεν έχει καμία ειδική λειτουργία αποσκοπούσα στη διευκόλυνση της χρήσεως αυτών από τους αναπήρους οδηγούς.

23 Τέλος, όπως προκύπτει από τα στοιχεία που παρέσχε το αιτούν δικαστήριο, τα επίδικα στο πλαίσιο της κύριας δίκης ηλεκτροκίνητα μπορούν να φθάσουν ταχύτητα ανώτερη των 10 km/h, έως και 15 km/h.

24 Συνεπώς, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα χαρακτηριστικά αυτά, τα επίδικα ηλεκτροκίνητα πρέπει να θεωρούνται ως μεταφορικά μέσα προσώπων, υπαγόμενα στην κλάση 8703 της ΣΟ, και όχι ως οχήματα για αναπήρους υπό την έννοια της κλάσεως 8713 της ΣΟ.

25 Τέλος, πρέπει να προστεθεί ότι το γεγονός και μόνον ότι τα εν λόγω ηλεκτροκίνητα μπορούν να χρησιμοποιούνται, ενδεχομένως, από αναπήρους, ή μπορούν ακόμη να αποτελέσουν αντικείμενο προσαρμογής για να χρησιμοποιούνται από τους τελευταίους, δεν επηρεάζει τη δασμολογική ταξινόμηση αυτών των οχημάτων, δεδομένου ότι είναι κατάλληλα για την άσκηση πολλών άλλων δραστηριοτήτων από πρόσωπα τα οποία δεν έχουν καμία αναπηρία, αλλά τα οποία, για τον ένα ή τον άλλο λόγο, προτιμούν να μην μετακινούνται με τα πόδια σε μικρές αποστάσεις, όπως συμβαίνει, κατά το αιτούν δικαστήριο, είτε με τους παίκτες του γκολφ, είτε με πρόσωπα που κάνουν τις αγορές τους.

26 Κατόπιν των προεκτεθέντων, στο υποβληθέν ερώτημα πρέπει να δοθεί ως απάντηση ότι η κλάση 8703 της ΣΟ έχει την έννοια ότι καλύπτει τα οχήματα με τρεις ή τέσσερις τροχούς, τα οποία κατασκευάζονται για τη μεταφορά ενός προσώπου το οποίο δεν είναι κατ' ανάγκην ανάπηρο, προωθούνται από ηλεκτρικό κινητήρα που τροφοδοτείται από μπαταρία, φθάνουν ανώτατη ταχύτητα 6 έως 15 km/h και έχουν χωριστή και ρυθμιζόμενη κολώνα διευθύνσεως, καλούμενα «ηλεκτροκίνητα», όπως είναι τα επίδικα στο πλαίσιο της κύριας δίκης.

Επί των δικαστικών εξόδων

27 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (έβδομο τμήμα) αποφαίνεται:

Η κλάση 8703 της Συνδυασμένης Ονοματολογίας που περιλαμβάνεται στο παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΟΚ) 2658/87 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1987, για τη δασμολογική και στατιστική ονοματολογία και το κοινό δασμολόγιο, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 1810/2004 της Επιτροπής, της 7ης Σεπτεμβρίου 2004, έχει την έννοια ότι καλύπτει τα οχήματα με τρεις ή τέσσερις τροχούς, τα οποία κατασκευάζονται για τη μεταφορά ενός προσώπου το οποίο δεν είναι κατ' ανάγκην ανάπηρο, προωθούνται από ηλεκτρικό κινητήρα που τροφοδοτείται από μπαταρία, φθάνουν ανώτατη ταχύτητα 6 έως 15 km/h και έχουν χωριστή και ρυθμιζόμενη κολώνα διευθύνσεως, καλούμενα «ηλεκτροκίνητα», όπως είναι τα επίδικα στο πλαίσιο της κύριας δίκης.

(υπογραφές)